



# **Label de performance**

## **Objectif CO<sub>2</sub>**

***13 juillet 2016***

### **Rapport d' audit**

### **Label Objectif CO<sub>2</sub>**

### ***Transports Montbrisonnais***

## 1 Introduction

Ce document est le rapport intermédiaire de l'audit pour le Label CO<sub>2</sub>.

Cet audit a été mené le 12 juillet dans les locaux des transports Montbrisonnais à Saint-Romain-le-Puy (42).

Ce rapport intermédiaire pourra éventuellement être complété et deviendra le rapport final dans un délai de 90 jours au maximum.

## 2 Préparation de l'audit

L'entreprise, l'auditeur et l'AFT ont signé leur convention tripartite le 21 juin 2016.

L'entreprise et l'auditeur ont eu un premier échange téléphonique le 24 juin 2016, pour évoquer le déroulement de la procédure d'audit, et prendre rendez-vous pour la visite en entreprise. Celle-ci s'est déroulée le 12 juillet 2016 dans les locaux de l'entreprise, en présence de l'intégralité du personnel de bureau. Aucun conducteur n'était présent (un absent dont le camion était sur cour, les autres sur la route).



L'entreprise a ouvert l'accès à son compte à l'auditeur sur le site [objectifco2.fr](http://objectifco2.fr)



L' auditeur a pu vérifier préalablement à la visite que l' entreprise avait correctement renseigné les données demandées sur le site.

Cet audit se déroule selon le référentiel suivant :

Référentiel\_LabelObjectifCO2\_TRM\_Version du 18 mars 2016.

### **3 Cadre général de l' audit**

Les transports Montbrisonnais sont une structure indépendante, et l' audit porte sur cette société. Le gérant (non salarié) est néanmoins à la tête d' autres entreprises, dont une entreprise de transport (Transablis, située en région parisienne), mais aussi le garage par exemple, qui n' intervient pas exclusivement sur les véhicules des transports Montbrisonnais (ils représentent 50% de son activité environ).

L' entreprise intervient sur des activités spécifiques exigeant un grand niveau de qualité, de savoir-faire et de réactivité. La structuration et l' organisation de l' entreprise s' en ressentent (ratio semi-remorques / tracteurs élevé, turn over faible, niveaux de rémunération élevés, pas de recours à l' interim, et très peu d' affrètement...).

#### **3.1 Développement durable**

L' entreprise attache depuis très longtemps beaucoup d' importance aux thématiques sociales, de sécurité, et environnementales, et a mis en œuvre de nombreuses actions dans ces domaines.

##### **Volet social**

L' entreprise entretient un climat social apaisé au sein de l' équipe :

- Les camions sont récents et bien équipés (plusieurs options)
- Les rémunérations sont élevées, et un système objectif de primes de qualité permet de gratifier les conducteurs les plus vertueux ;
- Un comité de pilotage a été mis en place, réunissant la direction, l' exploitation et des représentants des conducteurs. Ce comité discute du fonctionnement de

l'entreprise et des actions qui peuvent être mis en œuvre pour l'améliorer, que ce soit en termes de process internes, de relations client, de politique RH... Lors de la visite d'audit, la dernière réunion du comité de pilotage était toute récente (le vendredi précédent).

- L'entreprise oblige ses conducteurs à consulter un ostéopathe deux fois par an (et financent la séance).
- Un carnet d'accueil est remis à chaque nouveau conducteur, contenant les règles de travail dans l'entreprise, mais également des conseils sur les bonnes pratiques chez certains clients (méthodes d'arrimage par exemple), ou encore sur l'alimentation.

A noter que l'entreprise est certifiée Iso 9001 (démarche engagée en 1998 avec la 9002 de l'époque).

### **Volet environnemental**

L'entreprise a mis en œuvre plusieurs actions environnementales, y compris au-delà du domaine du transport (agrafeuse « sans agrafes », imprimante à encre solide Xerox...).

