

Interview de Philippe Mangeard, président d'European TK'Blue Agency



CD : Bonjour Monsieur, pouvez-vous vous présenter, votre parcours ainsi que votre Agence de notation ?

PM : Je travaille dans le monde du transport de marchandises depuis le début des années 90; d'abord dans un contexte industriel (Guillaume, Marrel) puis ensuite, associé avec le groupe **Lohr**, j'ai créé l'autoroute ferroviaire **Modalohr**. J'ai découvert alors la performance à la fois économique et écologique du report modal.

Enthousiasmé par cette « révélation », je lance en 2007 le concept de l'« Optimodalité », la performance économique, technique environnementale et sociale du transport de marchandises et crée l'association « le Cercle pour l'Optimodalité en Europe », maintenant reconnue au niveau européen.

En 2012, pour consacrer cette dynamique, est engagé un pari un peu fou : créer une Agence de notation de l'Optimodalité qui permettra aux entreprises de valoriser leur engagement éco-responsable pour le transport. **European TK blue Agency**, était née : première agence de notation extra-financière de l'empreinte environnementale du transport de marchandises.

L'agence réunit une gouvernance de plus 80 personnes : conseil scientifique, conseil d'orientation et conseil de surveillance représentent tous les acteurs du monde du transport et garantissent la respectabilité et la pertinence de ses travaux. Une vraie démarche RSE qui ne laisse personne au bord de la route !

CD : Quel est le fonctionnement du secteur du transport ? Comment votre agence s'y est-elle intégrée ?

PM : Le monde du transport comporte trois types d'acteurs : **les chargeurs**, entreprises qui donnent des ordres, **les transporteurs**, ceux qui transportent, et les **commissionnaires de transport**, ceux qui arrangent et organisent pour le compte de tiers (des chargeurs).

Tout transport est l'affaire d'au moins deux parties, un transporteur et un chargeur, et parfois trois parties s'il y a un commissionnaire de transport... Chacune de ces professions est largement représentée dans notre gouvernance, ce qui explique le succès de notre agence.

La démarche de **TK blue agency** a été comprise par le marché. Des gestionnaires d'infrastructures comme RFF, VNF, ou HAROPA (ports du Havre, de Rouen et de Paris) nous ont aussi rejoints pour faire de cette agence, un véritable indicateur de progrès dans la diminution de l'empreinte environnementale globale du transport et l'augmentation de sa performance économique.

CD : Comment fonctionne votre agence ?

PM : L'originalité de cette agence de notation est que d'une part, elle est extra-financière, statut qui n'existe seulement que depuis 20 ans, et que, d'autre part, elle est la seule à fonctionner en mode « sollicité », c'est-à-dire que nous n'intervenons dans une entreprise que pour autant que celle-ci nous le demande. Nous avons aussi inventé le concept de « **Notation as a Service** ». En effet, pour nous, noter une entreprise sans délivrer en même temps les outils et les moyens pédagogiques pour progresser dans la diminution de son empreinte environnementale ne serait qu'une partie de notre mission.

La notation TK'Blue incite à la diminution des émissions de CO₂ mais aussi la réduction de la totalité des externalités négatives : moins de congestion, d'accidents, de particules, de bruit, moins de pollution dans l'air et des sols.

L'indice TK'Blue donné à un transporteur est fonction de ses choix de matériels, équipements, et du niveau de formation de ses conducteurs qui ont une empreinte environnementale plus ou moins forte

CD : Pouvez-vous nous donner un exemple ?

PM : Quelqu'un qui a un camion récent avec de bons équipements et des conducteurs formés à l'éco conduite aura un bon indice.

Le chargeur va avoir une notation **TK blue** en fonction du niveau d'indice TK'Blue moyen des transporteurs qu'il aura utilisé.

Le transport, en comptabilité, ce sont des tonnes et des kilomètres. Quand je transporte 100 tonnes sur 10 kilomètres, je fais 10 000 tonnes/kilomètres. Si je fais ces 10 000 tonnes/kilomètres avec un transporteur qui a un fort indice TK Blue cela va me rapporter beaucoup de TK'Blue qui sont simplement le nombre de TK que multiplie l'indice du transporteur qui les a réalisées. Inversement, si je choisis un transporteur avec un faible indice TK'Blue, je ne gagnerais pas beaucoup de TK'Blue.

A la fin de l'année j'aurais une bonne ou une mauvaise note TK'Blue selon mon utilisation ou pas de bons transporteurs « Blue ». C'est un fonctionnement simple et transparent qui plait au marché.

CD : Comment est calculé l'indice TK'Blue ? La notation TK'Blue ?

PM : Pour que la « Notation as a Service » fonctionne, nous avons développé d'une part un outil en ligne à destination des transporteurs sur lequel ils déclarent la qualité de leurs matériels, de leurs équipements, le niveau de formation de leurs collaborateurs et obtiennent ainsi leur indice TK'Blue et, d'autre part, un site pour les chargeurs qui vont exporter informatiquement et régulièrement leur nombre de tonnes/kilomètres associé au nom des transporteurs qui ont effectué l'opération. Ils vont ainsi accumuler des TK'Blue qui nous permettront de calculer leur notation.

