



Philippe Mangeard
Président de TK'Blue Agency
philippe.mangeard@tkblueagency.com

Une fraise bio mal transportée reste-t-elle bio ?

La protection de la santé des consommateurs s'arrête-t-elle à la porte du camion ? La réponse est évidente, mais les externalités négatives de la chaîne de distribution, hormis les émissions CO₂, sont étonnamment absentes des débats. Les entreprises ont pourtant les moyens de les mesurer précisément pour tendre vers un transport bio.

L'agriculture biologique n'utilise pas de pesticides ni d'engrais chimiques, et les remplace par des produits issus des plantes ou des animaux. Avec le label bio, l'idée du producteur de fraises est d'afficher qu'il prend soin de la santé du consommateur final. Mais qu'en est-il si les fraises bio sont livrées en boutique par un vieux camion bien polluant, après un périple urbain riche de congestions, bruits, émanations de particules et autres polluants nuisibles à la santé de l'homme ? Bien sûr, de nos jours, on parle de plus en plus de « circuits courts », de « locavorisme » ; mais c'est surtout en raison des ancrages territoriaux que cela suppose et de leurs effets favorables sur l'économie locale. Plus rarement, sont mis en avant les actions volontaires du producteur, ou de son transporteur, pour réduire les externalités négatives de la chaîne de distribution. Comme si elles n'existaient pas ! Manque de conscience ? Non ! Manque de connaissances plutôt, notamment du fait du carbo-centrisme imposé par certains lobbys et pseudo-écologues, qui font croire à tout un chacun que le transport écoresponsable est simplement un transport à faibles émissions de CO₂.

Il est temps de faire reconnaître le transport de fret comme l'une des activités directement liées à l'activité économique des entreprises, et sous leur pleine responsabilité environnementale, sociale et sociétale. Le coût annuel des externalités du fret en Europe de l'Ouest dépasse les 200 Md€, payés par la collectivité. Il est absent des débats, mais a augmenté de 40 %

Il est temps de faire reconnaître le transport de fret comme l'une des activités directement liées à l'activité économique des entreprises, et sous leur pleine responsabilité environnementale, sociale et sociétale.

sur les 10 dernières années. Il doit être sérieusement pris en compte et réduit. Ces dizaines de milliards récupérés pourraient être intelligemment investis dans un cercle vertueux de nouvelles technologies et infrastructures, à la fois moins nuisibles pour la santé des concitoyens et améliorant la performance

économique de la chaîne logistique. Le constat est affligeant : les produits eux-mêmes et leur « qualité intrinsèque » sont souvent inspectés au microscope et à la règle à calcul. En revanche, la qualité environnementale et sociétale du transport qui leur est associée est rarement évaluée, au mieux badigeonnée d'une communication « responsable » qui n'engage que ceux qui y croient.

Le transport est toujours l'affaire de l'autre. Sous-traité à de multiples entreprises de natures et tailles très diverses, mutualisé, il fait partie du paysage. Chacun s'accorde à critiquer,

dans un seul élan et sans débat, les transporteurs dans leur ensemble, collectivement responsables de tous ces maux. Et quand, rarement, on en parle dans les médias, personne n'ose évoquer le coût sociétal et sanitaire si colossal de ces nuisances.

Et si on inventait le transport bio ?

Bien sûr, il existe çà et là des réglementations nationales, régionales, voir locales, mais si peu de contrôles et encore moins de sanctions, notamment concernant les donneurs d'ordres, ni de réelle valorisation ou encouragement pour ceux qui font des efforts, pourtant de plus en plus nombreux. Résultat, la fraise reste donc bien bio, quand bien même elle aurait,





durant son transport, généré des particules, des polluants, et bien d'autres externalités : GES (gaz à effet de serre), bruit, congestion, parfois même des accidents !