Sur le volet transport, l'entreprise travaille bien évidemment sur les consommations :

- Il existe une prime CO<sub>2</sub>, qui est attribuée mensuellement aux conducteurs s'ils atteignent un objectif de consommation (défini par tracteur). L'objectif est corrigé par le tonnage moyen transporté, par la difficulté des parcours, et par l'utilisation de l'autoroute ;
- Les véhicules les plus récents sont équipés d'un système de type « dynafleet », branché sur le Can Bus des véhicules, et capable de donner des informations très précises sur l'usage du véhicules (nombre de coups de frein, temps de régime ralenti sur le moteur). Ces informations, remontées en temps direct à l'exploitation et à la direction, sont traitées pour déceler et traiter des anomalies (un temps de ralenti de 15 minutes en été trahit un conducteur qui a fait tourner son moteur pour conserver la clim) par exemple.



- Les chauffeurs qui intègrent l'entreprise font obligatoirement un stage de conduite intégrant un module éco-conduite, assuré en interne, en trois temps, sur un circuit-type qu'a défini l'entreprise (un tour « à blanc », un tour par le formateur avec conseils et explications, un nouveau tour avec mesure du temps gagné / perdu et de l'économie de carburant).

L'adhésion à la Charte « les transporteurs s'engagent » a paru naturelle à l'entreprise, depuis longtemps déjà (3<sup>ème</sup> cycle en cours), comme aujourd'hui la demande de label, qui n'est pas tant vue comme une fin en soi, que comme un indicateur logique de l'action que mène l'entreprise depuis bien longtemps. L'entreprise voit dans l'audit un outil intéressant et regrette (en creux) que la Charte ne soit le fruit que de « déclaratifs ».

### 3.2 Outils

L'entreprise a mis en place ou s'est équipée de nombreux outils qui lui servent à sa gestion courante, et dont les sorties ont largement alimenté le dossier d'audit :

- Géolocalisation

Tous les véhicules sont équipés. L'entreprise connaît leur position en temps réel, peut échanger des messages courts avec les chauffeurs, et dispose de relevés kilométriques.

- Modules éco-conduite

Les véhicules équipés du système « Canbus » ont un module embarqué « éco conduite » qui donne au conducteur (et aux exploitants) une « note » sur la pratique de conduite du conducteur, sous forme d'étoiles.

- Fiche trajets

Procédure lourde pour les conducteurs et les exploitants : les conducteurs doivent renseigner à chaque vidage / remplissage de leur semi le kilométrage compteur, le tonnage, l'adresse où ils se trouvent. Rempli au format papier, les données sont ensuite saisies à l'exploitation, et confrontées aux données des cartes carburant (pour le kilométrage) et aux bordereaux (pour les adresses et les tonnages).

T.M Imp 03-A

**FICHE D'APPEL**

Imp 08-E

**COMPTE RENDU PAR SEMAINE ET PAR CONDUCTEUR T.M**

NOM : *Archer*

De la semaine DU : 04/07 AU : 08/07

KMS au compteur fin de semaine : 505388

KMS au compteur début de semaine : 503185

KMS dernier jour semaine précédente (départ chargement ou véhicule déchargé) : 503063

KM réalisés dans la semaine : 2203

Date	N° SEMI	Kms à vide (approche)	Kms départ chargement	EXPÉDITEURS	DESTINATAIRES	Kms arrivée Véhicule déchargé	N° BL et N° CMR	Poids Global	Kms réalisés en charge
LUNDI 04/07	<i>B6 778 RV</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>503279</i>	<i>Wescams et coland</i>	<i>Wescams et coland</i>	<i>503279</i>	<i>25022</i>	<i>374</i>	<i>186</i>
				<i>42 STEHenne</i>	<i>42 STEHenne</i>				
				<i>Demat SABLIS</i>	<i>Demat SABLIS</i>	<i>503313</i>	<i>25022</i>	<i>37</i>	<i>298</i>
				<i>28 NIVOIRS verteille</i>	<i>28 NIVOIRS verteille</i>				
	<i>N° Tracteur Bc 247 VA</i>								
MARDI 04/07					<i>Jeumont</i>		<i>25024</i>	<i>374</i>	
					<i>63 charbonnière des</i>				
					<i>63 Riort</i>	<i>503677</i>	<i>25025</i>	<i>374</i>	<i>364</i>
				<i>ROCKWOL</i>					
				<i>63 STELOY LES THIVES</i>					
	<i>N° Tracteur U</i>		<i>54 503677</i>						

Kms réalisés en charge = Kms arrivée véhicule déchargé - Kms départ chargement.  
Kms approche = Kms départ chargement - Kms arrivée véhicule déchargé (ligne précédente).

