

Infrastructures & Mobilité

La revue des politiques durables de transport

N° 132 - octobre 2013

Chaines logistiques

TK'blue veut réconcilier chargeurs et transporteurs

Depuis la rentrée, plusieurs importants chargeurs ou commissionnaires de transport (Carrefour, Franprix, Castorama, Sanofi, Schneider Electric d'une part, Crystal Group, SDV, Greenmodal, Tratel (filiale de Ciments Calcia) d'autre part), ont décidé de faire évaluer la performance de leur supply chain en matière de rejet de CO₂ par TK'Blue, l'agence de notation extra-financière créée par Philippe Mangeard (par ailleurs actionnaire minoritaire de Modalhor SAS et président du Cercle pour l'optimalité en Europe). L'inscription est payante, le montant étant fonction de la taille de l'entreprise. Pour aboutir à une vision exhaustive, la démarche oblige au préalable tous les prestataires du chargeur client de TK'Blue à se faire enregistrer gratuitement (nombre de camions, classe Euro de la flotte, pratique de l'écoconduite, enregistrement des sous-traitants, etc.) pour être eux-mêmes notés par TK'Blue. Leur performance entre en effet dans la note globale attribuée au chargeur. A l'évidence, la lisibilité des critères de notation a séduit des grands groupes qui ont besoin de disposer d'un outil facile à comprendre par les marchés et les actionnaires dans le cadre de leur politique RSE (Responsabilité sociale des entreprises) mais aussi par le consommateur. La grande distribution en particulier en fait un argument de vente, à l'heure où l'affichage CO₂ est devenu obligatoire. L'accueil réservé par les transporteurs à la démarche TK'Blue quand elle leur est imposée par leurs chargeurs est plus que circonspect. Norbert Dentressangle et Geodis, les deux premiers transporteurs français,

craignent que la notation devienne un moyen de pression des chargeurs au moment où l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds, le 1^{er} janvier 2014, attise les tensions. « On fera ce que demandent nos chargeurs car nous n'avons pas le choix, indique Alain Picard, le directeur général délégué de la branche SNCF Geodis. Cette démarche peut répondre à une problématique mais on en est aux balbutiements. » Malherbe, autre transporteur obligé de rentrer dans la démarche par son client, Castorama, reste sur la défensive mais y voit toutefois, un aiguillon pour s'améliorer. Cependant, plusieurs organisations professionnelles (OTRE, AFTRI et même une fédération régionale de FNTR) ont passé un accord commercial avec TK'Blue. Il permet à leurs adhérents de souscrire un premier abonnement à prix préférentiel. Payant, le service permet un suivi plus fin des efforts de réduction du CO₂ et offre d'autres fonctions. « Alors que se sont engagés dans la démarche de la charte Ademe, [Objectif CO₂, Ndlr] la notation permet de valoriser leur effort auprès de leurs clients et d'en tirer un avantage en termes de prix », avance Philippe Mangeard.

Un autre argument plus sensible semble avoir fait tilt auprès des organisations professionnelles : sachant qu'un chargeur labellisé TK'Blue ne peut retenir qu'un transporteur estampillé TK'Blue, cette notation devient un moyen de limiter l'effet de la libéralisation du marché du transport routier : lors des appels d'offres, les transporteurs des pays de l'Est mettront un certain temps avant de se labelliser et seront rejetés. A condition qu'ils ne dénoncent pas une forme de protectionnisme... M.Fr.