Pourtant, tout existe, puisque l'on sait parfaitement identifier et mesurer les coûts des externalités négatives depuis 2002, année où la Commission européenne a – enfin ! – statué sur la nécessaire prise en compte de ces dernières dans les analyses socio-économiques préalables à tout grand projet d'infrastructure en Europe. Ces travaux sont conduits, et réactualisés depuis, par nombre d'universités et laboratoires européens, et notamment – cocorico ! – par les ingénieurs du ministère des Transports en France (par exemple, les rapports Boiteux et Quinet)

Ne restait plus qu'à rendre le résultat de ces travaux accessible aux entreprises : leur donner les moyens de mesurer précisément leur part contributive aux externalités liées au transport, pour tous les modes (maritime, aérien, routier, ferré ou fluvial), en distinguant les impacts de ces externalités en fonction de la densité de population (car le bruit par exemple n'a pas le même impact en ville qu'au milieu des océans), et en tenant compte de la très grande diversité des technologies et énergies du transport de fret.

C'est ainsi qu'en 2012, il a été décidé de créer l'Agence de notation extra-financière transport TK'Blue, après cinq années de réflexion menées au sein du Cercle pour l'optimodalité en Europe (COE), lancé en 2007. Ces longues années de définition et validation par son conseil scientifique des algorithmes de calcul des coûts des différentes nuisances ont porté leurs fruits :

Performances économiques et sociétales sont liées. De bons matériels, bien équipés et bien conduits, génèrent moins de nuisances environnementales et sociétales, et consomment moins.

ils permettent maintenant aux donneurs d'ordres de bien comprendre que les émissions de CO2 ne sont qu'une partie des nuisances que leurs flux de transport imposent à la planète et à ses habitants. Ils peuvent alors décider, en toute connaissance de cause, d'utiliser des moyens de transport plus vertueux que d'autres, et ainsi assumer sérieusement leur responsabilité sociétale d'entreprise (RSE).

Une méthodologie pour s'améliorer

Comme toute idée simple, elle a révélé aussi une réalité bien plus complexe, qui a constitué le cœur de la méthodologie de TK'Blue :

- créer un écosystème ouvert qui permet de mettre en lien les transporteurs avec les donneurs d'ordres et déclencher leur collaboration écoresponsable win/win ;
- tenir compte de la diversité des modes, énergies, technologies et moyens de transport pour valoriser les transports écoresponsables ;
- définir des métriques permettant d'évaluer avec précision des externalités très différentes (GES, polluants atmosphériques, bruit, congestion, accidents, etc.), de manière isolée ou globale, en utilisant des indicateurs adaptés aux

unités de fret utilisées par les entreprises (colis, palette, tonne, conteneur, etc.).

Au-delà de la seule mesure, l'équipe TK'Blue s'est aussi engagée sur deux promesses à ses utilisateurs :

- assurer la compliance des divers reportings GES et RSE imposés de plus en plus fortement par la réglementation ;
- mettre en ligne des outils permettant aux entreprises de s'améliorer : calculs précis, pilotage, benchmarking, contrôle des coûts et plans d'actions avec les prestataires.

Promesses tenues ! Rapports annuels, plans de progrès et mesure de l'atteinte d'objectifs globaux ou régionaux per-

mettent aux utilisateurs TK'Blue de viser sérieusement la diminution de leurs externalités négatives de transport – émissions des GES – et assurer leurs engagements pris dans le cadre de politiques bas carbone. De plus, les rapports issus de ces analyses permettent, au niveau opérationnel, d'enrichir les actions de supply chain design, carrier network design, contrôle des coûts. En termes de compliance, ils crédibilisent les rapports RSE volontaires ou établis dans le cadre du devoir de vigilance, ainsi que les reportings des émissions de GES en complétant le scope 3 des organisations.

Chacun a compris que performances économiques et sociétales étaient liées. De bons matériels, bien équipés et bien conduits, génèrent moins de nuisances environnementales et sociétales, moins de retards, bris, altération des livraisons, et consomment moins de carburant, lubrifiants, pneumatiques et temps perdu ! Ce triple bénéfice à attendre d'une bonne politique RSE du transport sait parler aux décideurs, et pas seulement aux amateurs de bio ! ■