- Fiche mensuelle

Sur une base mensuelle, les conducteurs rendent une fiche dans laquelle ils notent leurs kilométrages quotidiens, et leurs prises de carburant (litrage et lieu). Une fois saisies, les infos sont recoupées avec les factures du pétrolier (AS24), et complétées par le montant de la transaction (le conducteur n' a pas l' info à la prise de carburant).



*Sauve Sun route*

**COMPTÉ RENDU MENSUEL PAR CONDUCTEUR TM**

Imp: 20-E      ANNEE: 2016      *Fait!*      CONDUCTEUR: *Maxime Coules*

MOIS: *Mai*

Date	Absence	Immat Tracteur	Immat Semi	Cm	Post. del	Dpt. Jour	Dpt. Nat	KMS Journee	Station	Lieux	N° carte	GASOIL		Prix	Kms compteur
												N° litres GASOIL	N° litres Utiliser		
1	WE														
2		06-241 TT	06-241 TT					452							
3		06-241 TT	06-241 TT					435	AS24	Mions (01)	?	379	345	4475	504222
4		06-243 TT	06-243 TT					308							
5	F														
6	Congé														
7	WE														
8	WE														
9		06-241 TT	06-241 TT					275	Super	Sevignac (04)	269	242		250,33	40
10		06-241 TT	06-241 TT					337	AS24	Labrecq (01)	1020	554	85	504,61	196
11		06-241 TT	06-241 TT					351							
12		06-241 TT	06-241 TT					533							
13		06-241 TT	06-241 TT					343							
14	WE														
15	WE														
16	F														
17		06-241 TT	06-241 TT					448	Super	Sevignac (04)	269	90,99		83,33	1909
18		06-241 TT	06-241 TT					587	Leclerc	Ambreaz (01)	0004	632,03		64,77	2044
19		06-241 TT	06-241 TT					523							
20		06-241 TT	06-241 TT					294	AS24	Sevignac (04)	1020	220,01		211,33	3533
21	WE														
22	WE														
23		06-241 TT	06-241 TT					561	AS24	Sevignac (04)	1020	470	62,50	655,20	3867
24		06-241 TT	06-241 TT					501							
25		06-241 TT	06-241 TT					308	AS24	Chasme (04)	1020	300		287,71	4865
26		06-241 TT	06-241 TT					454							
27		06-241 TT	06-241 TT					161							
28	WE														
29	WE														
30		06-241 TT	06-241 TT					575	AS24	Sithenne (02)	1020	354,41		344,41	5780
31		06-241 TT	06-241 TT					498							
								<b>9249,9</b>	<b>7944</b>						

Petit déjeuner : départ justifié avant 5H lundi matin ou en semaine si départ du dépôt ou du domicile  
 Dans la case absence merci d'indiquer le motif: CP (pour congé payé) - CSS (Congé sans solde) - RC (Repos compensateur) - WE (Week end) -  
 F (Férié) - M (Maladie) - AT (Accident de travail)

**OBSERVATIONS:**

Informatiquement, ces deux dernières fiches sont saisies dans un logiciel « maison », développé par le chef d'entreprise sur une base access. Ce logiciel sert également à la facturation, et permet de réaliser de nombreuses requêtes, qui ont alimenté l'ensemble du dossier de labellisation.



Les différents outils et suivis mentionnés précédemment ne sont efficaces et utiles que s' ils sont remplis correctement par l' ensemble du personnel. De ce point de vue, le chef d' entreprise (qui est à l' origine de la mise en place de ces outils) assume lui-même les rappels à l' ordre si besoin pour que les processus soient respectés, bien qu' ils soient fastidieux et chronophages.

## **4 Synthèse de l' audit**

L' entreprise est éligible à l' obtention du label. Son implication dans le développement durable est manifeste et portée par le chef d' entreprise lui-même. En parallèle, l' entreprise a déployé un système interne complexe mais très riche de collecte / saisie de données. Coûteux en temps, celui-ci garantit en revanche un niveau de détail maximum pour toutes les informations stratégiques (tonnages, kilomètres en charge ou non, litrages), avec un excellent niveau de fiabilité garanti par le contrôle de cohérence des informations saisies (kilométrages grâce à la géolocalisation, carburant grâce aux factures du pétrolier).

