

L'Officiel des Transporteurs 24 Mai 2017

Philippe Mangeard, TK'Blue Agency : "Ce nouveau décret est un scandale"

L'Officiel des Transporteurs | Routier | publié le : 24.05.2017 | Dernière Mise à jour : 24.05.2017



Philippe Mangeard, président de TK'Blue Agency (agence de notation et de labellisation du transport), avait vivement critiqué que l'obligation d'une information plus exigeante sur la quantité de gaz à effet de serre émise pour une prestation de transport soit repoussée au 1er juillet 2019. Il s'en explique.

L'Officiel des Transporteurs : <u>Vous avez tonné</u> contre le <u>décret n° 2017-639</u> <u>publié le 26 avril</u> qui modifie l'article D. 1431-16 du code des transports et le niveau d'information obligatoire sur leurs émissions de gaz à effet de serre. Pourquoi cette colère contre le sursis de deux ans ?

Philippe Mangeard : Ce décret est le fruit de manœuvres secrètes et sans concertation, alors que la totalité des textes régissant les émissions de CO2 du transport avait toujours été longuement discutée et négociée par toutes les parties prenantes, en lien avec l'excellent travail pendant deux ans de l'Observatoire Énergie Environnement des Transports présidé par le professeur Yves Crozet.

Le nouveau texte fait la place aux tenants d'une information floue et sans intérêt visant les émissions de gaz à effet de serre du transport! Alors que la totalité des instances nationales, européennes et mondiales se mobilisent pour une action rapide et forte de tous les acteurs du transport, on s'aperçoit que dans la patrie des Accords de Paris, signés en 2016, il existe encore quelques personnages très influents qui arrivent à renvoyer tous les acteurs au niveau zéro de la transparence, et donc de la moindre efficacité.

L'O.T.: Comment pouvez-vous en mesurer les conséquences?

Ph. M.: Il est scandaleux de voir ainsi altérée la volonté marquée par les entreprises sérieuses de notre territoire. Elles sont nombreuses parmi les chargeurs et transporteurs à faire montre d'engagement précis et mesurables pour réduire les émissions de CO2 et gaz à effet de serre. Or **ce rétropédalage du gouvernement sortant** profite bien évidemment à ceux qui préfèrent labels et affichage marketing plutôt que mesures et progrès sérieux.

L'O.T.: Vous revendiquez 60 chargeurs clients et 7 000 transporteurs adhérents. Quelle sera leur position dans ce nouveau contexte réglementaire?

Ph. M.: Heureusement, les donneurs d'ordres ne seront pas dupes et ce d'autant que la loi leur impose depuis août 2016 un reporting annuel sérieux et précis dans leur rapport de notation, à vocation qu'ils puissent démontrer leurs progrès d'une année sur l'autre, ce qui sera plutôt difficile avec uniquement des valeurs de niveau 1, c'est-à-dire de moyenne nationale! Il faut comprendre qu'en la matière, le choix de la vertu environnementale est aussi celui de la pérennité, y compris pour les entreprises de transport. Avant de voir une bonne notation comme un avantage concurrentiel, il faut l'appréhender comme un moyen d'améliorer la performance intrinsèque de son organisation et de son outil de

production.