

Trois questions à Philippe Mangeard, président d'European TK'Blue Agency



Philippe Mangeard,
président
d'European
TK'Blue Agency.

Comment fonctionne le système TK'Blue et quels sont ses avantages ?

Philippe Mangeard. TK'Blue est une Agence de notation extra-financière « Transport » qui mesure, note et valorise la performance éco-responsable de chacun des acteurs, transporteurs et chargeurs. La méthodologie et le processus sont en conformité avec les exigences législatives et réglementaires relatives aux émissions de CO₂ et à la Responsabilité sociale et environnementale des entreprises (RSE), au niveau national et européen. Créée en 2011 avec l'aide d'un certain nombre de groupes publics ou privés (RFF, SNCF, VNF, Greenmodal, Carrefour, Renault notamment), elle est actuellement la seule sur le marché européen à délivrer une information CO₂ certifiée d'une

« La sur-performance environnementale du ferroviaire par rapport à la route est bien plus manifeste en matière d'émissions de particules fines, de risques d'accident ou de congestion du trafic. »

manière indépendante par le Bureau Veritas et une notation RSE. Jusqu'à présent la plupart des opérateurs de transport se contentent d'auto-mesurer leurs performances. Ils peuvent maintenant bénéficier d'un tiers de confiance plus crédible auprès de leurs clients. Cette notation TK'Blue prend en compte les données sociales de l'entreprise (comme le niveau de formation des conducteurs) ainsi que les externalités (effet externe procurant à autrui un avantage ou un dommage sans contrepartie monétaire) environnementales négatives de son activité (émissions de CO₂, de particules fines, nuisances sonores, accidentologie, congestion du trafic...)

Nos clients sont principalement des chargeurs et organisateurs de transport. Ils tirent de cette mesure un quadruple bénéfice : une meilleure image, une anticipation salutaire de la mise en place d'un prix du carbone, un moyen d'optimiser leur chaîne

de sélectionner les meilleures offres de transport. Mais nous avons aussi des clients transporteurs – Euro Cargo Rail (ECR) et Europorte dans le ferroviaire – qui se valorisent auprès des chargeurs en les aidant à optimiser leur performance RSE avec un vrai indicateur global et indépendant.

Quel est l'intérêt de TK'Blue pour le transport ferroviaire ?

Philippe Mangeard. Le transport ferroviaire a un intérêt majeur à faire mesurer sa

« Nous avons aussi des clients transporteurs – Euro Cargo Rail (ECR) et Europorte dans le ferroviaire – qui se valorisent auprès des chargeurs en les aidant à optimiser leur performance responsabilité sociale et environnementale avec un vrai indicateur global et indépendant »

performance RSE plutôt que ses seules émissions de CO₂ comme le font encore quelques entreprises ferroviaires. En effet, les progrès technologiques du transport routier sont remarquables depuis 40 ans et les camions fonctionneront bientôt avec des piles à combustible. Le zéro CO₂, c'est pour bientôt ! L'avantage CO₂ du ferroviaire va continuer à diminuer. La sur-performance environnementale du ferroviaire par rapport à la route est bien plus manifeste en matière d'émissions de particules fines, de risques d'accident ou de congestion du trafic. Cette sur-performance profite aux donneurs d'ordre comme Castorama et Procter & Gamble et les confortent dans leur choix ferroviaire qui leur permet d'afficher des « économies sociales » de plusieurs millions d'euros par an, correspondant au coût des nuisances routières évitées.

Surtout, cette notation TK'Blue est valable pour toute l'Europe et au-delà. Nous avons maintenant des bureaux en Belgique, en Italie, au Portugal et en Hongrie et nous sommes représentés depuis peu dans tous les autres pays de l'Union par notre partenaire Wolters Kluwer (Téléroute, Transwide, Bursa...) Vous savez, notre univers, c'est la multimodalité. Avec une communauté de scientifiques et de professionnels, nous avons

pas d'opposer le rail à la route mais de permettre aux donneurs d'ordre de composer leur chaîne logistique en s'appuyant sur les domaines de pertinence des différents modes de transport.

Que peut apporter la COP21 à TK'Blue et au secteur des transports ?

Philippe Mangeard. Le secteur des transports a beaucoup à gagner des avancées internationales en matière de transition climatique. Il est essentiel, en cette année de la COP21, d'élaborer un système transpa-

rent de mesure pour calculer l'empreinte environnementale globale du transport des marchandises. Le transport a besoin de règles du jeu précises afin que les acteurs du secteur – qui investissent déjà dans la performance environnementale – tirent enfin partie de leurs investissements. Un Luxembourg - Perpignan par le rail produit cinq fois moins d'externalités négatives que le même trajet réalisé par la route et notamment économise une tonne de CO₂ par semi-remorque.

Le fait de mesurer le coût social ne manquera pas d'entraîner un changement des comportements. Tout est lié : les performances économiques et environnementales dépendent de l'organisation logistique, de la qualité des matériels, des équipements et du niveau de formation des personnels des prestataires de transport.

Il n'en demeure pas moins que le secteur ferroviaire doit bouger. Il est en retard avec sa réglementation d'un autre âge, ses trains limités à 750 mètres, ses freins à semelles de fonte bruyants et, surtout, son modèle économique basé sur l'offre, alors qu'il faudrait bien mieux prendre en compte la demande. Rien n'est définitif. C'est en chiffrant précisément le coût de ses externalités par rapport à la route que le ferroviaire sera encouragé à accélérer sa modernisation.

« Il est essentiel, en cette année de la COP21, d'élaborer un système transparent de mesure pour calculer l'empreinte environnementale globale du transport des marchandises. »

logistique sur le plan environnemental et un référentiel permet-

lancé en 2007 le concept d'« optimodalité ». Il ne s'agit