### **4.1 Entités juridiques et leurs filiales concernées par le Label**

L' entreprise a un seul SIRET rattaché à l' agence de Saint-Romain-le-Puy, sur laquelle porte l' audit.

### **4.2 Exclusions**

L' entreprise utilise un tracteur mulet sur le parc pour sortir les semis du garage, qui parcourt quelques centaines de km dans l' année. Il n' est pas intégré.



### 4.3 Points forts (P+)

Codes couleur	
	<p>DIR 02 La direction s' est assurée et s' assure que tous les collaborateurs de l' entreprise aient connaissance de [ces] engagements</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La demande de label a été présentée en comité de pilotage interne, comme un nouveau levier de challenge interne à l'entreprise. La visite de l' auditeur a également été annoncée, l' auditeur a été présenté à tous les collaborateurs présents à son arrivée.</li> </ul>
	<p>DIR04 Le chef de projet de la mission a une fonction / formation et une ancienneté qui lui permettent une bonne connaissance de l' entreprise et de la mission</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le dossier est porté par le chef de l' entreprise lui-même</li> </ul>
	<p>COL01 L' entreprise collecte les données suivant la segmentation définie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En réalité, l' entreprise dispose de données voyage par voyage avec un niveau de finesse et de fiabilité qui vont au-delà des besoins du référentiel</li> </ul>
	<p>COL03 L' entreprise évalue la qualité de ses données de collecte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les données saisies font l' objet d' un contrôle de cohérence par recoupements, et de corrections éventuelles</li> </ul>
	<p>COL04 L' entreprise maîtrise ses données de consommation de carburant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L' entreprise n' a pas de cuve, toutes les consommations sont donc liées aux cartes pétrolier. L' entreprise dispose de deux sources distinctes pour suivre ses données de consommation : la facture du pétrolier, contrôlée systématiquement, et la saisie du conducteur.</li> </ul>



#### 4.4 Points faibles (P-)






	<p>PER04 L' entreprise a segmenté par gabarit de véhicules de manière cohérente son activité dans l' outil en ligne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La segmentation satisfait aux critères HBEFA car le modèle regroupe tous les articulés en une seule catégorie, mais l' entreprise pourrait (facilement qui plus est) isoler les ensembles porteur+remorque, aux conditions d' exploitation un peu différentes (consommations plus fortes en particulier).</li> </ul> <p>L' entreprise va acheter un véhicule Gaz, qui devra lui également faire l' objet d' une catégorie à part.</p>
	<p>COL02 L' entreprise identifie la méthode de calcul des t.km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La méthode est correcte, le tonnage moyen en charge est multiplié par les kilomètres en charge (méthode 2). Il est toutefois dommage avec le niveau de détail dont l' entreprise dispose de ne pas appliquer la méthode 1 !</li> </ul> <p>En réalité l' entreprise ne perçoit ni le sens ni l' intérêt de la grandeur « t.km » qui ne correspond ni à un paramètre d' exploitation, ni à un paramètre économique. C' est le chargé de mission AFT qui a accompagné l' entreprise dans son calcul.</p> <p>Pas de non-conformité pour autant : la méthode de calcul est correcte, elle a été insérée dans l' outil interne de l' entreprise, et le résultat proposé est fiable (et le restera maintenant que le calcul est programmé).</p>

