

LABEL OR NOT LABEL ?

Le 22 février dernier, l'Ademe et l'AFT se sont réunies à Paris pour remettre les premiers "trophées Objectif CO2". L'occasion de valoriser les efforts entrepris par les transporteurs routiers en faveur de l'environnement et d'annoncer l'élargissement de la charte et du label Objectif CO2 à de nouveaux critères.

DOSSIER RÉALISÉ PAR ARNAUD ILIÉ. PHOTOS : DR.



Philippe Mangeard

ENTRETIEN

PHILIPPE MANGEARD, *Président de l'agence de notation TK'Blue*

Transport Info : Quelles sont les obligations réglementaires qui ont été instaurées par la loi Grenelle 2 ?

Philippe Mangeard : Depuis le 1^{er} octobre 2013, la loi Grenelle 2 impose une obligation aux transporteurs qui circulent sur le territoire de publier opération de transport par opération

de transport leurs émissions de CO2. La vocation première est d'attirer l'attention des chargeurs sur la capacité des transporteurs à émettre moins de CO2 que leurs concurrents et de choisir les meilleurs dans un réflexe environnemental. En revanche, si le nouveau label CO2 de l'Ademe est basé sur une analyse très précise concernant les émissions de GES du transporteur, il ne l'oblige pas à donner une information CO2 détaillée et conforme à la loi à ses chargeurs. Par ailleurs, il n'apporte aucune garantie sur la réalité de tous les moyens mis à disposition, ni sur la sous-traitance.

T.I : Vous êtes assez critique vis-à-vis de ce label ?

Ph.M : Pas critique mais interrogatif. Je n'oublie pas les bénéfices apportés par le label en termes de communication, et d'aide à l'analyse des émissions de GES du transporteur. Toutefois, l'objectif fixé est de 300 labellisés CO2 sur les 35 000 entreprises de transport du marché. Est-ce que l'on peut considérer que l'on va ainsi réellement transformer le comportement achat des chargeurs et donc les priviver de l'offre de 99 % des prestataires ? Par ailleurs, les 300 visés par ce label sont des transporteurs importants qui ont plus

de 50 salariés. Or on ne peut pas négliger l'ensemble des petits transporteurs quand on sait combien la sous-traitance est développée dans la profession et entraîne souvent des dumpings techniques ou sociaux.

T.I : A combien estimez-vous le coût du label pour les transporteurs ?

Ph.M : Il y aura un coût interne non négligeable pour l'entreprise pour la mise en place de ces contrôles et vérifications. Il y a de plus le coût externe d'un audit réalisé par des consultants pour effectuer le reporting et le suivi, et le coût total supporté par la collectivité pour les certificats d'éco-

nomie d'énergie* et finançant l'ensemble de la procédure (6,3 m€ au total). Le coût de cet audit de labellisation laissé à la charge d'un transporteur devrait s'élever à plusieurs centaines d'euros.

T.I : L'élargissement de ce label à de nouveaux critères va-t-il pourtant dans le bon sens ?

Ph.M : Oui, il s'agit d'une très bonne idée sur le plan pédagogique. Il est juste de constater que les externalités négatives, hors CO2, représentent jusqu'à 90 % du coût global des externalités du transport. Mais le sujet est abordé avec des mesures de CO2 en donnant des moyennes et en ▶

N°534 - 7 avril 2017 **TRANSPORT INFO**

▶ indiquant des labels peu différenciant, alors qu'il faut absolument produire des calculs précis pour déclencher des progrès. De notre côté, nous avons travaillé quatre ans avec l'ensemble des centres de recherche et universités en Europe pour mettre en place et faire valider une méthodologie rigoureuse dans ce domaine.

T.I : Que pensez-vous

de l'initiative "chargeurs" FRET 21 ?

Ph.M : Depuis août 2016, le décret 2016-1138 impose aux acheteurs de transports de prendre en compte l'amont et l'aval de leur activité et donc, le transport de marchandises, dans les informations concernant leurs émissions de CO2 et de gaz à effet de serre. Au-delà des bonnes pratiques proposées par FRET 21, pédagogiques,

utiles et de bon sens, il faut pouvoir produire les calculs précis imposés par la loi.

T.I : En fin de compte, vous estimez-vous concurrent de ce label ?

Ph.M : Non. Je dis plutôt que nous sommes complémentaires. Notre service de labellisation des transporteurs routiers est gratuit, précis, et permet à chaque transporteur quelle que soit sa taille de

satisfaire à ses obligations réglementaires, y compris dans leurs opérations sous-traitées. Pour les plus grandes, le label CO2 est un élément de communication et de marketing, et leur permet de bien préparer une information CO2/GES de niveau 3. Notre service permet aussi aux chargeurs, organisateurs et transporteurs de tenir compte dès maintenant dans leurs plans d'action

de l'ensemble des externalités, et d'en rendre compte à leurs parties prenantes. Enfin, notre calculateur est doublé d'un service de conseils aux professionnels pour améliorer leur empreinte environnementale.

Plus d'informations :
<https://www.tkblueagency.eu>

CEE : les Certificats d'Economie d'Énergie correspondent à un dispositif global qui vise à améliorer l'efficacité énergétique de la France dans tous les secteurs avec des systèmes d'aide.