

## "Le transport, c'est la dernière boîte noire de la supply chain" (Philippe Mangeard, TK'Blue)



"Vous n'en avez pas marre de faire du transport sans y voir clair ?" interpelle Philippe Mangeard.

Après une première carrière dans le transport de marchandises, celui-ci a créé une agence pour évaluer l'empreinte environnementale, économique et sociale des choix logistiques. La notation est en général sollicitée et payée par le chargeur, dont tous les transporteurs doivent s'enregistrer gratuitement auprès de l'agence et obtenir leur note, afin que le chargeur soit à son tour noté.

Créée en 2012, l'agence souhaite cette année convaincre les transporteurs, au-delà des chargeurs que sont Carrefour, Saint Gobain ou encore Ikea. Utilisé par Vigeo ou Sustainanalytics, l'indice semble désormais se généraliser. Son fondateur compte sur les nouvelles obligations de reporting climat pour les investisseurs pour déployer son initiative.

Le secteur logistique en chiffres

- **15 000 entreprises de transport** en France, 600 000 en Europe (très souvent des TPE de moins de 50 voire 10 salariés qui exploitent une flotte de camions)
- **Quelques centaines d'organismes de transport en France**, quelques milliers en Europe (ce sont les intermédiaires : Geodis, Norbert Dentressangle, DHL, TNT, XPO ou encore SDV...)
- **Plusieurs milliers de chargeurs** (clients) : Carrefour, Saint-Gobain, Ikea, etc.

### AEF : Quel est l'objectif de la notation de TK'BLue ?

**Philippe Mangeard** : Le transport coûte en Europe 700 milliards d'euros par an en coûts de congestion, d'accidents, de particules, très nocives pour la santé, de bruit... et là, on s'aperçoit qu'il n'y a pas d'indicateurs ! C'est la dernière boîte noire de la supply chain. Une fois lâchée la marchandise du quai A de l'usine pour qu'elle aille au quai B de l'entrepôt, ou de l'entrepôt au magasin, on ne sait pas ce qui se passe. Peu de transporteurs font leur bilan CO2, sauf sur des bases forfaitaires en fonction d'une moyenne calculée par l'Ademe. Ce qui ne permet pas de valoriser l'écoconduite ou l'écochargement, afin d'éviter les camions à moitié vides. De même, les entreprises se sont engagées à diminuer l'impact CO2 de leur chaîne logistique. Mais qui vérifie ces émissions ?

Prendre en compte l'accidentologie, l'entretien des véhicules, le CO2, les particules, le bruit, la congestion, est un facteur de performance pour tout le monde : les chargeurs, les transporteurs et la collectivité. La note que notre agence de notation extrafinancière attribue à un transporteur, en fonction de la classe Euro de sa flotte de camions, de la pratique de l'écoconduite, ou encore de ses propres sous-traitants, permet de combler ce manque d'information.

### AEF : Cela répond-il à un besoin actuel ?

**Philippe Mangeard** : Le secteur cherche d'autant plus à valoriser sa performance environnementale que l'affichage CO2 des prestations de transport a été rendu obligatoire au 1er octobre 2013, suite à un décret du 24 octobre 2011, et que cet affichage vient d'être généralisé par la loi transition énergétique à l'ensemble des gaz à effet de serre. Pourtant, il n'existe aucun contrôle de la bonne application du décret. Selon un récent [rapport](#) du ministère de l'Écologie, seuls 40 % des obligés l'appliquent. Par ailleurs, l'intégration de cette information dans les bilans de GES, obligatoires pour les entreprises de plus de 250 salariés, est renforcée avec l'introduction d'une sanction en 2016 pour les entreprises qui ne réaliseraient pas leur bilan ([lire sur AEF](#)). Enfin, avec l'introduction pour les investisseurs d'une obligation d'information sur l'empreinte CO2 de leurs portefeuilles via l'article 173 de la loi transition énergétique,

notre indicateur d'impacts dans le secteur des transports intéresse désormais le monde financier.

**AEF : Qui sont vos clients ?**

**Philippe Mangeard :** TK'Blue compte parmi ses clients Carrefour, Franprix, Castorama, Sanofi, Schneider Electric, mais aussi les intermédiaires de transport de marchandises Crystal Group, SDV, Greenmodal, ou Tratel.

**AEF : Quelles sont vos perspectives pour 2016 ?**

**Philippe Mangeard :** Cela démarre plutôt très bien. Nous avons reçu six prix sur l'environnement, avons conclu en mai 2015 un partenariat s'appliquant au 1er janvier 2016 avec Wolters Kluwer, qui gère une bourse de fret. Les agences de notation extrafinancière généralistes font appel à notre expertise : Vigeo prend en compte les diligences de TK'Blue dans la notation de la responsabilité environnementale des entreprises en matière de transport, tout comme Sustainalytics. Des discussions sont en cours avec Oekom. Tout cela doit nous permettre d'étendre nos activités en Europe.

