



## La responsabilité sociale et environnementale des entreprises comme outil de régulation de la demande de transport ?

Une étude réalisée par le Département des Etudes et Recherche du Groupe AFT-IFTIM, avec le soutien de l'ADEME, dans le cadre du PREDIT (Groupe 5 – Logistique et Transports de Marchandises).

L'intégralité du rapport est disponible à l'adresse suivante :

[http://www.aft-iftim.com/uploads/tx\\_obladytables/AFT\\_IFTIM\\_DRE\\_RSE\\_2008.pdf](http://www.aft-iftim.com/uploads/tx_obladytables/AFT_IFTIM_DRE_RSE_2008.pdf)

### 1- Contexte

Notre travail s'inscrit dans une démarche exploratoire pour identifier les possibilités de maîtrise de la demande de transport par le jeu de la responsabilité sociale et environnementale des entreprises.

La RSE était au cœur des objectifs mis en exergue par les travaux du groupe 5 du Grenelle de l'environnement consacré à la démocratie écologique et à la réforme des institutions et de la gouvernance. Par RSE, on entend ici la participation volontaire des acteurs économiques à un contrat de responsabilité librement consenti. Alors que les instruments de politique publique habituellement utilisés pour réguler la pollution et réduire l'usage des pratiques polluantes (comme les taxes et redevances et les normes ayant une portée obligatoire) sont à ce jour relativement peu mobilisés et opérants pour freiner la croissance des besoins en transport de marchandises, les initiatives volontaires, qui se multiplient dans le domaine privé, sont dignes d'intérêt, en ce qu'elles peuvent potentiellement contribuer à l'émergence d'une réflexion sur la mise en œuvre de nouvelles formes d'organisations logistiques plus économes en transport.

A cet effet, l'étude vise à produire des informations quantitatives et qualitatives sur les bonnes pratiques, initiées par les chargeurs et les transporteurs, permettant de réduire les effets externes négatifs de la *supply chain*, en particulier celles prises dans le cadre d'accords volontaires impliquant leur responsabilité sociale et environnementale. Elle vise également à faciliter l'appropriation de ces informations par les décideurs pour une meilleure adéquation des démarches volontaires aux préoccupations sociétales actuelles.

### 2- Objectifs

L'étude vise principalement à évaluer les effets possibles sur la *supply chain* de la mise en mouvement, par les entreprises, de leur responsabilité sociale et environnementale, en :

- repérant plus particulièrement les modalités effectives d'appropriation des outils RSE existants (engagements de progrès d'une part et indicateurs de performance d'autre part), mais aussi en traçant les contours de dispositifs nouveaux (tels que les labels d'entreprises sectoriels et les étiquetages environnementaux des produits) ;
- identifiant (aujourd'hui et pour demain) les pratiques logistiques économes de transport terrestre de marchandises – et plus généralement « vertueuses » sur le plan environnemental –, notamment en les resituant dans la relation donneurs d'ordre / prestataires transport-logistique ;

- analysant les modes d'inscription de ces pratiques dans le cadre plus formel de la RSE, de sorte à faciliter et orienter l'action publique future dans la définition et la mise en œuvre de ce cadre.

### **3- Description de l'opération (les grandes phases du projet)**

- Revue de littérature, en particulier dans le champ de l'économie du droit, et recueil d'informations dans la presse professionnelle
- Identification des formes de labellisation, normalisation et certification, et plus généralement des dispositifs offrant aux entreprises des référentiels par rapport auxquels elles sont encouragées à situer leurs performances environnementales et à les améliorer, et examen de leur contenu du point de vue de la prise en compte des enjeux liés au transport et à la logistique
- Dépouillement des rapports de développement durable des entreprises et analyse des axes de progrès et indicateurs publiés
- Conduite d'entretiens avec des consultants, des experts et des représentants d'associations professionnelles
- Conduite d'entretiens avec les responsables transport - logistique et les responsables développement durable d'une sélection d'entreprises « témoins » considérées comme particulièrement avancées dans la démarche RSE, chargeurs et transporteurs-logisticiens.
- Réalisation d'une enquête téléphonique auprès de plus d'une centaine d'entreprises industrielles et commerciales en France.