Concernant l'aspect pédagogique, dès les tonnes kilomètres des chargeurs reçues, on leur donne immédiatement en ligne nombre d'outils d'analyse. Nous faisons par exemple des calculs astucieux pour valider l'augmentation ou la diminution du taux de remplissage des camions.

On calcule évidemment les TK Blue accumulées mais aussi, simultanément, les émissions de CO₂. Ainsi nos clients satisfont parfaitement aux nouvelles obligations réglementaires françaises et européennes concernant la mesure des émissions de Gaz à effet de Serre dont le CO₂ est une unité de compte.

Nous faisons aussi des mesures d'impact économique pour la Société ; combien a coûté d'utiliser tel transport par rapport à un autre en termes d'externalités négatives globales ?

On assure aussi un service de vérification de la conformité réglementaire, sociale et fiscale : en effet, quand un ordre est donné à un transporteur,, la loi exige de vérifier a priori que le transporteur est bien habilité d'un point de vue social, fiscal, qu'il a ses déclarations à jour. Le transporteur a la possibilité de déposer tous les documents sur notre plateforme ; ainsi, l'ensemble des acteurs qui vont se servir de ces transporteurs pourront avoir l'information que ce transporteur est ou n'est pas en conformité..

Là où s'exprime le véritable message de « Notation as a Service », c'est que finalement, ceux qui jouent le jeu avec nous, qui sont donc **TK'Blue**, ont à la fois la satisfaction de satisfaire leurs obligations RSE mais aussi de satisfaire à leurs obligations par rapport aux émissions de CO₂, la satisfaction de la conformité fiscale et sociale et une communication positive sur le fait qu'ils sont inscrits volontairement sur ce système vertueux et ont décidé de se servir de ces outils, de cette notation pour progresser.

Les Commissaires aux comptes apprécieront cette notation qui atteste de l'engagement RSE de leurs clients et mesure effectivement leurs progrès.

CD : Combien avez-vous de clients à l'heure actuelle ?

PM : A ce jour, après seulement un an de commercialisation nous avons déjà réussi à convaincre une trentaine de clients. Ce qui est intéressant c'est que ce sont des clients importants : Métro, Schneider Electric, Leroy Merlin, Franprix, Sanofi, Galeries Lafayette, Carrefour, Castorama, Séphora... Et que nous sommes sur un objectif d'au moins une centaine de nouveaux clients dès 2015 !

CD : Avez-vous des partenariats ?

PM : D'abord, le premier, le fondamental, un partenariat scientifique avec une dizaine d'Universités et Laboratoires européens en France, Allemagne, Angleterre, Italie, Belgique, Suisse, ce qui constitue le socle fort et la respectabilité de notre méthodologie.

Nous avons également une collaboration active avec l'association des chargeurs, l'AUTF, des organisations de professionnels du transport comme TLF, OTRE, AFTRI, des organisations et associations du développement durable comme le Comité 21, Orée, Orse,...

Nous avons également des partenariats avec des entreprises qui ont participé ou participent financièrement à nos travaux comme la SNCF, VNF, RFF, HAROPA, CDC Climat, Renault Trucks, Carrefour....

Nous avons aussi des partenariats opérationnels « business » avec les grands éditeurs comme Generix. Consécration : nous venons d'être référencés comme indicateur RSE « transport » par Sustainalytics, première agence mondiale de notation extra-financière généraliste...

CD : Quels sont vos projets à court, moyen et long terme ?

PM : Nous avons ouvert la Belgique en 2014 et allons créer trois agences en 2015 : Portugal, Italie et Hongrie. Suivront l'Allemagne et le Royaume-Uni.

CD : Selon vous quel est l'avenir de la RSE dans le secteur des transports ?

PM : Selon moi, la RSE va devenir l'un des principaux indicateurs de choix pour garantir fiabilité, sécurité, performance économique et pérennité aux donneurs d'ordre.

Depuis 30 ans, on est en permanence sur une réduction régulière du coût du transport.

Les éléments de choix sont à ce jour strictement les coûts qui sont maintenant totalement harmonisés pour l'aérien et le maritime (90% du volume mondial) et vont l'être très vite pour la route eu égard aux nouvelles réglementations sociales et fiscales qui se déploient partout dans le monde. Les seuls points où l'on va pouvoir gagner de l'argent, c'est sur la qualité et la ponctualité du transport. Selon une étude de PwC, la qualité de la supply-chain d'une entreprise c'est jusqu'à 30 % de variation de sa rentabilité ...

La RSE du transport c'est quoi en fait ? C'est l'analyse qualitative, grâce à un indicateur de qualité globale, l'indice TK'Blue. Celui-ci se calcule grâce à trois critères : la qualité du matériel, la qualité des équipements et la qualité du conducteur. TK'Blue est donc un indice environnemental et économique, qui permet d'ouvrir la « boîte noire du transport » dans la supply chain et d'apporter enfin un critère qualitatif dans ses choix de transport.