

12 Stratégie & marchés



PHILIPPE MANGEARD

TK'Blue, le modèle qui séduit et qui dérange

Une valorisation des transporteurs les plus performants en matière de RSE au meilleur rapport qualité/prix pour les chargeurs. Une labellisation gratuite pour les prestataires de transport à l'heure où la transparence de l'entreprise est demandée par la loi. Mais l'approche de Philippe Mangeard, son fondateur et dirigeant, ne plaît pas à tout le monde.

TK'Blue note les responsabilités environnementales et sociétales (RSE) qui intéressent de plus en plus les grands chargeurs, les clients qui paient le service de 30 à 75 k€ par an en fonction de leur chiffre d'affaires. On parle d'entreprises dont le budget transport se chiffre en millions d'euros. Pourquoi le font-elles ? Simple. La notation sur les performances RSE joue sur leur notation financière. Adoubé par Vigeo Eiris, TK'Blue Agency a su devenir un maillon indispensable de la chaîne de notation. Pour Philippe Mangeard, l'ère du moins-disant est en train de se terminer. Acheter TK'Blue c'est limiter le transport de mauvaise qualité dont les conséquences (retards, bris,

vois) sont estimées jusqu'à 30% du résultat des entreprises. L'agence fournit des éléments d'analyse fiables et propose les meilleures solutions selon le mode choisi. "N'avoir acheté que des prix et délais a tué le transport et mis en difficulté toutes les PME. Les applis et les plates-formes vont faire exploser les intermédiaires en transport et il faut introduire un indicateur de qualité neutre et objectif." Pour les PME

la qualité de leurs matériels, équipements et niveau de la formation de leurs conducteurs. Autrement dit, un transporteur avec des Euro VI, un système de géolocalisation, utilisant du biodiesel, valorisant des véhicules propres et notamment au gaz, qui forme régulièrement ses conducteurs aura un indice très élevé (entre 0 à 100) indiquant son engagement global dans la RSE et son niveau de fiabilité et ponctualité. La méthodologie de l'Agence a été réalisée en quatre ans par un panel d'experts et de scientifiques internationaux et permet de restituer le coût sociétal (comprenant toutes les externalités) pour chaque opération de transport. Avec quatre collaborateurs au départ, en 2012, la société est passée à 15 et devrait atteindre 20 personnes avant la fin de l'année. 4 millions d'euros ont été investis dans les SI pour traiter la totalité des besoins exprimés par les chargeurs au niveau de la mesure et reporting des émissions de CO₂, de la RSE et de la performance logistique. Les transporteurs, bien au-delà de la labellisation, ont accès à un service complet de calcul et agrégation de l'information CO₂ - TK'CO₂, certifié par Bureau Veritas - ainsi que le suivi de leurs habilitations sociales et fiscales, leur inscription dans la Blue Gallery et des conseils personnalisés en ligne.

communiquer depuis le 1^{er} octobre 2013. "Notre service prend en compte tous les niveaux de calcul de 1 à 4. En se focalisant sur le CO₂, on oublie de dire que, depuis longtemps déjà, les entreprises du TRM réduisent spontanément leur consommation, donc leurs émissions, pour baisser leurs coûts d'exploitation. Paradoxalement, ils se voient maintenant interdire les villes pour laisser circuler des camionnettes électriques, bien plus coûteuses, émettrices de particules et génératrices d'embouteillages!" Le discours ambiant, soutenu par le ministère, l'Ademe et la FNTR, est bien à côté de la plaque. "Royal et Hidalgo, ressaisissez-vous" lance le patron de TK'Blue. Au-delà de la RSE, la réduction du coût des externalités négatives - particules, congestion, bruit, accidents, CO₂/GES - est aussi facteur d'amélioration de la performance économique et de fiabilité de la chaîne de transport. Car ces coûts sont liés aux mêmes paramètres qui rendent les prestations fiables et efficaces. Certaines entreprises ont compris l'intérêt de la démarche : "plus de 50% du top 100 des transporteurs en France sont labellisés TK'Blue (plus de 5000 sociétés au total). De grands commissionnaires de transport ont fini par accepter notre proposition de collaboration et s'en félicitent à ce jour", sou-

ligne un brin provocateur Philippe Mangeard. En face, il faut satisfaire des leaders de la grande distribution ou de l'industrie. "But a démarré avec nous en février et nous a adressé une certaine de transporteurs ; 40% d'entre eux avaient déjà fait la démarche précédemment", explique-t-il. L'agence est là aussi pour valoriser les PME vis-à-vis des grands comptes. Certes, des belles sociétés² sont labellisées TK'Blue, mais cela ne veut pas dire qu'elles sont les seules à pouvoir séduire un chargeur.

DÉMYTHIFIER LES GROSSES BOÎTES

Faire tomber le mythe de la puissance indispensable de la grosse boîte n'est pas chose aisée. "De très grands réseaux refusent notre modèle sans nous proposer de l'adapter alors qu'il est gratuit et pleinement conforme à la réglementation." Une sorte de fronde pour empêcher le modèle TK'Blue de se développer pour sauvegarder un modèle ancien où chacun fait son propre reporting avec ses propres outils, ce qui ne peut plus convenir aux chargeurs eux-mêmes contraints par leurs commissaires aux comptes.

SILVIA LE GOFF

1. À compter du 1^{er} juillet 2016, toutes les entreprises de plus de 50 salariés devront utiliser des valeurs de niveau 2, 3 ou 4.
2. Lahaye, Malherbe, DHL, Transalliance, XPO, Dupessey, STG, Staf, Jacky Perrenot ou Duoumeau, entre autres.

“ Plus de 5 000 sociétés en France sont labellisées TK'Blue. ”

du transport, cela peut être une aubaine. Elles sont labellisées, gratuitement, et obtiennent un indice TK'T sur la base de

LE LEURRE DU CO₂
La RSE va bien au-delà des émissions de CO₂ que d'ailleurs les transporteurs sont obligés de

