

**Communication à l'atelier de recherche :
« Transport et logistique : histoire (s) de durabilité »**

**La diversité des pratiques de transport durable :
Une nécessaire adaptation des politiques de transport**

Corresponding authors:

Thomas Zéroual
Corinne Blanquart

INRETS – National Research Institut for Transport Research, BP 317, 59666 VILLENEUVE
D'ASCQ, France

Tel: +33 (0) 3.20.43.83.53 ou +33 (0) 3.20.43.83.54 ; Fax : +33 (0) 3.20.43.83.59

mailto : corinne.blanquart@inrets.fr ou thomas.zeroual@inrets.fr

Valentina Carbone

ESCE -Ecole Supérieure du Commerce Extérieur, PULV-92916
Paris-La Défense, France, Tel: +33 (0) 1.41.16.73.46, Fax : +33 (0) 1.41.16.73.80

mailto : valentina.carbone@esce.fr

ESCP-Europe

La diversité des pratiques de transport durable : Une nécessaire adaptation des politiques de transport

Résumé

Face à la dénonciation croissante des externalités du transport – et notamment du transport de marchandises - la politique des transports s'est progressivement fixée des objectifs de développement durable. Si les objectifs ont évolué, les leviers d'intervention sont pour leur part restés les mêmes : l'offre d'infrastructures et la tarification de leur usage principalement.

L'évaluation à mi-parcours du livre blanc de 2001 fait pourtant état d'un succès limité de ces options, et le problème du déséquilibre des parts modales reste inchangé. Cette évaluation prône alors le recours à une panoplie plus large et plus souple d'instruments d'action.

Le problème des options de la politique publique des transports est à notre sens double :

- elles sont construites sur la base d'une représentation particulière du transport durable, et ne sont donc articulées qu'autour d'un seul objectif, le report modal ;
- elles occultent la variété des déterminants des choix de transport pour les firmes et n'insistent que sur quelques leviers d'intervention.

L'objectif de la communication est de mettre en évidence la diversité des représentations du transport durable pour les firmes, mais aussi la multiplicité des facteurs pouvant favoriser une orientation plus durable des choix de transport (I).

Nous mobiliserons notamment une série d'enquêtes sur la filière textile pour éclairer cette diversité et mettre en valeur les freins et les motivations de la firme à une mise en place de stratégies de durabilité en matière de transport (II).

Mots clefs : logistique ; durabilité ; politique publique ; évaluation ; filière

Code JEL : L91 ; Q01 ; L22

Introduction

La responsabilité sociale et environnementale (et les nouvelles pratiques qu'elle génère), questionne l'articulation des niveaux micro et macroéconomique. Si elle est souvent envisagée du côté des acteurs privés comme l'entreprise, l'actionnaire ou encore le consommateur, elle concerne également les institutions publiques comme l'Etat et leurs possibles nouvelles interventions dans le champ de l'économie. Au travers de l'exemple du transport, nous tenterons de déterminer dans quelle mesure de nouvelles pratiques étatiques permettraient de nouvelles pratiques individuelles, en considérant l'apport limité des interventions traditionnelles à la responsabilisation des firmes en matière de transport.

L'exemple du transport nous semble tout particulièrement intéressant puisque la problématique du développement durable a investi les politiques internationales, européennes et françaises depuis plus de 15 ans maintenant. Ces nouvelles orientations ont-elles impulsé de nouvelles pratiques logistiques et de transport du côté des firmes ? Les politiques de transport durable ont-elles favorisé le développement d'une responsabilité sociale et environnementale des firmes ?

Nous porterons une attention particulière au volet environnemental, sur lequel les interventions se sont prioritairement concentrées.

Le problème de ces interventions est à notre sens double :

- elles sont construites sur la base d'une représentation particulière du transport durable, et ne sont donc articulées qu'autour d'un seul objectif, le report modal ;
- elles occultent la variété des déterminants des choix de transport pour les firmes et n'insistent que sur quelques leviers d'intervention.

L'objectif de la communication est de mettre en évidence la diversité des représentations du transport durable pour les firmes, mais aussi la multiplicité des facteurs pouvant favoriser une orientation plus durable des choix de transport (I).

Nous mobiliserons une série d'enquêtes pour éclairer cette diversité et mettre en valeur les freins et les motivations de la firme à une mise en place de stratégies de durabilité en matière de transport (II).

I. La durabilité dans les politiques de transport de marchandises : de nouveaux objectifs pour une permanence des formes d'intervention

Les préoccupations de développement durable ont investi la politique des transports face à la montée d'externalités environnementales et sociales largement dénoncées. Néanmoins, malgré ces externalités négatives croissantes, le transport reste étroitement corrélé à la croissance économique. Cette corrélation entre l'activité de transport et la croissance économique a justifié la continuité des formes d'intervention publique, même si leur évaluation fait état d'un succès limité.

1.1 Des nuisances environnementales et sociales reconnues et dénoncées

Le transport génère un impact environnemental s'appuyant essentiellement sur deux vecteurs : l'approvisionnement en énergie d'un côté et de l'autre, les émissions.

« D'un côté, le secteur des transports pris dans sa globalité apparaît très dépendant d'un marché du pétrole sur lequel la demande devrait croître très fortement avec l'apparition de nouveaux pays gros consommateurs. (...) de l'autre côté, la forte croissance des trafics et de leurs émissions de gaz à effet de serre vont (...) sans doute amener le secteur des transports à s'adapter. ¹ »

Ces impacts sont visibles aussi bien sur un plan global (émissions de gaz à effet de serre) que local (congestion du trafic en milieu urbain, consommation d'espace, bruit, émissions de polluants, perte de temps...).