#### 4.5 Non conformités (NC)





	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune</li> </ul>
--	--








## 5 Détail des constats

5.1 Engagement de l' entreprise / Rôles et responsabilité / Formation et sensibilisation		
Code	Exigences	Constat d' audit
 VERT	<p>Question DIR01 : la Direction de l' entreprise à son plus haut niveau formalise son engagement dans la démarche de labellisation Objectif CO<sub>2</sub>. Elle s' engage notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respecter les exigences du présent référentiel ;</li> <li>• Améliorer de manière continue ses pratiques et son niveau de performance énergétique et CO<sub>2</sub> dans le cadre du label ;</li> <li>• Sensibiliser ses donneurs d' ordre et plus généralement son environnement (fournisseurs...) à la démarche de labellisation, notamment au niveau de la fourniture des données requises (tonnages, ...) ;</li> <li>• Mettre tout en œuvre pour respecter la réglementation applicable au transport routier et ne pas être « infractionniste » (article 1.2.2.a de la circulaire du 27 mai 2013 relative aux modalités de mise en œuvre de la charte Objectif CO<sub>2</sub>).</li> </ul> <p>La lettre d' engagement peut être communiquée ou rendue visible aux parties intéressées.</p>	<p>La direction a engagé la démarche, et communique envers l'extérieur sur son engagement environnemental, mais pas sur le label spécifiquement (démarche trop jeune et label non obtenu)</p> <p>La lettre d'engagement est affichée à l'entrée de l'entreprise avec un visuel du logo de la Charte.</p> 





 VERT	Question DIR02 : La Direction s'est assurée et s'assure que tous les collaborateurs de l'entreprise (CDI, CDD, Interim, Stagiaires) aient connaissance de ces engagements	Présenté en comité de pilotage interne, comme un nouveau levier de challenge interne à l'entreprise
 ORANGE	Question DIR03 : Un chef de projet de la mission a été nommément désigné	Un collaborateur parti il y a deux ans, attributions reprises par le chef d'entreprise. A terme, sera transféré à Mickaël Gomes.
 ORANGE	Question DIR04 : Le chef de projet de la mission a une fonction / formation et une ancienneté qui lui permettent une bonne connaissance de l'entreprise et de la mission	Le chef d'entreprise a conservé les attributions liées à l'environnement.
 VERT	Question DIR05 : L'information du pilote de l'entreprise a été et est diffusée en interne et en externe auprès de toutes les parties intéressées par la mission	L'entreprise communique sur les émissions de CO <sub>2</sub> dans ses démarches commerciales
 VERT	Question DIR06 : ' entreprise s' assure que tous les acteurs impliqués dans la démarche de labellisation sont sensibilisés voire formés aux pratiques à respecter. Cela concerne notamment : - Les personnes en charge de la collecte des données et reporting associé ; - Les personnes en charge du calcul et suivi des indicateurs de performance ; - Les personnes ayant un rôle dans l' atteinte du niveau de performance et progrès requis par le référentiel.	Démarche de collecte déjà engagée auprès des chauffeurs. Valorisation et relance dans le cadre du comité de pilotage

## 5.2 Définition du périmètre de calcul


 ORANGE	<p>Questions PER01 et PER02 : L'entreprise définit dans l'outil en ligne hébergé sur le site Internet <a href="http://www.objectifco2.fr">www.objectifco2.fr</a> le périmètre organisationnel de son activité de transport située en France, notamment :</p> <p>Le nombre et la dénomination des sites concernés par la démarche (siège social, agences, filiales).</p> <p>Les effectifs concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre total de salariés ;</li> <li>o Nombre de conducteurs ;</li> <li>o Nombre de véhicules moteurs</li> </ul> <p>Le périmètre organisationnel est mis à jour annuellement dans l'outil</p>	Fait en amont.
 ORANGE	<p>L'entreprise définit dans l'outil en ligne <a href="http://www.objectifco2.fr">www.objectifco2.fr</a> les modes de transport qu'elle opère :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ferroviaire</li> <li>- Fluvial</li> <li>- Maritime</li> </ul>	Sans objet
 ROUGE	<p>Question PER06 et PER07 : L'entreprise définit dans l'outil en ligne <a href="http://www.objectifco2.fr">www.objectifco2.fr</a> la part de sous-traitance routière par rapport à son chiffre d'affaires global</p> <p>L'entreprise satisfait aux critères de recevabilité sur la sous-traitance routière</p>	Pas de problème. La part de sous-traitance est très faible et parfaitement mesurée (et n' a pas vocation à augmenter).
 	<p>Question PER08 : L'entreprise maîtrise la structure de son parc de véhicules en lien avec les agences et groupes de véhicules définis</p>	Sans difficulté particulière (une seule agence)