### **4- Synthèse des résultats**

Le rapport expose d'abord les fondements (juridiques, politiques et économiques) de la RSE, en décrit les acteurs, et présente les dispositifs dans le cadre desquels s'inscrivent les engagements volontaires des entreprises. Ce premier chapitre détaille plus particulièrement de quelle manière ces outils ont été adaptés au transport et à la logistique.

Le second chapitre expose, au travers d'études de cas, les facteurs de motivation et les ressorts du déclenchement d'une démarche RSE, en montrant aussi comment jouent l'organisation de l'entreprise et les comportements individuels.

Dans un troisième chapitre, l'analyse des pratiques permet de mettre en exergue des leviers d'action possibles, qui par le biais notamment d'une meilleure utilisation des véhicules, ou d'une modification de la structure des réseaux logistique et de production, concourent à la réduction des flux de transport, mais aussi d'autres actions, qui n'ont pas d'effet sur la longueur des flux, mais peuvent en avoir sur les nuisances du transport.

Les indicateurs mettant en jeu le transport et la logistique mesurés et suivis par les chargeurs et les prestataires transport-logistique sont ensuite repérés. Les indicateurs d'émissions de gaz à effet de serre font l'objet d'un développement spécifique visant à vérifier leur fiabilité et leur comparabilité d'une entreprise à l'autre.

A partir du constat que ces indicateurs commencent à devenir l'objet d'un échange d'informations entre les chargeurs et leurs partenaires économiques, le cinquième chapitre débouche sur une réflexion autour de l'inévitable co-engagement des sous-traitants aux prises de position de leurs donneurs d'ordres, et des conséquences qui peuvent à terme en être attendues pour les prestataires transport-logistique.

Le document se termine par l'exploration des opportunités et limites liées à de nouveaux outils – labels sectoriels, étiquettes carbone, etc. – destinés à mettre en valeur des pratiques ayant intégré le critère environnement dans la chaîne logistique.

## **5- A retenir**

On ne peut que constater que les bonnes pratiques logistiques imaginées et expérimentées par les acteurs économiques ne s'inscrivent pas la plupart du temps dans un référentiel et ne font pas l'objet d'engagements formalisés. Il est vrai que, malgré le foisonnement des standards volontaires, une petite poignée seulement, et encore très récemment, s'intéresse à l'activité transport et prend des allures de cahiers des charges. Jusqu'ici, le manque de repères objectifs et exhaustifs pour évaluer le degré de performance environnementale de la chaîne logistique a conduit les entreprises à se lancer dans des démarches RSE sans pertinence réelle pour le transport et la logistique. On peut même considérer que l'absence de référentiel transport-logistique a biaisé les démarches de progrès des entreprises de transport vers l'atteinte d'objectifs secondaires, comme la gestion de l'eau, de l'énergie des entrepôts, des déchets, etc., qui étaient rendus utiles pour l'attribution d'une certification ISO 14001.

Si elles ne font pas l'objet d'engagements particuliers dans des chartes environnementales, c'est encore parce que ces pratiques sont largement mises en œuvre pour des raisons économiques, et que les gains associés en termes de réduction des émissions polluantes ne sont qu'induits (fortuits). En contrepoint, la réduction des impacts environnementaux ne doit généralement pas aller à l'encontre de l'amélioration de la rentabilité économique (très rares sont les entreprises qui consentent à un surcoût économique), ni d'ailleurs compromettre l'amélioration des conditions de travail. Or, si les entreprises qui sont au commencement de leur démarche parviennent à réaliser simultanément plusieurs objectifs, des arbitrages finissent par s'imposer entre attentes environnementalistes, et exigences monétaires, de délai, ou de service, ou encore amélioration de la prise en compte du critère social dans la stratégie de développement de l'entreprise. L'évolution des mentalités et les prises de conscience individuelles jouent alors un rôle primordial dans l'adoption de politiques « vertes » volontaristes.