Les responsabilités du transport sont par ailleurs fortes comparées aux autres secteurs. Ainsi, en ce qui concerne les gaz à effet de serre, le transport est le plus important émetteur en 2003, et sa contribution a subi la plus forte augmentation depuis 1990.

Tableau 1: Emissions de Gaz à Effet de Serre par secteur économique

| Secteur | Emissions de GES en 2003 | | Variations (Mt) 1990 à 2003 |
|----------------------|--------------------------|-----------|--------------------------------|
| | Mteq CO2 | % | |
| Production d'énergie | 72 | 13 | -8 |
| Industrie | 111 | 20 | -31 |
| Agriculture | 108 | 19 | -11 |
| Transports | 149 | 27 | 28 |
| Bâtiments | 102 | 18 | 13 |
| Déchets | 14 | 3 | -2 |
| Total France | 557 | 100 | -11 |

Source : Bureau D., 2006, « *De nouveaux instruments financiers incitatifs* », Direction des affaires économiques et internationales (DAEI), Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, issue du Réseau des Economistes Transport (RET).

C'est notamment en matière de fret que les effets négatifs semblent les plus importants : le taux de croissance du transport des marchandises est d'une part plus élevé que celui des passagers et d'autre part le déséquilibre des parts modales s'y creuse davantage, en défaveur des modes les moins polluants.

¹ CNT, (1999), *Les transports et l'environnement. Vers un nouvel équilibre*, La documentation Française.

Le transport génère par ailleurs un impact social varié, illustré d'une part par des conditions de travail difficiles (un travail de nuit, un travail par roulement, faiblesse du nombre et des durées de pause...) qui semblent s'aggraver avec la concurrence internationale², et par l'accidentologie liée à cette activité.

Ces impacts sociaux sont là encore plus marqués pour le fret. Suivant le rapport d'information du Sénateur About³, on constate que pour 2000-2001, quand les accidents du travail avec arrêt du travail diminuent dans toutes les activités confondues, ils augmentent dans le transport et la manutention. Entre 2001 et 2002, quand ces accidents augmentent de 3% dans les autres secteurs, ils augmentent plus vite dans le transport et la manutention⁴.

Tableau 2: comparaison des accidents dans le transport et la manutention et tous les autres secteurs

| Accidents du travail avec arrêt de travail | 2002 milliers | 2001/2000 % | 2002/2001 % |
|--|---------------|----------------|----------------|
| Toutes activités | 760 | -0.8 | 3 |
| Transport et manutention | 65.8 | 1.4 | 4 |
| Dont TRM | 21.5 | -3.8 | 4 |

Source : Service économie et statistique, observatoire social des transports, la conjoncture sociale du transport routier de marchandises, mai aout 2004, n°33-34

Rappelons enfin que les effets environnementaux et sociaux ne sont pas cloisonnés et peuvent se combiner : la pollution engendre par exemple un impact social en dégradant la santé. L'exemple le plus médiatique est la pollution atmosphérique d'origine automobile. Une série de polluants produits par le trafic routier (oxyde d'azote, monoxyde de carbone, composés organiques volatils, particules fines en suspension et ozone troposphérique) peut produire au moins deux types d'effets : les effets dits directs qui se produisent rapidement et les effets dits chroniques se produisant après des expositions prolongées. Dans les deux cas, ces effets créent ou renforcent des maladies cardiaques ou pulmonaires.

1.2. L'insertion de la durabilité dans les politiques de transport internationales, européennes et françaises : un objectif unique de report modal

Face aux externalités du transport a progressivement été mise en place une politique de transport orientée vers la durabilité. Au niveau international, c'est la notion de TEV – Transports Ecologiquement Viables – qui est mise en avant. Inspiré notamment des réflexions de Herman Daly, le groupe de travail de l'OCDE définit le transport durable comme :

« des transports qui ne mettent pas en péril la santé publique et les écosystèmes et répondent aux besoins de mobilité compatibles avec (a) une utilisation des ressources renouvelables à un rythme inférieur à celui de leur régénération et (b) une utilisation

² Le CEMT parle en effet de risque de dumping social, voir notamment : CEMT, (2002), *Le dumping social dans l'espace couvert par la CEMT. Application au cas du transport de marchandises*, avril, 22.

³ Voir le rapport d'information n°331 du Sénateur Nicolas About intitulé : « Le projet communautaire de réforme des règles du transport ferroviaire en Europe ».

⁴ Voir notamment : CNT, (2005), « L'évolution sociale dans les transports terrestre, maritime et aérien en 2003-2004. Premier fascicule. L'évolution de la régulation sociale », disponible sur : <http://www.cnt.fr/UserFiles/File/rapports/RS2004.pdf>

des ressources non renouvelables à un rythme inférieur à celui du développement de produits de remplacement renouvelables »⁵.

Au niveau européen, le transport durable officiellement défini en 1991 veut « *contribuer à la prospérité économique, au bien-être social, et ce sans nuire à l'environnement et à la santé des hommes* »⁶.

