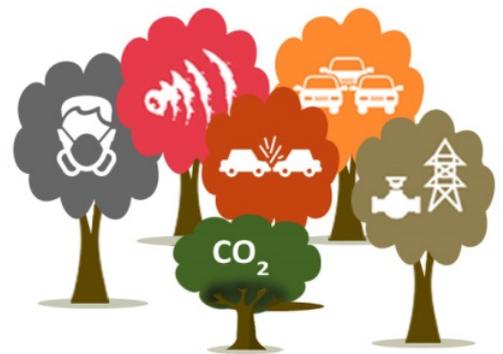


L'arbre des émissions CO2 ne doit pas cacher la RSE du transport



Tribune de Philippe Mangeard, président d'European TK'Blue Agency, agence de labellisation et de notation extra-financière du transport organisée en plateforme collaborative.

« La RSE ou Responsabilité Sociale des Entreprises entrée en vigueur le 11 avril 2007, vise à favoriser un nouveau comportement des entreprises, notamment dans le domaine de leurs choix logistiques. L'engagement RSE des Entreprises est à la fois d'améliorer la qualité des richesses créées tout en en minimisant les nuisances générées. Par exemple, pour le transport en réduisant l'impact social (accident, congestion, dumping), sociétal (bonne utilisation des infrastructures et réduction des nuisances) et environnemental (émissions de CO2 et des particules). En France, l'obligation de publication d'un rapport RSE est une disposition issue de la Loi Grenelle 2 de 2010 et applicable depuis le 31 décembre 2013.



La RSE des entreprises ne peut ignorer le transport

C'est l'un des aspects les plus importants du scope 3 et qui fait l'objet d'obligations légales de plus en plus contraignantes et qui concerne au moins 6 thèmes de la loi : Respect des lois sociales, formation, changement climatique, utilisation durable des ressources, impact territorial, prise en compte de la RSE des sous-traitants. C'est aussi un des aspects sur lesquelles elles peuvent clairement agir ; si la longueur des chaînes de sous-traitances pouvaient rendre difficile sa mesure, les exigences réglementaires et les possibilités offertes par le big data la rendent désormais accessible et ...nécessaire. C'est pourquoi toutes les entreprises responsables, qui ont maintenant largement mis sous contrôle leur scope 1 et 2, doivent commencer à s'en saisir.

La matrice de matérialité du transport, qui permet de hiérarchiser les enjeux RSE, a identifié les priorités :

1. la réduction des impacts sanitaires, sociaux et sociétaux : particules, bruit, congestion et accidents (85 à 95% de son coût sociétal).
2. la transition énergétique : les émissions de CO2 et GES (5 à 15% de son coût sociétal)

1. La réduction des nuisances les plus importantes pour le consommateur : les particules, le bruit, la congestion et les accidents que l'on appelle communément les externalités négatives du transport et qui se traduisent en enjeux sanitaires et économiques.

- Ces externalités négatives sont la nuisance la plus importante et de court terme dont les coûts annuels cumulés en Europe ont été estimés à plus de 700 Milliards d'euros.

2. La transition énergétique : même si le CO2 n'est pas une nuisance ou un polluant direct pour le consommateur, il est le responsable du réchauffement climatique et ses émissions doivent donc être impérativement surveillées, contrôlées et limitées. Le citoyen n'est donc pas impacté directement.

==> Pourtant, curieusement, c'est le seul impact du transport sur laquelle medias, réglementation et bonne conscience agissent depuis 10 ans...

Une véritable démarche RSE impose la prise en compte de la globalité des :

1. Impacts sociaux :

- Surveiller la conformité des contrats de travail des conducteurs (en ligne avec la réglementation du pays)
- Encourager les démarches de progrès de formation des conducteurs
- Recenser exhaustivement les nuisances générées par les flux tels que particules, bruit, accidents et congestion pour accéder à une cartographie annuelle sociale qui va permettre d'évaluer les mesures prendre pour :
 - valoriser les transporteurs assurant le respect de la réglementation sociale
 - renforcer les actions de progrès et apporter des bénéfices concrets aux citoyens-consommateurs

2. Impacts sociétaux :

- Favoriser la bonne utilisation des infrastructures par la mesure du coût des congestions générées et des taux de chargement des véhicules
- S'engager dans la réduction des nuisances imposées aux citoyens-consommateurs: particules, bruit, accidents.

3. Impacts environnementaux:

- Limiter les émissions de CO2 (mais qui n'est pourtant ni un polluant, ni facteur avéré de progrès du transport, mais rendues obligatoires par la loi).
- Réduire les émissions de particules (moteurs, freins, pneumatiques, mécaniques), qui ont un véritable impact sanitaire auprès des populations (entre 19.000 et 42.000 décès attribuables en Europe)

4. Enjeux pour les Consommateurs :

- Il est plus important pour une entreprise de communiquer sur ses efforts de réduction d'émission de particules, de bruit, de congestion et d'accidents que sur son engagement de réduction d'émissions de CO2 qui n'est ni une contrainte, ni une gêne ou nuisance pour le citoyen.
- Chacun a aussi bien compris que la réduction des émissions de CO2 était avant tout un bénéfice pour l'opérateur qui réduit ainsi sa facture de carburant.
- Le risque d'image auprès des consommateurs, collaborateurs et actionnaires en regard des efforts faits ou non faits par une Entreprise sur ses choix de transport est trop élevé sans cette prise en compte.

L'engagement RSE des entreprises va permettre de réaliser aussi des progrès économiques. Les entreprises du transport l'ont bien compris. Elles deviennent plus attentives à la mise en œuvre de nouveaux matériels et équipements et de bonne formation de leurs personnels, diminuant ainsi bruit, accidents et particules, et améliorant simultanément ponctualité et sécurité des livraisons. Du côté des chargeurs, ces derniers prêtent de plus en plus attention à choisir des transporteurs plus écoresponsables, garants de prestation de qualité et à coûts compétitifs.

On constate toutefois que la mesure de ces bénéfices induits par la mise en place d'une démarche RSE dans les choix de transport pose encore problème dans certaines entreprises, faute d'indicateurs précis et d'habitudes anciennes de recherche exclusive du bon prix en critère essentiel. La diversité des modes de transport et des externalités négatives leur semble rendre complexe toute évaluation rationnelle de la qualité du transport. L'habitude ancienne des prestataires de transport de se contenter d'auto-mesure de leurs émissions de CO2 continue aussi à freiner la prise en compte des bénéfices d'une véritable RSE.

L'initiative **TK'Blue** a été lancée en 2012 pour rationaliser et objectiver ce débat et défaire ces blocages. Crédibilisée par une gouvernance scientifique sans égale au niveau international, l'agence sait délivrer aux chargeurs, transporteurs et organisateurs de transport la mesure exacte du coût des externalités du transport, pour tout mode, véhicule ou énergie. Ce faisant elle permet à chacun de prendre ses décisions en visant un impact environnemental et sociétal réduit, gage d'une meilleure performance et qualité des opérations de transport.

TK'Blue, une initiative internationale et collaborative pour améliorer la performance RSE du transport de marchandises.

Ses objectifs :

- élargir l'engagement RSE « transport » des entreprises au de là de la seule réduction des émissions de CO2, non significative de réels progrès ou qualité du transport.
- délivrer la mesure exacte du coût sociétal du transport,
- être un Tiers de confiance et garantir la conformité réglementaire aux textes
- apporter de la transparence et des outils de mesure fiables dans un monde du transport souvent opaque, et notamment pollué par le dumping social.
- associer l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport (Chargeurs, transporteurs, commissionnaires de transport) pour une démarche commune de progrès. »