

VOXLOG
FACE À FACE

« L'arbre des émissions de CO₂ ne doit pas cacher la forêt des externalités négatives du transport : particules, congestion, bruit et accidents. »



Philippe MANGEARD,
président fondateur d'European TK'Blue.

Qu'est-ce que TK'Blue et quels services proposez-vous aux industriels et chargeurs ?

TK'Blue est une agence de labellisation et de notation du transport, organisée en plateforme collaborative. Elle permet aux chargeurs de disposer de reporting CO₂ et RSE, ainsi que d'indicateurs de qualité de leurs transports et de préconisations. Leur notation est annuelle en regard de leurs choix de transport.

Combien d'entreprises adhèrent à TK'Blue ?

La commercialisation a débuté il y a deux ans, après autant de tests avec quelques donneurs d'ordres pionniers. Du fait de la méfiance naturelle des transporteurs au vu de notre indice TK'T, calculé directement en fonction de la qualité de leurs matériels, équipements et conducteurs, la première année a été difficile. Peu ont compris immédiatement que valoriser ceux qui font des efforts était un atout important pour contrecarrer cette guerre des prix et du dumping social. Pour les chargeurs, cela n'a pas été non plus facile car l'innovation effraie toujours un peu. Heureusement, quelques grands acteurs, attentifs à

notre projet d'amélioration de la performance économique et environnementale du transport – Carrefour, Sanofi, Castorama, SDV, Schneider Electric, Procter & Gamble, Franprix, Sephora ou encore Crystal Group, GreenModal, SNCF – nous ont fait confiance. Ainsi nous avons pu démontrer notre promesse et, surtout, bien définir la palette d'outils de pilotage et reporting qui devait accompagner notre offre. Puis de nouvelles références prestigieuses se sont ajoutées : Leroy Merlin, France Boissons, Adisseo, Presstalis, Galeries Lafayette, BIC, Maison du Café, Mane, BUT... Cette fin d'année nous visons 80 chargeurs et commissionnaires ; 200 à fin 2017. Plus de 5000 transporteurs sont déjà enregistrés, avec de plus en plus d'étrangers du fait des flux internationaux que nous analysons. Nous devrions atteindre rapidement 10000 transporteurs, d'autant que l'indice TK'T sera bientôt déployé en Europe grâce à nos accords avec WKTS à travers ses services Téléroute, Nolis, 123Cargo et Bursa. Au niveau international nous avons aussi de grandes ambitions, notamment grâce à notre partenariat avec GT Nexus, premier opérateur mondial dans l'optimisation physique et financière de la supply chain.

Quels sont vos projets ?

La force et l'originalité de TK'Blue résident dans son mode de gouvernance : un conseil scientifique pan-européen et un conseil d'orientation de plus de 50 personnes (transporteurs, chargeurs, commissionnaires, gestionnaires d'infrastructures, industriels, experts...). Ainsi, les idées et moyens de développement ne manquent pas. L'indice TK'€, qui permet de mesurer le coût sociétal des flux de transport, a été proposé en 2015. En 2014, suite à la demande des transporteurs, un service a été ouvert permettant à leurs clients de suivre dynamiquement leurs habilitations sociales et fiscales. Aujourd'hui, le marché exige de l'information conforme à la réglementation sur les émissions de CO₂ ; nous nous félicitons que le conseil d'orientation nous ait demandé, dès 2013, de mettre à disposition gratuite des transporteurs un calculateur de CO₂ certifié conforme au décret par Bureau Veritas... le seul encore à ce jour ! Nos partenaires internationaux nous ont ensuite demandé en 2014 d'intégrer la norme européenne EN-16-258. Aujourd'hui nous travaillons avec le Global logistics emissions council (NL), pour adapter nos outils à leurs propres critères d'évaluation. En interne, notre vigilance porte sur l'augmentation de puissance de nos serveurs en regard de la croissance exponentielle de nos flux traités.

“ [...] Peu ont compris immédiatement que valoriser ceux qui font des efforts était un atout important pour contrecarrer cette guerre des prix et du dumping social. ”

L'Ademe propose à présent un label pour son programme de réduction des émissions de CO₂. Est-ce un concurrent ?

L'Ademe est dans son rôle pédagogique lorsqu'elle incite les transporteurs à limiter leurs émissions de CO₂ et leur délivre un label. Toutefois, il ne permet pas aux entreprises de satisfaire leurs obligations de calcul CO₂ comme l'impose le décret 2011-13-36 de la loi Grenelle 2. Par ailleurs, ce label ne peut être un facteur de sélection pour les chargeurs, car il ne concernera à terme que quelques centaines d'entreprises de transport sur les 32 000 recensées en France, globalement toutes sous-traitantes les unes des autres... Le décret attendu qui permettra aux transporteurs et commissionnaires de transport de pouvoir certifier conforme leur méthode de calcul d'émissions de CO₂ donnera plus de transparence et d'homogénéité. Toutefois, ce carbo-centrisme est derrière nous. Nous sommes de plus en plus nombreux à penser que l'arbre des émissions de CO₂ ne doit pas cacher la forêt des externalités négatives du transport : particules, congestion, bruit et accidents. En effet, ces nuisances, qui coûtent annuellement plus de 700 millions d'euros à la collectivité en Europe,

devraient être la priorité concernant les progrès à faire dans le transport. Or, nous ne communiquons à ce jour que sur le CO₂ négligeable dans le coût sociétal du transport, qui n'est pas un polluant, et que les transporteurs limitent naturellement et vigoureusement en travaillant toujours à réduire leurs factures de carburant.

Comment votre plateforme va contribuer à faire évoluer la profession ?

Nous y contribuons déjà. Interrogez nos clients et demandez-leur ! Ils disposent pour la première fois d'informations rationnelles et précises sur la qualité de leurs prestataires et flux ; ils peuvent ainsi choisir objectivement les pistes d'amélioration de leurs performances économiques, sociales et sociétales. Regardez la qualité et le détail de leur reporting annuel et vous comprendrez pourquoi ils renouvellent à 98 % leur abonnement à nos services. Par ailleurs, l'indice TKT permet aux transporteurs qui ont les meilleurs matériels et conducteurs d'être mis en avant objectivement et de se différencier de ceux qui ne savent offrir que des prix.

Quels sont vos objectifs de développement ?

Après ces quatre années d'observation méfiante, le marché semble maintenant avoir apprécié l'intérêt de notre initiative. Notre solution est déployable pour toute entreprise, dans tout pays. Reste à organiser notre communication et prospection internationale. Nous nous positionnons comme le futur indicateur de référence mondiale de la qualité globale du transport. Il va falloir le faire savoir ! Concrètement, notre chiffre d'affaires pour notre première année réelle d'activité, en 2015 avait à peine dépassé 500 000 euros. Il triplera au moins en 2016 ; cette croissance devrait s'accroître encore. Nous étions sept l'an passé, nous serons dix-huit à la fin de l'année et plus de cinquante en 2018. ■ V.C.