A partir de 1992 et jusqu'en 2005, l'objectif de transport durable prend alors corps dans la notion de report modal, qui « *s'attache à transférer, à niveau de trafic constant, une partie de ses trafics sur des modes susceptibles de moindres impacts sociétaux* »⁷. Il ne s'agit en effet pas de réduire la croissance des flux. Le livre Blanc de 2001 ne veut en effet pas restreindre la mobilité des biens et des personnes. La commission Européenne juge cette solution « *simpliste* » et « *irréaliste* » ne disposant « *ni des compétences ni des moyens pour édicter des limitations de circulation dans les villes ou les routes* »⁸. En 2003, la commission européenne réaffirme les mêmes objectifs :

« Les institutions de l'UE et les instances nationales n'ont pas l'intention de réduire de manière arbitraire le nombre de véhicules circulant sur les routes d'Europe. Ce qu'elles veulent, c'est garantir l'avenir du transport routier car c'est sur lui que reposent la mobilité des personnes et le bien-être économique. On ne peut pas forcer l'usager à réduire ses déplacements en voiture, on ne peut que l'inciter à le faire »⁹.

L'objectif de report modal investit donc la politique des transports à toutes les échelles, et se met en œuvre en intégrant le coût des effets externes du transport, dans les choix d'investissement essentiellement. L'intégration des effets externes dans la tarification de l'usage des infrastructures fait pour sa part l'objet de travaux.

Le livre blanc de 1992 insiste ainsi sur la réalisation des RTE (réseaux trans-européens de transport), dont la liste est régulièrement mise à jour depuis lors. Le choix des projets prioritaires s'opère en tenant compte de leurs impacts sur l'environnement et la méthodologie valorisée pour l'évaluation de l'impact est précisée et justifiée. Il s'agit d'une analyse coûts-avantages dont

« la transparence de la méthodologie employée pour l'analyse des coûts et des rendements, y compris les coûts et les rendements externes, de l'investissement de l'infrastructure pour les différents modes de transport permettrait une meilleure comparaison des différentes infrastructures possible avant de prendre la décision d'investir »¹⁰.

Le livre blanc précise qu'« *afin de fournir un cadre équitable pour les décisions d'investissement dans les infrastructures des transports, la communauté devrait*

⁵ OCDE, (1997), *Vers de transports durables*, Conférence de Vancouver, 24-27 mars

⁶ CEMT, (1991), « Le transport de marchandises et l'environnement », OCDE, Paris.

⁷ CCE, (2001), *Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : L'heure des choix*, 12 septembre.

⁸ CCE, (2001), p.14.

⁹ Commission Européenne, (2003), « L'Europe à la croisée des chemins. Le transport durable : une nécessité. », OPOCE, Bruxelles.

¹⁰ CCE, (1992), *Le développement futur de la politique commune des transports. Approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable*, CCE, p.69

recommander une méthodologie normalisée pour leur analyse coûts-bénéfices, y compris leurs coûts externes »¹¹. La prise en compte des coûts externes dans les évaluations préalables oriente alors vers des investissements dans les infrastructures dites alternatives (à la route). La politique des transports continue de s'articuler autour des investissements en infrastructures mais la nature de ces dernières évolue.

Cette question de la monétarisation des effets externes est également au cœur des travaux sur la tarification de l'activité de transport, accordant un prix à l'usage des différentes infrastructures. Il s'agit notamment d'intégrer les externalités environnementales du transport pour renchérir les prix très bas du transport routier de marchandises et ainsi inciter à l'utilisation des autres modes.

Le premier livre blanc de 1992 insiste sur cette question

« ...afin d'assurer le développement d'un système de transport durable¹² » il veut « mettre « l'accent (...) sur le développement d'un cadre communautaire pour l'imputation des coûts d'infrastructure et d'autres coûts aux utilisateurs. Ce cadre constitue la pierre angulaire qui permettra de parvenir à l'objectif que constitue le développement des transports respectueux de l'environnement dans l'ensemble de la communauté¹³ ».

L'action sur les tarifs continue d'être un instrument privilégié de la politique des transports, mais les éléments pris en compte dans leur calcul évoluent. La mobilité et ses caractéristiques restent envisagées comme fortement dépendantes des coûts du transport.

Il s'agit donc de limiter les impacts environnementaux et sociaux en continuant à favoriser la mobilité. Autrement dit, on veut prévenir ou éliminer les effets négatifs de l'augmentation du trafic et non pas diminuer le trafic et ses effets. Mais les effets des interventions mises en œuvre semblent limités.

1.3 Des effets limités : la permanence de la domination du mode routier et des nuisances

En 2005, au parlement européen, des voix dissidentes s'élèvent contre le report modal.

« Le transfert modal de la route vers le rail est impossible et tenter de le faire serait contraire à la prospérité de l'Europe. (...) Déconnecter la croissance du transport de la croissance économique est un objectif bien intentionné mais erroné. Il faut réduire les aspects négatifs des transports, mais pas les transports eux-mêmes. De surcroît, (...) les routes génèrent beaucoup plus de recettes fiscales que ce qu'elles reçoivent en investissements. C'est l'opposé pour le chemin de fer »¹⁴.

En 2006, une évaluation à mi-parcours du livre blanc de l'Union Européenne de 2001 vient conforter ces propos. Et non seulement les résultats économiques de la politique européenne

¹¹ CCE, (1992), p. 124.

