

Philippe Mangeard : “le transport, grand oublié de la RSE” (TK’Blue Agency)

Depuis le 1er juillet, les entreprises de transport de plus de 50 salariés ont l’obligation de recourir à minima aux valeurs de niveau 2 pour calculer leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) et en informer leurs clients. Elles pouvaient jusqu’alors utiliser des procédés de niveau 1, qui s’appuient sur des données théoriques définies à partir de moyennes. Plus fidèles et précises, les méthodes de calcul de niveau 2 (et plus) se basent quant à elles sur des valeurs réelles directement produites par l’entreprise de transport pour le compte de son client, le chargeur. Philippe Mangeard, président fondateur de l’agence de labellisation et de notation TK’Blue Agency, salue ce changement de réglementation, qui va permettre de mieux distinguer les bons et les moins bons transporteurs... sous réserve de contrôles de l’application de cette nouvelle obligation sur le terrain.

Rsedatanews : quelle est l’importance d’une mesure précise des émissions de gaz à effet de serre dans les transports ?

Philippe Mangeard : “Ce qui ne se mesure pas, n’existe pas”, disait le prix Nobel de physique Niels Bohr (ndlr : prix Nobel de 1922). L’idée de la loi Grenelle II, qui a déjà 7 ans, est exactement celle-là : si nous voulons faire des progrès sur nos émissions de gaz à effet de serre, la première chose à faire est de les mesurer précisément pour savoir où nous en sommes et évaluer notre marge de progression.

Les valeurs de niveau 1, qui sont des estimations moyennes, tuent toute cette démarche. Avec cette méthode, tous les navires se valent, tous les avions se valent, tous les trains se valent, tous les camions se valent... Elles avaient valeur pédagogique, il faut maintenant passer à de vraies mesures.

RSEDN : l’évolution de la réglementation va donc dans le bon sens ?

P.M : la nouvelle réglementation est salubre, mais ne va pas assez loin. Si les grandes entreprises de transport ont l’obligation de mesurer leurs émissions avec au moins le niveau 2, il n’existe toutefois ni contrôle, ni sanction. En laissant les entreprises calculer elles-mêmes leurs émissions, par le biais de calculateurs internes, nous ne nous donnons pas les moyens d’appliquer correctement cette mesure.

L’évaluation doit être faite par un tiers de confiance avec une méthodologie transparente. Par exemple, tout client qui veut choisir un restaurant, prendra davantage en compte l’avis de TripAdvisor que celui du restaurateur. Dans les transports, les chargeurs continuent pour l’essentiel d’obtenir le niveau de qualité du restaurant par le restaurateur... Ce n’est pas fiable. Il est essentiel de faire calculer les émissions de GES par une partie non-prenante dans les opérations commerciales.

Il est par ailleurs regrettable que la réglementation ne prenne en compte que les émissions de gaz à effet de serre, et laisse de côté tout l'aspect sanitaire, social et sociétal des externalités négatives du transport : les particules, polluants, la congestion, les accidents, le bruit... Je trouve incroyable que l'on ne demande jamais la mesure de toutes ces nuisances. TK'Blue Agency est la seule organisation au monde proposant aux chargeurs, aux commissionnaires et aux transporteurs d'évaluer ces impacts et de les réduire.

RSEDN : l'impact sociétal du transport devrait être calculé en même temps que les émissions de GES ?

P.M : la mesure de la qualité du transport doit être une mesure en cohérence RSE. Les performances environnementales, sociétales et économiques sont liées. Ce qui coûte le plus cher dans le transport, c'est la non-qualité des livraisons, c'est-à-dire le coût du retard, du bris, du vol, des heures supplémentaires, du retour marchandise... Pour un euro de facture de transport routier, il y a un euro de dépense en non-qualité (*non-conformité interne et/ou externe à l'organisme, NDLR*) en moyenne pour le client.

Lorsque l'on utilise des bons matériels, bien chargés, avec des conducteurs bien formés, les marchandises arrivent aussi plus souvent à l'heure. Il ne faut donc pas uniquement s'occuper d'émettre moins de CO2 pour simplement gagner sur des économies de carburant. Il est crucial, et très rentable, de mesurer aussi toutes ces externalités. Si la seule information du chargeur est que tous les conducteurs, les véhicules et équipements sont identiques, il ne peut faire progresser la qualité de sa chaîne de transport.

"Que les départements RSE s'intéressent au transport"

RSEDN : les entreprises rencontrent également des difficultés pour obtenir les données nécessaires auprès des sous-traitants de leurs transporteurs ?

P.M : il existe en effet un flou juridique. Il est demandé aux transporteurs de plus de 50 salariés de faire du reporting de niveau 2, mais les transporteurs, dans l'essentiel des cas, sous-traitent à plus petits qu'eux. Tous ces sous-traitants n'ont donc bien souvent pas l'obligation de faire du niveau 2 et ne transmettent que de l'information de niveau 1. À ce moment-là, l'organisateur de transport se justifie de ne pas pouvoir faire un reporting de niveau 2 car il n'a pas les informations nécessaires... et le tour est joué !

RSEDN : quels sont les leviers d'action des entreprises pour réduire l'impact du transport ?

P.M : il faudrait que les services RSE des entreprises, qui s'emparent très bien des sujets de biodiversité, d'économie circulaire, de conditions de travail, de vigilances diverses..., s'intéressent enfin de près au "maillon transport", toujours grand oublié de la RSE. À mon sens, ces problématiques ne sont pas étudiées car les transports ne représentent que 1 % ou 2 % du compte de charges des entreprises. Mais il faut savoir que dans le même temps, ils représentent jusqu'à 50 % des nuisances émises, et la non-qualité des livraisons peut réduire de 10 à 30 % le profit des entreprises.