

Responsabilité environnementale des entreprises dans le transport et la logistique

16 janvier 2009

Intervenants :

Valérie CASTAY

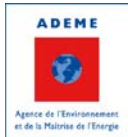
Département des Etudes et Recherches
Groupe AFT-IFTIM

David AKONO

Enseignant-chercheur en logistique, ESC
Bretagne Brest

Intervention de Valérie CASTAY

Source: Etude « La responsabilité sociale et environnementale des entreprises comme outil de régulation de la demande de transport? »



Une étude du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT, GO n° 5)

Objectifs:

- Caractériser les engagements pris et les bonnes pratiques: cadre, contenu, contraintes
- Analyser les motivations et incitations
- Mesurer les performances atteintes
- Analyser les problèmes et difficultés rencontrés
- Evaluer la pertinence et les chances de réussite pour le futur de la RSE dans la régulation de la demande de transport
- Proposer des recommandations pour renforcer la contribution volontaire des entreprises à la maîtrise des flux de transport et améliorer la prise en compte de cette question par les référentiels de la « *soft law* »

Méthode/déroulement de l'étude

- Revue de littérature, rapports de développement durable, référentiels de labellisation/normalisation/certification
- Entretiens avec des responsables transport - logistique et les responsables développement durable d'une sélection d'entreprises « témoins »
- Entretiens avec des consultants, des experts et des représentants d'associations professionnelles
- Enquête téléphonique auprès de 113 entreprises industrielles et commerciales

RSE: de quoi s'agit-il?

Enjeux: assurer la réalisation d'objectifs souhaitables pour la collectivité/société...

3 piliers/outils:

- une **règle de responsabilité** librement consentie (charte, code de conduite...)
- des instruments de **reporting/audit** (rendre compte et révéler les performances réelles de l'entreprise)
- un mécanisme de **sanction** (marché/pouvoirs publics)

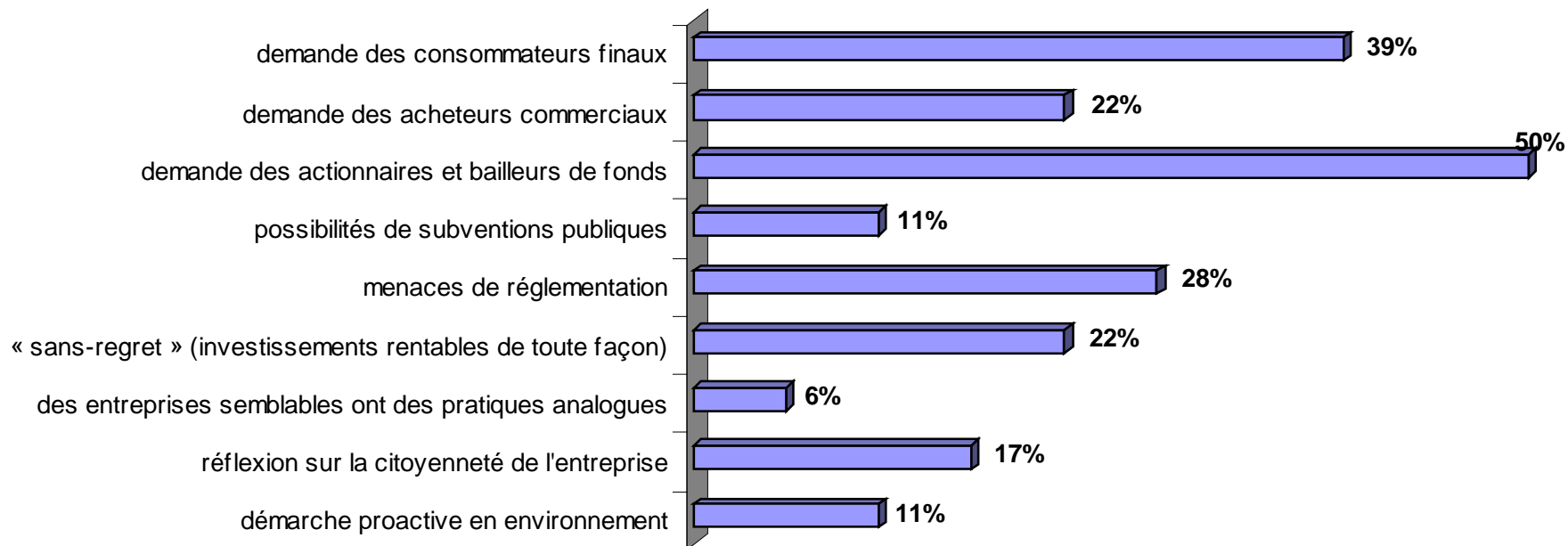
Avantages:

