

7 Mars 2017

## L'INTERVIEW



**Philippe Mangeard, Président de TK'Blue**  
**« Arrêtons le flou artistique dans le reporting des émissions de CO<sub>2</sub> ! »**

Le fondateur et président de l'agence de notation TK'Blue continue son combat pour que chargeurs et transporteurs mesurent précisément l'ensemble de leurs performances environnementales. Pour lui, les déclarations d'intentions et les estimations sur la base de valeurs moyennes sont loin de l'esprit de la loi et, surtout, non rentables pour les entreprises. Entretien.

**LA NEWSLETTER DU FRET : Vous prônez depuis toujours que le CO<sub>2</sub> n'est qu'une partie de l'iceberg des externalités négatives du transport. L'Ademe a récemment annoncé l'ajout de nouveaux critères pour la Charte et le label Objectif CO<sub>2</sub>. Est-ce bon signe ?**

**PHILIPPE MANGEARD :** Je salue l'initiative d'intégrer enfin de nouveaux paramètres et sa valeur pédagogique ; le CO<sub>2</sub> ne représente en effet qu'une toute petite partie du coût des nuisances du transport, notamment en milieu urbain, moins de 2%. Par exemple, pour une capacité d'emport équivalente, 10 ou 15 véhicules légers électriques ont un coût sociétal bien plus important qu'un 19 tonnes diesel Euro 6, car constitué essentiellement des nuisances sanitaires et économiques des particules et de la congestion. Pourtant il y a moins de CO<sub>2</sub> émis. Comme pour le CO<sub>2</sub>, vouloir prendre en compte les polluants atmosphériques n'est pas suffisant s'ils ne sont mesurés précisément. Par exemple, le label CO<sub>2</sub> permet de donner des indices CO<sub>2</sub>/GES assez précis au transporteur, mais ne l'incite toutefois pas à faire remonter l'information réglementaire de niveau 2 ou 3 au chargeur. Pourtant, l'esprit de la loi ou des standards internationaux comme celui du GLEC finalisé en 2016, est de travailler avec des mesures précises et pas des valeurs par défaut (niveau 1). De fait, le décret 2013-1336 prévoit depuis le 1er juillet dernier que les transporteurs -exception faite pour ceux qui emploient moins de 50 salariés- ont l'obligation de fournir une information de niveau 2 ou 3, donc précise. Pourquoi continuer alors à dire aux transporteurs de simplement communiquer leur engagement avec un label, plutôt que d'afficher une mesure imposée par la Loi ? TK'Blue offre depuis 2013 des outils simples dans ce but, certifiés conformes au décret par Bureau Veritas gratuits pour les transporteurs routiers et leur permettant de respecter parfaitement la législation.

**NLF : Qu'en est-il pour les chargeurs ? Est-ce que Fret 21 est une aussi une bonne initiative ?**

**P.M. :** C'est aussi une bonne initiative au sens pédagogique et marketing. Toutefois elle ne saurait être suffisante, loin s'en faut : depuis août 2016, un autre décret, le 2016-1138, impose aux chargeurs de tenir compte aussi de l'amont et de l'aval de leur activité, dont le transport de marchandises, dans les informations qui concernent leurs émissions de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre. Celles-ci doivent figurer dans le rapport de gestion annuel. Fret 21 est un engagement utile, mais il faut lui donner de vrais indicateurs de pilotage. Rien n'assure que les émissions soient réellement mesurées. Fret 21 comme le Label CO<sub>2</sub> relèvent plus de la communication que de la conformité aux textes.

**NLF : Vous avez fait évoluer votre offre et proposez maintenant des plans d'actions. De quoi s'agit-il ?**

**P.M. :** Les clients chargeurs qui siègent au Conseil d'orientation de TK'Blue ont souhaité pouvoir faire des prévisions du coût environnemental et sociétal de leur transport. D'où l'idée de création d'un service de définition et pilotage de plans d'actions élaborés entre donneurs d'ordres et prestataires de transport, à court, moyen et long terme. Ils peuvent porter sur l'amélioration des équipements, de la formation des conducteurs, ou le renouvellement du parc. Intégrer des camions au gaz peut être un objectif de long terme, mais il y a aussi d'autres actions qui peuvent donner des résultats plus rapides sans nécessiter un investissement lourd. Le transporteur peut aussi déclarer des flottes spécifiques - véhicules les plus récents et meilleurs conducteurs - pour les clients les plus exigeants. Les indices TK'T sont fournis avec des conseils personnalisés de progression leur permettant de s'aligner sur le marché, si nécessaire. Ces actions permettent enfin de discuter prix et qualité et, pour les transporteurs, de retrouver des marges. Les chargeurs peuvent ainsi valider un plan d'actions avec leurs prestataires en fixant en commun des objectifs de réduction des externalités, chiffrés et... sérieux ! **SLG**