¹² CCE, (1992), p.41

¹³ CCE, (1992), p.114

¹⁴ Ari Vatanen, Député européen (PPE-DE, UMP, F) citant Rémy Prud'homme, (2005), « Politique des transports en Europe: briser le mythe du transfert de la route vers le rail », 12 juillet.

des transports ne seraient pas satisfaisants mais l'évolution des nuisances environnementales et sociales serait également peu encourageante. Pour le démontrer, cette étude met en place des scénarios prospectifs à horizon de 2010, avec les résultats suivants:

- les tonnes-kilomètres n'évolueront que très faiblement ;
- en termes de parts modales, les scénarios n'entraîneront qu'un léger arrêt de la croissance du transport routier de marchandises, accompagné d'une baisse corrélative de la mobilité (ce que le rapport estime mauvais pour le développement économique) ;
- les effets sur le PIB et l'emploi seraient minces ;
- la réduction des impacts environnementaux est faible, surtout en termes d'amélioration de la qualité de l'air.

Seule l'amélioration de la congestion serait à noter. Les raisons invoquées à ce bilan mitigé sont une concurrence internationale renforcée et une croissance économique plus faible que prévue, ce qui aurait rendu plus complexe encore la mise en œuvre d'une mobilité durable.

L'objectif de report modal est donc critiqué, notamment pour son atteinte possible à la croissance économique.

Depuis 2006, une nouvelle orientation est donc engagée : la co-modalité. Autrement dit, le recours *efficace* à différents modes de transport remplace aujourd'hui le report modal. Plutôt que de stigmatiser le mode routier, il s'agit ici d'*optimiser* l'usage des différents modes, en utilisant notamment les avantages reconnus du mode routier, et en développant ses liens avec les autres modes.

Par ailleurs, l'action publique évolue également, non dans sa nature mais en intervenant plus en amont. Il convient alors de faire évoluer les organisations logistiques des entreprises, c'est-à-dire la manière dont les firmes organisent la circulation de leurs produits et qui va conditionner in fine la demande de transport. L'offre d'infrastructures et l'action sur les tarifs ne sont pas suffisantes pour orienter la demande de transport vers les modes alternatifs si les conditions de la massification des flux ne sont pas réunies en amont. L'ambition est de faciliter l'optimisation de l'organisation des flux pour les firmes, afin de permettre le recours à des modes de transport pertinents pour des flux massifiés. L'offre de plates-formes logistiques vient alors compléter l'offre d'infrastructures de transport.

Derrière ces évolutions de la politique des transports, ce sont les représentations du transport durable et du système de transport qui sont modifiées. Pour autant, elles souffrent encore de certaines lacunes.

1.4 L'importance d'une pluralité de représentations du transport durable et des choix de transport

L'orientation nouvelle de la politique des transports durables met néanmoins en exergue l'importance de la définition qui est retenue de l'objectif de transport durable. Le *report modal* puis la *co-modalité* ont successivement permis de délimiter cette notion.

C'est également la représentation du fonctionnement du système de transport qui est questionnée. Ainsi, une action sur les coûts de transport ne semble pas suffisante pour orienter les choix de transport des firmes. Dès lors, plutôt que de modifier uniquement les caractéristiques de l'offre de transport (nouvelles infrastructures, prix du transport...), on intervient également sur les conditions de production de *la demande* de transport.

L'amélioration de *l'offre logistique* vient alors compléter la batterie d'instruments traditionnels en termes d'infrastructures ou de tarification.

Si les représentations du transport durable semblent avoir évolué, celles du système de transport et de son fonctionnement demeurent pour leur part dans le paradigme néoclassique de l'offre et de la demande. Il est donc possible dans le cadre du marché par une action sur les prix et les coûts d'atteindre les objectifs du transport durable. On ne remet ainsi pas en cause la croissance économique et avec elle, l'accumulation qui caractérise le capitalisme. Celle-ci s'accompagne d'une conception purement monétaire de la richesse¹⁵.

Mais au-delà, c'est surtout l'homogénéité des représentations qui nous questionne. Le report modal comme la co-modalité sont considérés comme *la* forme unique de transport durable. De même, toutes les firmes adoptent le même type de comportement face aux interventions de politique des transports. Toutes les firmes étant identiques, elles supportent toutes les mêmes contraintes et ont toutes les mêmes opportunités ; elles peuvent toutes accéder à une même organisation logistique durable. On fait donc « comme si » toutes les firmes allaient réagir de la même façon et pouvaient opter pour une organisation logistique durable. On se prive dès lors d'une analyse du processus ou de la trajectoire qui mène à la durabilité pour les firmes.

Un parallèle avec les politiques d'éducation peut être fait, que Bourdieu relève : « *En traitant tous les enseignés, aussi inégaux soient-ils en fait, comme égaux en droits et en devoirs, le système scolaire est conduit à donner en fait sa sanction aux inégalités initiales devant la culture* »¹⁶. Autrement dit, la politique des transports ne fait que reproduire les tendances de mobilité et les déséquilibres des parts modales si elle ne tient pas compte du contexte particulier de fonctionnement de chaque firme. Une firme inscrit en effet son fonctionnement et son organisation dans un contexte particulier qui va conditionner ses possibilités d'évolution et sa sensibilité au transport durable.

Il nous semble dès lors plus important de comprendre le système dans lequel s'inscrit la trajectoire de la firme et les déterminants de son action, afin d'être en mesure de conduire des actions incitatives pertinentes. Pour cela, la théorie de la régulation offre des perspectives intéressantes.

¹⁵ Nous renvoyons ici aux développements de Méda (2001) et Viveret (2000) sur la richesse.