- atteinte d'objectifs dépassant l'obligation réglementaire
- régulation de situations peu ou pas couvertes par le législatif, comme la sous-traitance internationale ou les stratégies de *sourcing*

Place de la « supply chain durable » dans les engagements volontaires

- **Programmes volontaires publics (éco-labels, HQE, ISO 14001...)**
- **Accords négociés entre secteur privé et pouvoirs publics :**
 - Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris
 - Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 dans les transports routiers de marchandises
 - Convention « La grande distribution s'engage pour un commerce durable »
 - Protocoles d'intention « Utilisation de la voie d'eau »
- **Engagements unilatéraux des professionnels:**
 - Geodis, Norbert Dentressangle, TNT Express (« *Driving Clean* »)
 - Charte de l'IRU pour le développement durable

Diagnostic des motivations



Conséquences d'une politique transport logistique « verte » sur la qualité, les délais, les prix, et les stocks (en % de répondants)

	qualité	délais	prix	stocks
augmentation	29,3%	17,1%	9,8%	12,2%
réduction	9,8%	29,3%	53,7%	36,6%
sans effet	56,1%	48,8%	34,1%	43,9%
sans réponse	4,8%	4,8%	2,4%	7,3%

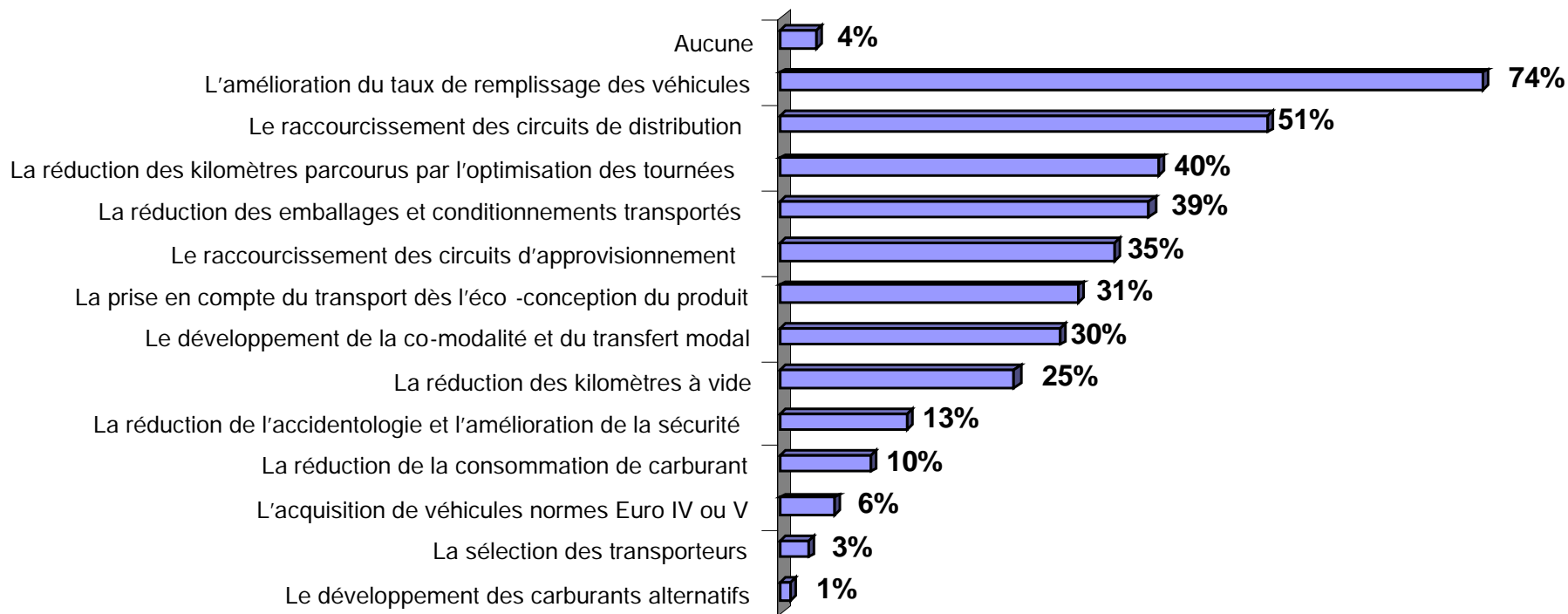
Incidence de l'organisation interne

- Conviction interne forte des têtes dirigeantes (+)
- Cloisonnement (-)

