

Le fluvial doit davantage valoriser ses atouts environnementaux

Créée en 2012, European TK'Blue Agency est une agence de notation qui évalue l'empreinte environnementale globale des opérations de transport. Elle agit ainsi auprès des donneurs d'ordre pour les aider à remplir les obligations d'information fixées par la loi Grenelle 2. NPI a interrogé son fondateur, Philippe Mangeard, sur les avantages supposés de cette obligation d'affichage pour le transport fluvial.

NPI - Depuis le lancement de TK'Blue, la prise en compte des enjeux environnementaux a-t-elle évolué au sein des entreprises ?

Philippe Mangeard - Lors du démarrage de TK'Blue, nous étions très axés sur les services à destination des transporteurs, avec la création d'un calculateur certifié conforme à la réglementation^(*) par Bureau Veritas et intégrant l'ensemble des externalités négatives. Nous avons été terriblement déçus, qu'il s'agisse des transporteurs routiers, ferroviaires ou fluviaux ! Les seuls à s'être engagés y étaient obligés par leurs clients. Dans le secteur fluvial, seule une dizaine d'entre eux l'a fait spontanément.

Au niveau des donneurs d'ordre, le succès de TK'Blue tient au fait qu'au-delà d'un indice environnemental, pour lequel ces derniers auraient du mal à trouver un retour sur investissement, notre calculateur est également un indicateur de qualité. Les études montrent que la rentabilité d'une société est conditionnée à 30 % par la qualité de sa supply chain. Les chargeurs sont donc intéressés à choisir le transport le plus fiable. C'est ce que j'appelle le triptyque « magique » du transport : la fiabilité augmente grâce à l'utilisation de bons matériels, de bons équipements, et l'emploi de personnel bien formé, qui permettent en même temps de réduire son impact environnemental et d'abaisser son prix de revient.

NPI - La voie d'eau est-elle réellement un avantage au niveau environnemental ?

Ph. Mangeard - Aujourd'hui, les chargeurs qui font l'effort d'utiliser le fluvial ne sont pas récompensés en retour : la reconnais-



Philippe Mangeard,
fondateur de European TK'Blue Agency.

sance qu'ils obtiennent au titre de la réduction de leurs émissions n'est en effet pas à la hauteur de leur investissement. Les bateliers eux-mêmes n'ont pas intégré l'enjeu de l'impact environnemental et sociétal de leur activité. Quand on leur parle labellisation, ils répondent envasement des canaux... Ils se contentent de l'écocalculateur proposé par VNF, mais ce dernier ne fournit pas de résultats assez précis ; il se limite, de plus, aux seules émissions de CO₂. Or dans ce domaine, l'avance du transport fluvial par rapport à la route se réduit.

Prenons l'exemple de l'opération *Franprix* sur la Seine. En termes de CO₂, le montage logistique est très peu favorable comparé à une option tout-route : la barge utilisée doit être ballastée ; sa motorisation n'est pas des plus performantes ; la rupture de charge, avec l'utilisation d'engins de manutention polluants, est elle aussi émettrice de CO₂... C'est l'intégration des coûts externes, en termes d'accidents, de particules, de bruit,

d'encombrements évités sur le réseau routier, qui donne à l'opération un bilan positif.

Face à l'amélioration du transport routier, il est nécessaire que la voie d'eau fasse des efforts en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Mais arrêtons tout « carbo-centrisme » excessif ! La voie d'eau doit jouer de tous ses atouts et valoriser les économies qu'elle permet en matière d'externalités négatives. C'est en chiffrant précisément l'avantage sociétal de ces dernières que le fluvial trouvera les financements nécessaires à sa modernisation : la santé des citoyens le justifiera.

NPI - Fiabilité, sécurité, coûts de stockage réduits... le système de notation TK'Blue permet-il de valoriser les avantages annexes du transport fluvial ?

Ph. Mangeard - Cela pourrait être le cas s'il y avait une véritable volonté de coopération des professionnels du secteur fluvial. Je prends pour exemple un calcul que nous avons réalisé pour *Haropa* : il s'agissait d'étudier les bénéfices, pour la société, d'un acheminement des conteneurs à destination de la région parisienne par le fleuve depuis Le Havre plutôt que par la route depuis Anvers. L'amélioration de l'interface fluviale au Havre nécessiterait la réalisation d'une « chatière » pour permettre un accès direct des barges aux terminaux de Port 2000 ; mais grâce au report modal qu'il permettrait, cet investissement de 100 Mio € ferait économiser plusieurs millions d'Euros par an d'externalités négatives !

TK'Blue est une plate-forme ouverte sur une bonne coopération entre transporteurs et donneurs d'ordres. Le développement de son utilisation ne doit pas venir que des chargeurs. Les transporteurs aussi doivent s'engager !

Propos recueillis par Nathalie Stey ■

^(*) Arrêté du 10/04/2012 fixant les modalités d'application du principe d'affichage inscrit dans la loi Grenelle 2 et le code des transports, élargi par la loi sur la transition énergétique du 17/08/2015 à l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre.

