

« Le progrès optimodal est avant tout un progrès économique... »

L'Assemblée Nationale s'interroge tous les jours sur les moyens d'accélérer la transition écologique de nos sociétés. Philippe Mangeard, créateur de European TK'Blue Agency, est passé à l'acte avec la création d'une agence de notation extra-financière de l'empreinte environnementale du transport. Entretien.

Stratégies Logistique : Pouvez-vous définir TK'Blue en quelques phrases ?

Philippe Mangeard : European TK'Blue Agency est une agence de notation extra-financière de l'empreinte environnementale du transport. Il n'existait pas à ce jour de dispositif, de référentiel ou d'organisation capable de valoriser les entreprises responsables concernant leurs efforts éco-responsables dans le transport. Ce sont celles qui ont fait le choix d'un mode de transport avec le moins d'externalités négatives comme la congestion, le bruit, les gaz à effet de serre ou les accidents, tout en respectant la performance économique.

La société a été créée en 2011. L'année 2012 a été consacrée à la mise au point de la méthodologie et des outils. Elle a commencé à opérer seulement depuis avril 2013 et nos premiers clients remontent à septembre 2013. La société est donc très jeune.

S.L. : D'où vient l'idée de cette agence ?

P.M. : Nous ne trouvons pas acceptable que la performance environnementale des entreprises de transport ne soit basée que sur leurs émissions de CO2. Cette considération est certes capitale sur le plan du réchauffement climatique, mais elle ne représente que 3% du coût global des externalités négatives du transport constituées majoritairement de la congestion, des accidents, des particules et du bruit, lesquelles coûtent 700 milliards d'euros par an à la seule communauté européenne. TK'Blue va donc au-delà du seul CO2 et est spécialisée dans le domaine du transport de marchandises. Avec Vigéo, Nicole Notat a montré la voie pour le social. Elle a montré que le progrès social était aussi un progrès économique et TK'Blue veut aujourd'hui montrer que le progrès optimodal est aussi un progrès économique.

S.L. : TK'Blue mise sur le fait que l'écologie et l'économie vont de pair ?

P.M. : Tout à fait. Le transport a ceci de magique qui fait que tout effort environnemental se traduit par des gains économiques. Exemples de base : un camion qui consomme moins parce que c'est un nouveau modèle ou parce qu'il est conduit par un chauffeur formé à l'éco-conduite, émet moins de CO2 car consomme moins de carburant, donc revient moins cher.

La difficulté est que le comportement éco-responsable n'est pas un comportement de court terme. Il faut le planifier à l'avance pour bénéficier de coûts inférieurs. C'est ça l'éco-responsabilité. Si vous prenez l'autoroute de la mer entre Nantes et Gijon en Espagne, ou l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg, vous gagnez du temps, de l'argent et vous êtes éco-responsable.

Le problème d'aujourd'hui est l'urgence et le flux tendu

qui aboutissent au camion comme seule solution.

Le principe de notre notation consiste à motiver les dirigeants d'entreprise à prendre en compte cette dimension éco-responsable et à demander à leur directeur transport de ne pas s'occuper seulement de coûts et de délais mais aussi de qualité et de l'impact environnemental du transport pour, in fine, gagner de l'argent.

S.L. : En quoi cette notation va inciter à l'optimodalité ?

P.M. : Le fait de noter des entreprises sur leur comportement éco-responsable « Transport » va participer à une meilleure prise en compte de leurs choix logistiques dans leur rapport RSE. L'obligation d'information CO2 concerne les transporteurs et non les chargeurs. Souvent, les entreprises qui parlent de carbone ne comptabilisent pourtant pas le CO2 du transport, parce qu'il leur paraît a priori difficile à calculer. Les efforts de mesure à ce jour sont réalisés quasi exclusivement sur le process industriel fort émetteur de pollution.

Pour les entreprises de commerce, agro-alimentaires et distribution qui réalisent jusqu'à 60% de leurs émissions CO2 avec leur flux lo-

European TK'Blue Agency, c'est :

3

La société a ouvert trois agences en France, au Benelux et en Italie et prévoit des ouvertures prochaines en Espagne, au Royaume-Uni et en Autriche

36

TK'Blue a deux ans d'existence et 36 mois de recherche et développement de la méthodologie et des outils en ligne.