Cependant, certaines entreprises de la grande distribution, mais aussi (à la marge) de l'industrie des biens de consommation qui ont fait de l'éthique et du respect de l'environnement un credo auprès de leurs clients ont consenti à des surcoûts monétaires pour mettre logiquement en cohérence leurs produits (écologiques) et leurs modes de fonctionnement internes dans une démarche RSE. Du fait de la montée en puissance de préoccupations liées au réchauffement climatique, la dimension transport-logistique est progressivement intégrée à leurs réflexions, et conduit, comme on l'a observé, à développer en particulier une stratégie modale offensive et/ou à recourir à des motorisations plus « propres ».

Les engagements des chargeurs insufflent une démarche de progrès qui parcourt toute la chaîne logistique et mue la relation de sous-traitance en « co-traitance », d'où découlent de nouvelles obligations pour les transporteurs/logisticiens. Néanmoins, rarement d'exigences fortes en ce sens pèsent pour l'heure sur les prestataires de transport. S'il est probable que les contrats passés entre les prestataires et leurs clients intègrent à l'avenir de plus en plus d'objectifs partagés, la pénurie de transport ressentie joue plutôt en faveur de la recherche d'une solution de « co-responsabilité » sur le

mode « gagnant-gagnant » et de la concertation entre partenaires commerciaux. Côté prestataires, l'optimisation collaborative des schémas logistiques requiert une montée en compétences, en particulier des 4PL, pour adapter des organisations logistiques, de plus en plus complexes, aux contraintes fortes qui résultent de la nécessité de conjuguer flux tendus et véhicules complets. S'ajoute chez les donneurs d'ordre la nécessité d'opérer une prise de conscience culturelle pour résorber des freins internes.

Il se dégage dans les entreprises un consensus autour du besoin de disposer de moyens de mesure des impacts, en particulier climatiques, des activités des entreprises, pour répondre aux interrogations des parties prenantes, mais aussi pour identifier dans quelles directions faire porter les efforts futurs. Mais l'estimation des émissions de CO<sub>2</sub>, à partir de la consommation de carburant ou des tonnes.kilomètres, ne va pas de soi, et les entreprises n'ont pas toutes à faire face aux mêmes difficultés méthodologiques, par exemple selon qu'elles envoient des lots complets ou partiels. De sorte que les indicateurs suivis par les entreprises les plus pro-actives pâtissent de leur jeunesse, et on peine à y trouver un dénominateur commun.

Dans le champ du transport de marchandises et de la logistique, la responsabilité sociétale des entreprises peut permettre la régulation de situations qui, de par leur nature, sont peu ou pas couvertes par le législatif, à condition que les pouvoirs publics définissent une règle de responsabilité qui participe à la réalisation d'objectifs réellement souhaitables du point de vue sociétal. Le partenariat entre ONG et entreprises ne peut en aucun cas s'y substituer, le rôle des ONG consistant essentiellement à interpeller les consciences. Il est à cet égard important que les chartes, conventions, labels et autres dispositifs volontaires qui voient le jour spécifient l'atteinte de résultats objectifs, en capacité de différencier les entreprises sur la base de leurs performances réelles, et ne reposent pas uniquement sur une démarche de progrès permanent, à l'image des normes de management environnemental.

## **Contacts**

Valérie CASTAY/Jean André LASSERRE  
AFT-IFTIM  
Département des Etudes et Recherches  
Rue de la République  
Monchy-Saint-Eloi  
B.P. 70091 BREUIL LE VERT Cedex  
03 44 66 37 93  
Mèl : ValerieCASTAY@aft-iftim.com

Marc COTTIGNIES  
ADEME  
Département Organisation et Systèmes de Transport  
Centre de Sophia Antipolis  
500 route des Lucioles  
06560 VALBONNE  
04.93.95.79.60  
Mèl : Marc.COTTIGNIES@ademe.fr