Evènements qui amènent les directions Environnement et Transport à travailler ensemble (en % des répondants)

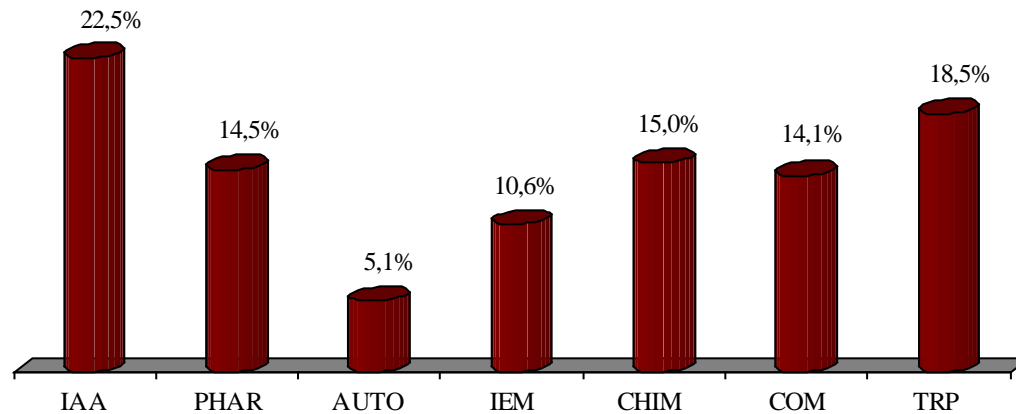
gestion des emballages, déchets, tri	19,7%
certifications, audits, gestion des procédures	15,2%
transport/stockage matières dangereuses/réglémentées	15,2%
sécurité/accidents/gestion des risques	13,6%
reporting indicateurs	13,6%
massification des flux, optimisation des tournées	7,6%
élaboration/mise en œuvre politique de dev. durable	7,6%
économie d'énergie	6,1%
conformité réglementations	6,1%
cahier des charges /choix des prestataires transport & log	4,5%
protocole chargement/déchargement/stockage/circulation	4,5%
report modal, limitation de l'aérien	3,0%
conception/localisation des entrepôts	1,5%
aménagement des magasins	1,5%

Bonnes pratiques à l'œuvre



Quelles perspectives pour une relocalisation des activités?

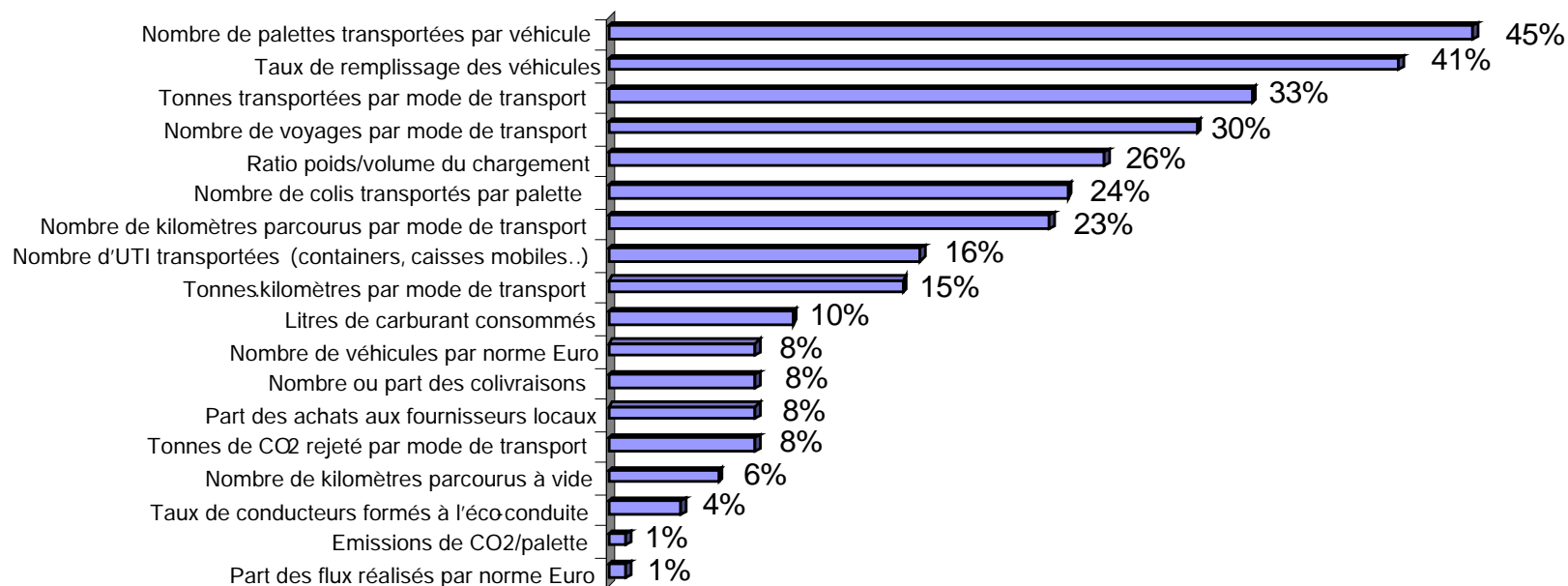
Proportion d'établissements qui pourraient être amenés à repenser leur localisation du fait d'un renchérissement des prix du transport et/ou des matières premières



