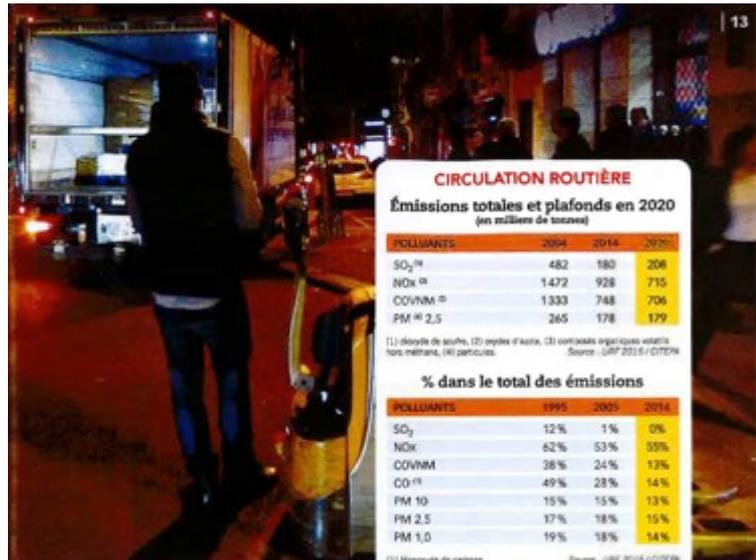


BILAN DES EMISSIONS DE CO2, AUDIT ENERGETIQUE, DEMARCHE RSE...

PEUT-ON MESURER L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE GLOBALE ?

Quelles seront, à court et moyen termes, les suites de la COP21 pour les transporteurs, chargeurs et donneurs d'ordre ? Alors que l'accord signé à Paris entrera en vigueur en 2020, la lutte contre le réchauffement climatique fait l'objet d'une législation nationale et européenne qui s'applique déjà aux entreprises. Or bien peu sont en mesure de... mesurer leur empreinte environnementale globale.



Tiers de confiance

Apparue en 2012, l'agence **TK'Blue Agency** a choisi un positionnement différent sur le registre de l'innovation. Son offre de service : mesurer, noter et valoriser la performance eco-responsable de la chaîne logistique au niveau de chaque entreprise (transporteurs, chargeurs et donneurs d'ordre). « *Nous avons créé une plateforme collaborative qui agrège des données vérifiées puis qui produit des indices. Avec ce système de notation, nous avons la volonté de fédérer, autour d'un référentiel reconnu et partagé, l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport* », indique Philippe Mangeard (60ans), fondateur de TK'Blue Agency.

Aimant à répéter que « *la performance environnementale génère la performance économique du transport* », le promoteur de TK'Blue agency veut placer son agence et sa plateforme informatique comme un tiers de confiance entre les donneurs d'ordre et prestataires. Pour les transporteurs, l'inscription sur le site est gratuite. En retour, ils complètent un questionnaire détaillé et fournissent les pièces justificatives relatives à la déclaration. Au final, l'indice de performance intègre la nature des matériels roulants, les équipements embarqués, les niveaux de formation des conducteurs, l'image du multimodal...



« Nous vérifions et recoupons chaque déclaration. Dans le meilleur des cas, l'indice TK'Blue validé et fiable atteint le niveau 3. Quand le transporteur ne répond pas ou de façon partielle, il reste au niveau 1 » explique Philippe Mangeard. Sur la base des renseignements fournis sur la flotte et les moyens d'exploitation, l'indice TK'Blue va au delà du seul critère CO2.

Le « mix nuisances » comprend les gaz à effet de serre, les particules fines, les pollutions de l'air, la congestion routière, le bruit, les accidents... le référentiel se veut global sur les externalités négatives. Ce qui définit son caractère unique. « L'objet est de contribuer à l'adaptation du transport de marchandises à la transition énergétique. Il est aussi de valoriser les transporteurs qui font des investissements, qu'ils soient humains ou matériels », souligne Philippe Mangeard.

Les clients de TK'Blue Agency sont les chargeurs, qui paient ainsi (entre 10K€ et 75K€ par an) pour avoir accès à des informations recueillies sur les opérateurs de transport. Pour renforcer la crédibilité de sa notation et de ses indices, TK'Blue Agency s'appuie sur un comité scientifique, qui compte 15 chercheurs et ingénieurs, présidé par Eric Ballot (Mines-Paristech).

Et pour accroître son influence, l'agence est animée par un conseil d'orientation de 45 personnes, sous l'autorité de Denis Choumert (également président de l'AUTF).

Ce conseil comprend es personnalités aussi diverses que Gilles Mathelié-Guinlet (OTRE), Loic Charbonnier (Aftral), Marc Papinutti (VNF) Gérard Perrin (GNTC), Olivier Maurel (Nov@log), Marc Grolleau (Aftri), Jean-Claude Girot (Cofit), Jean Depraeter (Gatmarif), Xavier Hua (ECR France), Christophe Juhel (société CO2)... Du beau monde ! Lequel a pris l'habitude de se réunir une fois par trimestre.



Denis Choumert, président de l'AUTF, est aussi le président du Conseil d'orientation de TK'Blue Agency.

III Laurent Galle, dirigeant du groupe Noblet (77) : « Si un conducteur routier provoque un accident en région parisienne sur l'A86 avec un véhicule Euro 6, il sera responsable d'une congestion urbaine autrement plus nocive que son véhicule propre. Autre exemple, celui qui n'optimise pas ses trajets en Euro 6 génère lui aussi des nuisances globales et polluera davantage qu'un véhicule Euro 5. Il faut évaluer toutes les externalités négatives et intégrer par exemple la pollution provoquée par les particules des freins. C'est la raison pour laquelle je soutiens la démarche scientifique et éco-responsable de l'agence TK'Blue. »