

6 Actualités & société

Label TK'Blue

Transport Into Hebdo : Castorama fait évaluer l'empreinte environnementale globale de son transport par TK'Blue, qu'est-ce que cela signifie ?

Philippe Duhamel : Kingfisher, le groupe auquel appartient Castorama, a décidé l'an dernier que l'ensemble des enseignes du groupe participerait à une démarche "net positive", c'est-à-dire qu'elles redonneraient plus à la planète qu'elles ne lui ont pris. Cela se décline à chaque niveau : dans les magasins (des produits écoresponsables, efforts sur la consommation d'énergie et l'utilisation d'emballage) mais aussi sur la supply chain et plus particulièrement au niveau du transport. Cette activité représente 1,5 million de palettes transportées par an, soit 60 000 camions dont 13% pratiquent le multimodal en utilisant des caisses mobiles qui prennent le train.

TIH : Dans le transport, sur quel levier portent vos efforts en matière d'environnement ?

PD : On a plusieurs actions comme la réduction du nombre de kilomètres parcourus, l'optimisation des camions - mieux les remplir -, la réutilisation des emballages par la reverse logistique. La quatrième action porte sur la technologie des camions : utiliser des Euro 6 et bientôt des camions au gaz.

TIH : Et vous cherchiez un label lisible ?

PD : Effectivement, pour mesurer nos actions, nous n'avons pas de critères objectifs disponibles sur le marché. Les normes relatives à la protection de l'environnement sont nombreuses mais sont partielles et peu lisibles : le Green freight et l'Éco-transit qui couvrent seulement le CO₂ et les GES, Clean Cargo, l'OËET (affichage CO₂), etc. Le principal indicateur sur la partie transport est la charte de l'Ademe qui a constitué une réelle avancée, mais qui ne concerne que la réduction de CO₂ dans le



Philippe Duhamel

"Il ne faut pas perdre de vue le service et la capacité d'innover du transporteur."

seul transport routier et ne permet pas à un chargeur d'analyser et d'améliorer sa logistique écoresponsable. Elle n'englobe pas par exemple la sous-traitance du transporteur. Ce qui nous intéresse chez TK'Blue, c'est d'avoir un indicateur multicritère qui couvre tous les transports. Nous avons convaincu notre siège à Londres de tenter l'expérience de cette notation environnementale européenne et Castorama en France est aujourd'hui pilote pour le groupe.

TIH : À quoi cela va-t-il vous servir concrètement ?

PD : À disposer d'outils multicritères pour analyser notre chaîne de transport, la piloter et prendre des décisions écoresponsables.

TIH : Pour les transporteurs qui travaillent avec vous, le fait que vous soyez noté par TK'Blue crée-t-il une obligation ?

PD : Aujourd'hui, Castorama va injecter dans les moteurs d'évaluation TK'Blue l'intégralité de ses flux de transports. Pour pouvoir avoir cette notation TK'Blue, il faut donc que chaque acteur du transport ait obtenu son indice TK'Blue. Cela oblige les transporteurs qui travaillent avec



nous à s'enregistrer et à venir déclarer sur le site de TK'Blue leur activité, le nombre de camions, le type de camions, la formation des conducteurs, etc. Le questionnaire n'est pas très complexe tout en étant plus précis que celui de la charte de l'Ademe. Et l'avantage, c'est que quand le transporteur soustrait à d'autres, il a le moyen d'enregistrer ses sous-traitants. Ces réponses au questionnaire vont aboutir à donner un indice au transporteur, lequel sera utilisé pour la notation TK'Blue de Castorama.

TIH : Il faudra que son indice soit bon sous peine d'être exclu par vous. Est-ce un moyen de mettre la pression sur vos transporteurs ?

PD : Non. Mais le transporteur qui aura un bon indice aura un avantage par rapport à un autre. Car sa qualité sera reconnue objectivement. Aujourd'hui, les transporteurs ont tous engagé des efforts pour réduire leurs émissions de CO₂. Pour cela ils ont réduit leur consommation de carburant et donc leurs coûts. Mais il n'y a pas de visibilité réelle donnée à leurs efforts globaux. Ce n'est pas un autocollant de la charte Ademe collé à l'arrière du camion "Les transporteurs s'engagent" qui peut valoriser ou distinguer leurs efforts.

TIH : Ces efforts et leur "bonne note" leur vaudront-ils des meilleurs prix ?

PD : Il y a très longtemps que

j'ai décorrélé la question du prix et du transport. Quand j'achète une prestation de transport, j'achète une prestation globale et non pas un prix. Je reste persuadé que si le transporteur se rend compte que le seul point d'approche du chargeur c'est le prix, on n'avance pas. Il ne faut pas perdre de vue le service, la qualité et surtout la capacité du transporteur à innover et à faire progresser la qualité de la chaîne logistique. La référence au prix du marché est importante et nous ne l'occultons pas mais aujourd'hui avec nos transporteurs, on travaille sur les organisations. Les camions n'attendent plus pour charger car nous avons mis en place un système de préchargement. Cela représente une économie énorme pour le transporteur. C'est le principe d'une économie partagée.

TIH : Avec combien de transporteurs êtes-vous en contrat ?

PD : On est organisé nationalement. Castorama ne pratique pas d'appel d'offres systématique même si on en a lancé un l'an dernier. Nous sommes sur des durées de contrat de 2 à 3 ans, ce qui n'empêche pas que les transporteurs avec qui nous travaillons soient présents depuis 7,8 voire 10 ans. Nous privilégions la relation suivie. L'an dernier nous avions 19 transporteurs et seulement 11 aujourd'hui. Les principaux sont les groupes Geodis et Norbert Dentressangle, suivis par les

Transports Lomak, notre spécialiste multimodal pour nos flux aller ou aller-retour entre le Nord et l'Île-de-France à destination du Sud-Est et Sud-Ouest. Ensuite nous travaillons avec des transporteurs d'importance tels que les Transports Malherbe, Portmann et le groupement Astre. Le dispositif est complété par des PME telles que Grimonprez dans le Nord, Lomatrans dans le Sud, les Transports Mortigiengo pour les Alpes-Maritimes-Var et les Transports Piejac Maingret dans le Poitou-Charentes. Nous sommes persuadés chez Castorama que c'est avec peu d'acteurs et sur la durée qu'on parvient à bien travailler avec nos partenaires transporteurs.

MARC FRESSOZ