IAA : Industrie agroalimentaire
PHAR : Pharmacie, parfumerie et entretien
AUTO : Industrie automobile
IEM : Industrie des équipements mécaniques
CHIM : Chimie, caoutchouc, plastiques
COM : Commerce
TRP : Prestataires Transport/Logistique

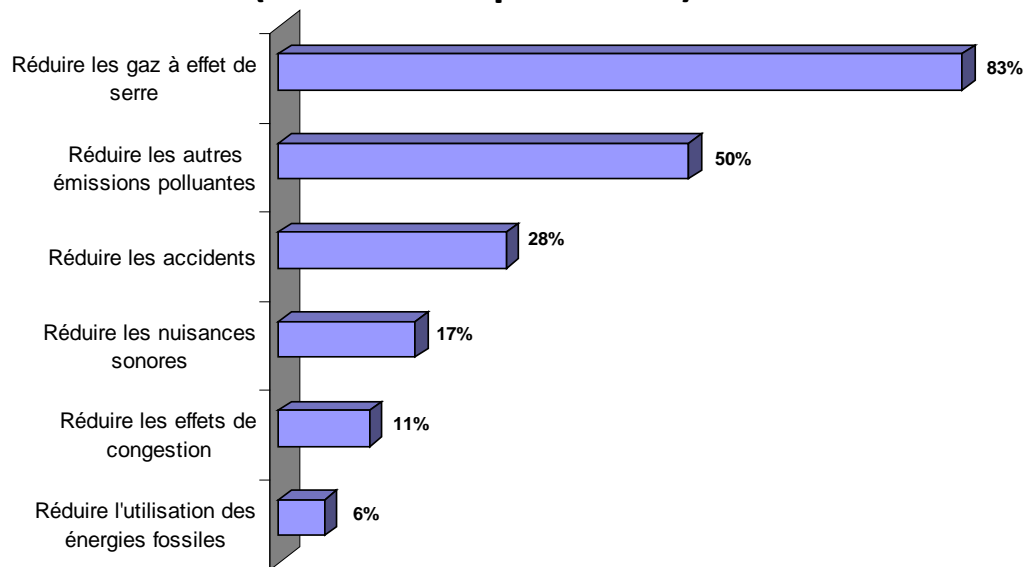
Quels indicateurs de performance environnementale de la supply chain aujourd'hui disponibles en entreprise ?

Indicateurs actuellement suivis par les responsables transport-logistique (en % des répondants)