¹⁶ Bourdieu P., (1966), *La transmission de l'héritage culturel*, Minituit, p.336

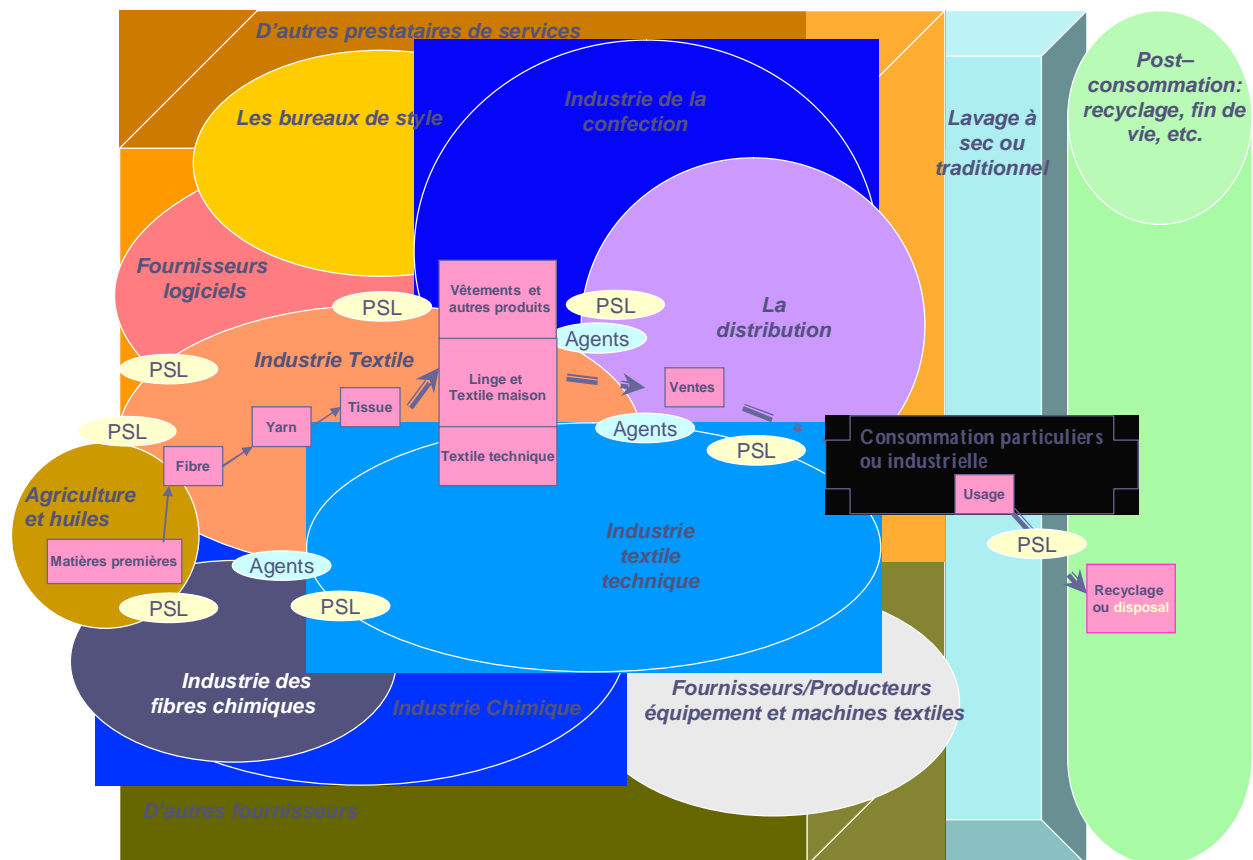
II. La variété des formes et des déterminants du transport durable : le cas de la filière textile-habillement

2.1. La diversité des formes d'organisation logistique

Une étude DELPHI a été réalisée en 2006 auprès d'experts de la filière textile-habillement afin de fournir une première illustration de la variété des formes de transport durable. **La filière du textile-habillement a été retenue pour sa dimension internationale**, qui renforce l'intérêt stratégique des choix de transport : les approvisionnements se font à une échelle globale, de nombreuses productions se délocalisent... Les choix logistiques et de transport dans la filière se complexifient : ces acteurs doivent donc faire le grand écart entre une chaîne logistique qui s'éclate spatialement et le besoin de travailler sur les rythmes courts des produits.

La filière considérée est représentée dans le schéma ci-dessous :

Schéma 1 : La filière textile-habillement



Adaptation de "Towards a sustainable fashion retail supply chain in Europe: organisation and performance", de Brito, Carbone et Meunier, *International Journal of Production and Economics*, vol. 114 (2008), pp. 534-553

Le panel des experts était constitué de : 3 fournisseurs (fibres, tissus, spécialités chimiques), 9 fabricants (tissus, textile technique, linge maison, vêtements, chaussettes, prêt-à-porter féminin), 2 distributeurs (grande surface, vente par correspondance), 3 prestataires de services

(conseil logistique, designer textile, droit du travail - spécialiste textile), 2 écoles et instituts, 1 association textile (orientée DD), 3 experts indépendants – chercheurs

Les réponses des experts de notre panel de la filière textile-habillement confortent notre hypothèse : la solution logistique et de transport la plus durable n'est pas unique ni homogène pour tous les acteurs. Les acteurs définissent ainsi leur représentation du transport et de la logistique durables de façon différente. Parmi ces représentations, on trouve :

- l'optimisation des déplacements
- l'utilisation des modes propres
- les innovations sur les véhicules
- la sécurité des marchandises et du consommateur
- la mutualisation des moyens et des ressources.