ORANGE		
 VERT	Question PER09 : Les exclusions associées à la démarche (sous-traitance spot, véhicules avec chauffeurs,...) sont définies et justifiées	Tous les véhicules rattachés sauf le mulet
<b>5.3 Collecte des données sources</b>		
 ROUGE	Question COL01 : L'entreprise collecte les données suivant la segmentation définie	Données collectées par véhicule et par voyage, recoupées avec la geoloc
 ROUGE	Question COL02 : L'entreprise identifie la méthodologie de calcul des t.km	Méthode 2 utilisée, mais possible avec un très bon niveau de fiabilité de passer en méthode 1 vu le détail des informations saisies
 ORANGE	Question COL03 : L'entreprise évalue la qualité de ses données de collecte	Oui, vérification des cohérences à la saisie avec la geoloc, et avec les factures carburant
 ROUGE	Question COL04 : L'entreprise maîtrise ses données de consommation de carburant	Saisie du conducteur + contrôle manuel de toutes les factures
 ROUGE	Question COL05 : L'entreprise maîtrise ses données de consommation Groupes froids (nombre d'heures de fonctionnement des groupes froid)	Sans objet
 ROUGE	Question COL06 : L'entreprise maîtrise ses données de distance totale parcourue	Saisie du compteur à chaque plein, vérification de cohérence et confrontation à la geoloc



ROUGE		
 ROUGE	Question COL07 : L'entreprise maîtrise ses données de vitesse moyenne	Données issues de la geoloc
 ROUGE	Question COL08 : L'entreprise maîtrise ses données de déclivité moyenne	L'entreprise a défini un indicateur de "difficulté" des départements (de 1 à 9), mais qui ne tient pas compte que de la déclivité (intègre également la facilité à trouver du fret retour, et la densité du réseau autoroutier)
 ROUGE	Question COL09 : L'entreprise maîtrise le calcul des t.km de son activité Préciser la méthodologie utilisée :	Méthode 2 correctement employée
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Méthode 1 : à partir du suivi complet des t.km</li> <li>• Méthode 2 : à partir du calcul du tonnage moyen par trajet</li> <li>• Méthode 3 : cas des tournées de collecte / distribution</li> </ul>	
 ROUGE	Question COL10 : L'entreprise maîtrise ses données sur les autres modes de transport (fer, mer, fleuve)	Sans objet

## 5.4 Calcul de la performance de la flotte

 ORANGE	Question EVA01 : L'entreprise évalue la performance environnementale de manière :	Calcul en s'appuyant sur l'outil objectifco2, réalisé dans le cadre des chartes successives. L'outil interne de suivi au sein de l'entreprise a été adapté pour fournir les données nécessaires
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• exhaustive</li> <li>• cohérente</li> <li>• précise</li> <li>• transparente</li> </ul>	

 ROUGE	<p>Question EVA02 : Pour chacun de ses groupes de véhicules, l'entreprise reporte ses données d'activité consolidées dans l'outil en ligne</p>	<p>Rien à signaler</p>
 ROUGE	<p>Question EVA03 : La performance moyenne de l'ensemble de la flotte exprimée en gCO<sub>2</sub>/km doit être située en dessous du niveau de référence indiqué par l'outil en ligne</p>	<p>Oui</p>
 ORANGE	<p>Question DOC01 : Les documents nécessaires au suivi du label « Objectif CO<sub>2</sub> » et prouvant la conformité au référentiel doivent être maîtrisés et conservés</p>	<p>L'entreprise a une copie de l'ensemble des fiches</p>

## 5.5 Mise à jour de la performance

Exigences	Constat d'audit
A réaliser annuellement sur le site ObjectifCO2.fr	Réalisé pour la Charte, pas d'objet pour le Label.

## 6 Conclusions de l'audit

Un très bon niveau de disponibilité et de fiabilité des données, et un engagement sincère sur le développement durable. A partir du moment où l'entreprise est sous le seuil HBEFA, aucune réserve sur l'attribution du label.

Lieu et date : Lyon, le 20 juillet 2016

Signature de l'auditeur

Signature de l'entreprise



## **7 Clôture de l' audit**

Ce rapport final constitue la conclusion de l' audit et ne saurait être modifié par la suite.

Le Comité de Labellisation se prononcera sur l' attribution du Label à la lecture de ce rapport final.

## **8 Fiche de synthèse de l' entreprise**