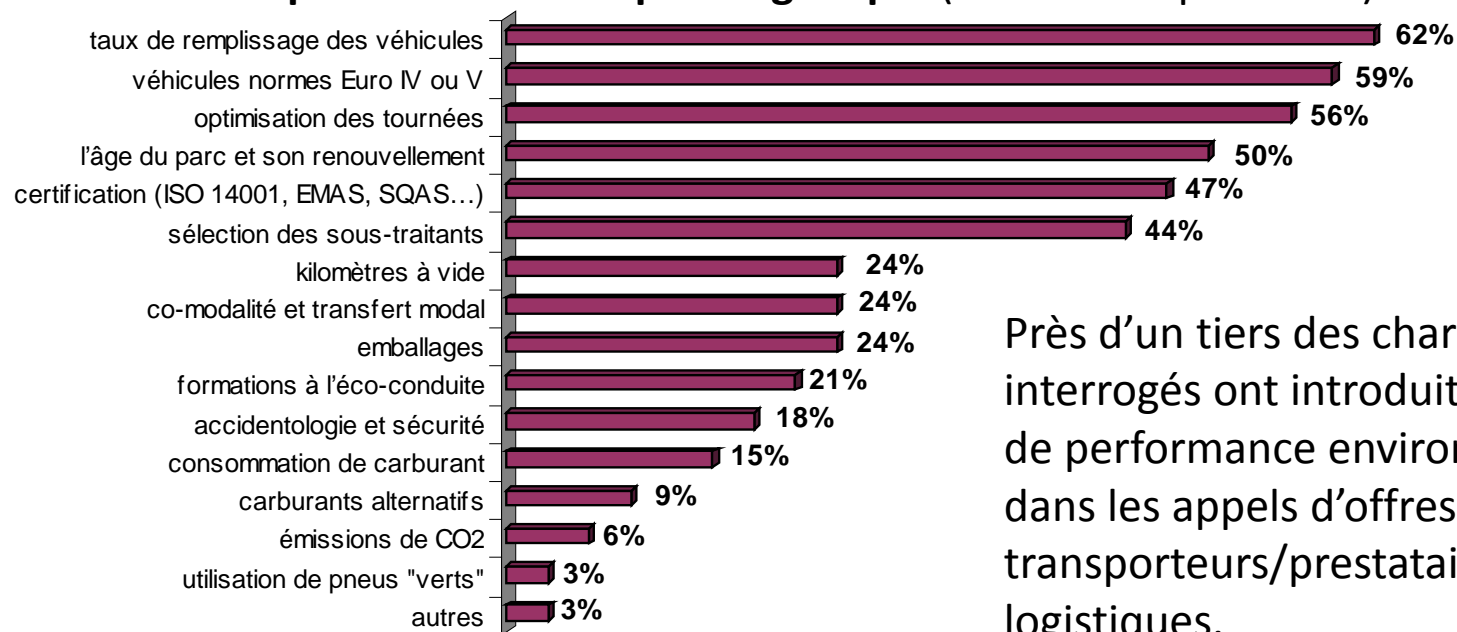
De l'identification des enjeux à la traduction de besoins en indicateurs

Enjeux environnementaux de la politique transport/logistique (en % des répondants)



La construction d'une co-responsabilité chargeurs/transporteurs

Critères de performances environnementales utilisés pour sélectionner les prestataires transport-logistique (en % des répondants)



Près d'un tiers des chargeurs interrogés ont introduit des critères de performance environnementale dans les appels d'offres auprès des transporteurs/prestataires logistiques.

Perspectives pour de nouveaux outils de valorisation des pratiques

**Dispositifs jugés opportuns ou réalisables
(en % d'établissements industriels et commerciaux interrogés)**

	Opportun	Réalisable
Un label pour les métiers du transport basé sur des performances environnementales quantifiées	61,9%	21,2%
Un étiquetage sur certains produits, destiné à informer le consommateur final des performances environnementales de la chaîne logistique	54,9%	4,4%
Un étiquetage des produits qui informe sur les émissions de gaz à effet de serre produits durant leur acheminement	46,0%	5,3%
Un étiquetage des produits qui informe sur les quantités d'émissions de gaz à effet de serre produites globalement durant le cycle de vie du produit	45,1%	4,4%
Un programme de labellisation des produits pour promouvoir les circuits courts de production et de distribution	43,4%	16,8%



Intervention de David AKONO

Facteurs de délocalisation

Coûts de la main-d'oeuvre

Flexibilité du travail

Relative faiblesse des coûts de transport

Accès à de nouveaux marchés

Facteurs de relocalisation et développement durable

Facteurs environnementaux : internalisation des externalités du transport, renchérissement du coût de l'énergie et du transport, mesures réglementaires (empreinte carbone ...)

Facteurs économiques : difficultés de coordination avec les clients, délais de transport trop longs, qualité...

Facteurs sociétaux : Conditions de travail dans les pays à bas coûts salariaux et image de l'entreprise....

Impact sur les chaînes logistiques

Redimensionnement du local et du global

Relocalisation des productions et des entrepôts à proximité des centres de consommation et des espaces géographiques de consommation

“Produire localement pour les marchés locaux” autant pour les pays développés que pour les PVD

Vers des circuits logistiques plus courts