Les collectivités en première ligne

La moitié des prestations de transport, dont le transport de marchandises, sont achetées en France par des collectivités. Or l'article 34 de la loi transition énergétique dispose que les collectivités sont autorisées à un facteur différenciant dans leurs appels d'offres sur les transports. TK'Blue travaille dès lors avec des acteurs comme les chambres de commerce pour créer ce réflexe chez les acteurs publics.

**AEF : Quelle est la garantie de sérieux sur votre indice ?**

**Philippe Mangeard :** Un tel indice ne peut être fait que par des scientifiques. Nous avons confié sa construction à un conseil scientifique comprenant les experts de l'Ecole fédérale polytechnique de Lausanne, de Turin, Gênes, Karlsruhe, Edimbourg... et en France des experts des mines, des ponts, des laboratoires de Lyon ou de l'Ifsttar : il s'agit de ceux qui écrivent les comptes nationaux du transport, ce qui constitue le cœur du réacteur.

**AEF : Concrètement, quels renseignements faut-il fournir pour être noté ?**

**Philippe Mangeard :** L'indice varie entre 0 et 100. Les transporteurs bénéficient d'une note TK'Blue plus ou moins élevée en fonction de la qualité et de la gestion de leurs matériels, équipements et personnels. Le questionnaire en ligne auquel ils doivent répondre est gratuit pour eux et leur prend environ une demi-heure. L'idée est de ne pas être dans la dictature du CO2, ce n'est pas l'indicateur unique. Il s'agit de décrire la flotte de camions, les équipements (géolocalisation, norme Euro VI, particules), le taux de chargement, le niveau de formation du conducteur, l'existence ou non d'une politique d'écoconduite avec pièces justificatives : géolocalisation, carte grise, certificat de formation, licence de transport. La combinaison des différents modes de transport, afin d'encourager les efforts de certains pour remplir trains et barges lorsque c'est possible, est également valorisée.

**AEF : Transmettre ces informations gêne-t-il les commissionnaires de transports, intermédiaires, qui n'étaient jusque-là pas soumis à une telle transparence ?**

**Philippe Mangeard :** C'est un milieu relativement compliqué car 95 % des transporteurs en Europe sont des entreprises de moins de dix salariés : au-delà de Geodis ou Norbert Dentressangle, il s'agit d'un tissu atomisé, artisanal. Or les intermédiaires de transport sous-traitent les services logistiques à des bourses de fret peu traçables. Sur le terrain, des écarts peuvent être constatés, avec des employés qui conduisent sans permis, sans assurance, de 6 heures du matin à minuit... Une dérive et une concurrence contre laquelle s'élèvent les professionnels du transport de marchandises français, vent debout contre les routiers low-cost d'Europe de l'Est. Pourtant, nombre d'entre eux ont des filiales dans ces mêmes pays, et il est difficile de leur jeter la pierre : c'est le seul moyen de vivre vis-à-vis d'un marché qui ne fait attention qu'au prix et aux délais. TK'Blue est donc aussi fait pour mettre en lumière les autres coûts, afin de lutter contre le low cost.

**AEF : Quel est l'intérêt d'une telle notation pour un chargeur ?**

**Philippe Mangeard :** Les clients s'aperçoivent que faire des efforts pour soigner la qualité de leurs prestataires devient intéressant pour les comptes d'exploitation de leur entreprise. La corrélation à la performance économique est réelle. Une étude de PwC de 2013 fait ainsi état d'une incidence de la qualité de la supply chain jusqu'à 30 % dans le résultat des entreprises. Avoir de bons matériels, de bons équipements, de bons conducteurs améliore la ponctualité du transport et diminue les problèmes de vols. Sephora peut par exemple désormais comparer la qualité de son transport dans différents pays, en fonction du taux de chargement, des émissions de CO2 ou de l'accidentologie. On peut enfin comparer l'incomparable.

**AEF : Seuls restent les routiers à convaincre ?**

**Philippe Mangeard :** Je suis conscient que presque tous les transporteurs qui se lancent dans la démarche TK'Blue le font parce que leurs clients les y ont incités, voire contraints, sous peine de ne plus continuer à travailler avec eux. Mais avec le temps, les transporteurs y verront, je l'espère, leur intérêt, car il existe.

**AEF : Quel est votre modèle économique ?**

**Philippe Mangeard :** Les routiers, qui assurent plus de 80 % des transports de marchandises, peuvent se faire auditer gratuitement. Les chargeurs sollicitent et paient un abonnement de 10 000 à 75 000 euros par an selon leurs flux, pour avoir des outils de sélection, de pilotage, de comptabilité environnementale. Les compagnies aériennes, maritimes, fluviales et ferroviaires paient également pour le service et TK'Blue commence à enregistrer ses premières suites de trimestres positifs.