Pour les personnes interrogées, la solution la plus durable concernant la logistique et le transport du textile et de l'habillement consiste ainsi très largement à **optimiser les déplacements**, soit par l'optimisation des itinéraires, soit par l'amélioration des taux de chargement. Ceci peut s'expliquer par le fait que c'est, à priori, la solution la plus simple à mettre en place (elle peut être proposée par un prestataire logistique, ou réalisée à partir d'un outil informatique ou du travail d'un consultant extérieur). Par ailleurs, elle n'est pas forcément coûteuse et les résultats sont assez rapides et aisément quantifiables. Tout ceci en fait donc une solution accessible à des structures de taille variable. C'est, par exemple, l'une des solutions retenues par l'entreprise Kindy, qui a optimisé le taux de remplissage des camions transportant ses produits, dans le cadre de sa politique de développement durable.

Quant à la notion de **mode de transport « propre »**, elle peut aussi bien renvoyer à des solutions techniques au niveau des véhicules (véhicules électriques ou utilisant des carburants « alternatifs ») qu'à l'utilisation de modes de transport réputés moins polluants tels que le rail/route ou le transport fluvial. Mais, pour l'instant, il semblerait que cette solution soit privilégiée par de grosses entreprises. En effet, c'est une solution qui paraît plus difficile à mettre en place. Tout d'abord en raison du coût parfois élevé des véhicules plus « propres », mais aussi à cause de certaines limites techniques qui cantonnent pour le moment certaines technologies à des rayons d'action limités (faible autonomie des véhicules électriques, difficultés d'approvisionnement et problèmes réglementaires pour l'utilisation du bio-carburant ou du gaz...). On peut également inclure dans les transports propres les modes doux, tels que le triporteur, qui fournissent certes des solutions locales, mais sont seulement intéressants pour les entreprises devant livrer ou recevoir de petites quantités en milieu urbain (comme, par exemple, les détaillants d'habillement).

Quant à l'utilisation de modes comme le fluvial ou le rail/route, elle se justifie pour des distances assez longues et d'importantes quantités de produit. Elle convient donc, soit à de grandes entreprises (notamment pour approvisionner les centrales d'achat) soit à un groupe d'entreprises ayant choisi de mutualiser le transport, cette dernière solution étant peu répandue. De ce point de vue, si la **mutualisation** apparaît parmi les réponses, elle n'est pas la plus citée, figurant ici en dernière position. Ceci peut-être parce qu'elle paraît complexe à mettre en œuvre aux yeux des acteurs du textile et de l'habillement, ou parce qu'ils n'en perçoivent pas les potentielles retombées positives pour leur activité ou pour l'environnement.

La réponse « **une solution logistique soucieuse de la sécurité des marchandises et du consommateur** » peut, elle, être comprise de deux façons. Si on se concentre sur la sécurité de la marchandise, cela signifie qu'il est important pour les personnes interrogées que les

marchandises arrivent à destination sans être volées ou détériorées, ce qui est synonyme de manque à gagner pour l'un ou l'autre des acteurs, et d'allongement des délais. Ceci est notamment problématique dans le cadre du transport maritime durant lequel des containers peuvent être égarés, soit suite à transbordement après lequel on a perdu leur trace, soit lors d'une tempête où certains d'entre eux peuvent tomber à la mer.

La notion de sécurité du consommateur, pour sa part, renvoie au fait que les consommateurs sont perçus par les professionnels comme de plus en plus soucieux de la provenance des articles achetés (pays de fabrication, conditions de travail et de rémunération) et attentifs aux matières qui le composent (fibres naturelles ou synthétiques, fibres biologiques ou tissus spécifiques, notamment antibactériens, présence de fourrure etc...) ¹⁷.

Mais, dans la pratique, si plusieurs grandes ou moyennes entreprises communiquent sur ces quatre thèmes et les actions engagées – la mutualisation étant toutefois beaucoup moins évoquée –, il est en revanche plus délicat de savoir ce qui est fait par les PME, pourtant importantes dans ces secteurs, ou par les artisans et entreprise individuelles, très représentés dans le domaine de la vente d'habillement. Ce qui ne signifie pas qu'elles sont moins soucieuses de ces questions, mais que leur capacité ou simplement leur volonté de communiquer est moins importante. De plus, elles ne sont pas soumises à l'obligation de fournir un *reporting* social et environnemental, contrairement aux entreprises françaises cotées en bourse, automatiquement soumises à la loi NRE (Nouvelles Régulations Economiques) du 15 mai 2001.

L'intérêt de cet exercice mené dans le cadre DELPHI, au-delà de son aspect illustratif, est d'ordre méthodologique. En effet, la diversité des représentations nous conduit à contourner l'objectif de caractérisation absolue du transport durable. Nous lui préférons alors une approche en relatif, qui cherche à éclairer ce qui explique la diversité des pratiques recensées. La question qui structure notre méthodologie est alors celle des déterminants des pratiques de transport durable.

2.2. Les déterminants microéconomiques de l'organisation logistique

Pour comprendre cette diversité, il faut alors éclairer les interactions entre choix de transport, stratégies logistiques et systèmes de production.