→ PLUS D'INFOS SUR strategieslogistique.com 25

gistiques, il y a pourtant une réelle demande d'outils de mesure. La mesure de la globalité des externalités négatives du transport leur permet de mesurer aussi le CO2 de façon très fine. Aujourd'hui, une entreprise qui fait des efforts éco-responsables n'a que sa bonne conscience. Notre notation va permettre de la distinguer. Bénéfice complémentaire, des études récentes montrent que la qualité de la supply chain va de pair avec la rentabilité d'une entreprise.

S.L. : Comment mesurer la qualité d'une supply chain ?

P.M. : Nous démontrons que ceux qui font le choix de l'optimodalité, c'est à dire d'une chaîne de transport performante et à empreinte environnementale réduite, sont ceux dont la chaîne de transport est la plus sûre. Une semi-remorque qui part sur un train de Perpignan pour Bettembourg a toutes les chances d'être à l'heure, sans accident et sans vol. Ce n'est pas la même statistique avec la route. Mais le train nécessite en amont une stratégie d'approvisionnement de transport différenciée. En multipliant ses modes de transport, on sécurise aussi ses approvisionnements.

S.L. : Quelles sont les ressources internes nécessaires pour mettre en place la notation et les outils TK'Blue ?

P.M. : Nous n'avons pas vocation à créer des contraintes



supplémentaires. Nous avons seulement besoin des informations liées aux flux de transport et travaillons en mode SaaS. Les tonnes/kilomètres sont disponibles dans tous les systèmes d'information des entreprises : dans les logiciels de comptabilité, d'ordonnancement, de TMS, d'ERP. Il suffit de mettre en place chez le chargeur une routine d'envois de données sur internet pour mettre à jour ses tableaux de bord qui afficheront les différents flux logistiques de l'entreprise et l'évolution de leurs impacts environnementaux. Ce tableau de bord apporte aussi, en complément de l'ensemble des indicateurs écoenvironnementaux, une information essentielle au chargeur : le nombre moyen de kilomètres parcourus pour livrer une tonne. C'est un vrai indicateur de performance économique d'une chaîne de transport. Cela va permettre aux chargeurs de mieux surveiller le remplissage de ses véhicules, donc du coût des livraisons

S.L. : Par quel processus arrive-t-on à une notation ?

P.M. : Nous classons les transporteurs par mode et pour chaque mode prenons en compte les engagements du transporteur en matière de transport éco-responsable en analysant ses ressources matérielles et humaines. Un transporteur qui a un camion neuf, un chauffeur formé à l'éco conduite, un logiciel de géolocalisation, des pneus gonflés régulièrement, etc. obtient un Indice TK'Blue maximum.

S.L. : Quel est le coût d'une telle notation ?

P.M. : Pour le transporteur routier, c'est gratuit ; nous lui mettons de plus à disposition des services supplémentaires, comme l'information CO2, la tenue à jour des documents obligatoires, des conseils personnalisés, etc. Pour les autres modes c'est entre 250 € et 5 000 € selon la taille de l'entreprise. L'abonnement annuel à nos services est entre 4500 et 7500 € pour les organisateurs de transport et 10 000 € pour les chargeurs. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR GILLES SOLARD

▶ PARCOURS EXPRESS

- 1955**
Naissance à Rabat au Maroc
- 1878**
Ingénieur agronome et diplôme d'études approfondies de gestion industrielle
- 1993**
Création de DPPM International
- 1999**
Co-fondateur de Modahlor SAS
- 2006**
Administrateur et vice-président d'Ubifrance
- 2007**
Président-fondateur d'OptiCapital SAS
- 2007**
Président-fondateur du Cercle pour l'Optimodalité en Europe
- 2009**
Membre de la commission internationale du MEDEF
- 2011**
Président-fondateur d'European TK'Blue Agency



63 La société compte 63 acteurs et opérateurs de la chaîne logistique réunis dans un conseil scientifique, un conseil d'orientation et un conseil de surveillance

700 Le gaz à effet de serre coûte 700 milliards d'euros par an à la collectivité dont 3% pour le CO2.