Les stratégies de transport durable ne peuvent en effet pas s'envisager indépendamment des choix de logistique durable. Il n'y a pas de transport durable sans logistique durable.

Les évolutions du transport et de la logistique doivent se considérer conjointement et l'analyse de la durabilité des situations de transport ne peut dès lors être que relative, à l'aune des conditions permises par les organisations logistiques. Une organisation logistique industrielle, sur stocks, mobilisant des prestations simples à dominante matérielle sera plus sensible aux actions publiques qui soutiennent l'utilisation des modes alternatifs. Le report modal est alors possible. Mais l'influence de ces mesures décroît dès lors que les organisations productives requièrent des organisations logistiques plus complexes et des opérations d'organisation des flux et d'organisation des relations entre les acteurs.

¹⁷ IFM, *séminaire sur les perspectives internationales de la mode et du textile 2006*, Paris le 29 novembre 2005, intervention d'Eric Fouquier sur les « alter-consommateurs ».

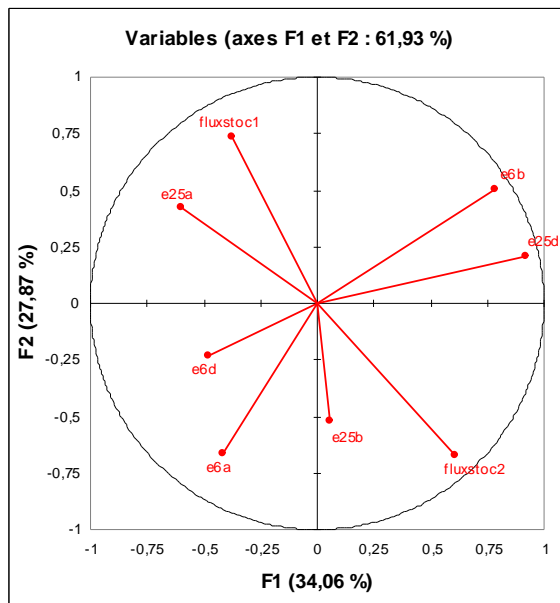
Quatre bases de données ont été utilisées et fusionnées pour être confrontées à nos hypothèses :

- 1) La base de données de l'étude DELPHI annoncée plus haut.
- 2) Une partie de la base de l'enquête ECHO (Envois-Chargeurs- Operateurs de transport) réalisée par l'INRETS. Dans le cadre de notre projet, nous avons sélectionné les établissements du secteur textile et habillement, soit un total de 161 établissements du secteur textile. L'enquête ECHO ou Enquête Chargeurs Opérateurs est une base de données de l'INRETS comprenant des informations représentatives de l'ensemble du transport et de la logistique de marchandises en France. Elle porte en effet au niveau national sur environ 10 000 envois de marchandises de 3 000 établissements chargeurs. L'objectif est en effet de connaître finement toutes les opérations effectuées d'un bout à l'autre de la chaîne, du chargeur jusqu'au destinataire final en passant par tous les intermédiaires, transporteurs et logisticiens, ainsi que des informations sur la nature des systèmes de production dans lesquels ils s'insèrent. Deux bases importantes¹⁸ composent cette enquête : une base « établissements » et une base « envois ». La base établissements reprend les caractéristiques de l'établissements ; les conditions de production (diversité des produits, production sur stocks ou commandes, etc.) ; le choix du transport utilisé, les partenaires économiques, etc. La base envois permet de reconstituer la chaîne physique : les informations sur le destinataire, les caractéristiques physique de l'envoi (poids, volume, valeur, conditionneent, etc.), les modalités de transport de l'envoi (choix du mode utilisé et les justifications, réalisation par un tiers ou non, véhicules propres ou non, etc.).
- 3) La base de données d'une enquête menée par téléphone auprès de 50 établissements du secteur textile et s'attachant à caractériser leur stratégie productive et logistique.
- 4) Une base de données (200 variables) provenant d'une enquête postale réalisée en envoyant un questionnaire à 1000 établissements du textile-habillement de toute la France afin d'éclairer leurs stratégies de durabilité: 121 établissements ont renvoyé un questionnaire correctement rempli et exploitable.

¹⁸ Trois autres bases ou questionnaires composent l'enquête ECHO : le questionnaire « pré-entretien », le questionnaire « intervenants » et le questionnaire « trajet ». Les deux bases les plus mobilisées pour notre travail restent les bases « envois » et « établissements ». Notons que les deux bases que nous utilisons ont en commun d'avoir été réalisées en face-à-face.

Une première ACP permet de grouper les entreprises en fonction de leur position dans la filière (variable corrélée à la nature de la demande) et du modèle de pilotage des flux.

Pilotage des flux et position dans la filière



Les variables :

- E6a : production tirée par la demande
- E6b : production en petite séries
- E6d : production réalisé en continu
- Fluxstoc1 : produits gérés en flux tendus
- Fluxstoc2 : produits gérés par les stocks
- E25a : pourcentage de clients « industrie »
- E25b : pourcentage de clients « grande distribution »
- E25d : pourcentage de clients « commerce détails ».

Axe 1 : position dans la filière
Axe2 : JIT vs Production sur stock

Axe 1 à droite : production de petites séries et clients majoritairement dans le commerce de détails.
Axe 1 à gauche : processus de production en continu.

Axe 2 haut : produits générés en flux tendus et clients industriels (difficile à dire).
Axe 2 bas : clients dans la grande distribution et production tirés par la demande.

Le schéma ci-dessus confirme notre hypothèse faisant état d'un lien entre la position dans la filière (de l'amont vers l'aval) et l'organisation logistique, en termes de pilotage des flux (en stocks ou en flux tendus).

La production en petites séries s'adresse ainsi majoritairement au commerce de détail ; c'est le cas ainsi de la production de chaussures. Le degré d'autonomisation du processus de production (pourcentage d'entreprises utilisant au moins une technologie d'autonomisation) dans ce secteur montre ses limites : il atteint 43% contre 65% dans l'ensemble de l'industrie. En effet, une collection comporte au moins 16 à 20 lignes de produits, soit une centaine de modèles dans différents coloris et différentes pointures, ce qui correspond à de petites séries. Parmi les entreprises de plus de 50 salariés, deux sur trois ont réformé l'organisation de la production avec pour objectif prioritaire la réduction des délais entre la commande et la livraison (87% d'entre elles) puis l'accroissement de la qualité (83%). Pour celles qui se sont réorganisées, le mode de production dominant devient la petite série (75% d'entre elles).

La production en continue semble pour sa part n'affecter que peu de clients types.

Les établissements se spécifient par ailleurs également en fonction de leur organisation logistique, plus ou moins flexible. On retrouve une production en flux tendus tirée par la demande pour les établissements qui produisent des pull-overs par exemple.

Les stratégies logistiques s'inscrivent donc dans un environnement productif et par rapport à la nature de la demande

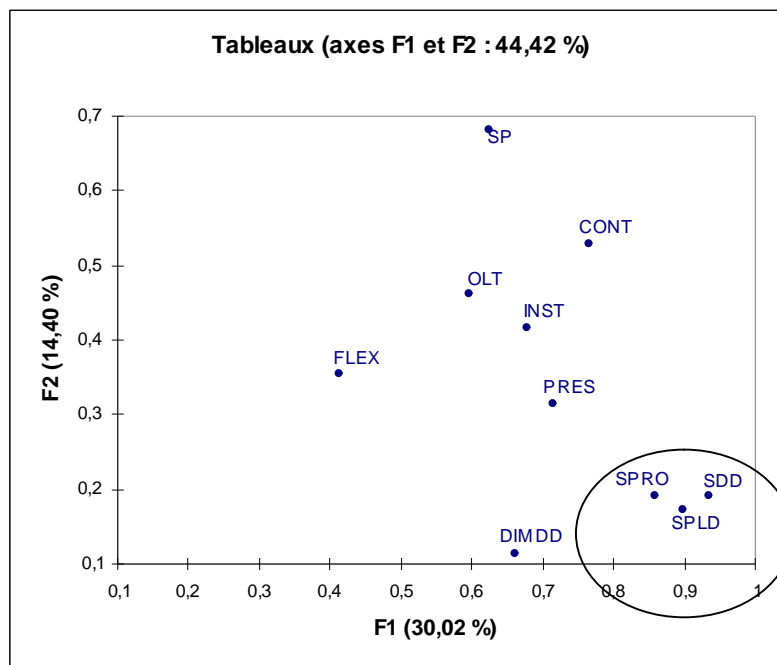
On distingue ainsi :

- Les optimisateurs (green-lean) qui intègrent des variables vertes dans leurs stratégies de réduction : des consommations d'énergie, des déchets et donc également des externalités de pollution, des déplacements... Les stratégies logistiques durables reposent dans ce cas sur l'utilisation des modes propres et l'optimisation des déplacements. L'objectif est de combiner maîtrise des coûts et des risques.

- Les flexibles (green-agile) qui font le choix de l'innovation et adoptent une représentation technologiste des problèmes de durabilité, productive ou logistique. Les green-agile portent la réflexion sur les matières premières, l'éco-conception, les solutions innovantes. Les stratégies logistiques durables s'articulent autour de l'application des innovations technologiques aux véhicules ou le développement de la traçabilité. Il s'agit d'anticiper les évolutions, de maîtriser l'incertitude, et corrélativement de se différencier.

Enfin, les stratégies productives et logistiques durables (SPLD), illustrées dans le graphique précédent, sont elles mêmes appréhendées par les firmes en relation avec les stratégies durables globales des entreprises (SDD) aussi bien qu'en accord avec l'orientation des stratégies de profit (SPRO). Cet encastrement des pratiques productives et logistiques durables est mis en évidence par le tableau qui résume les résultats de l'AFM (Analyse Factorielle Multiple) réalisée à partir des bases de données disponibles sur la filière textile-habillement.

Lien entre les stratégies logistiques durables et les autres dimensions du DD



cf. Annexe 2 pour les variables composant les différents groupes de variables

Les stratégies de profit sont liées aux stratégies de durabilité. Ce sont en effet les grandes options stratégiques des firmes qui vont décliner les options environnementales et sociales retenues. Il est d'autant plus évident qu'au niveau des pratiques de transport, la déclinaison ou non sur le champ du transport de la durabilité est à mettre en lien avec les leviers des stratégies de profit et les différentes façons d'appréhender le développement durable par la firme : volet social vs volet environnemental, long termes vs responsabilité. A titre d'exemple, dans notre étude, les stratégies finalisées à une réduction des risques et des

déchets et à une augmentation du niveau de service passent le plus souvent par des stratégies de mise en réseau (création de partenariats) ; l'innovation trouve sa traduction dans le champ du transport avec les innovations pour les véhicules...

Ces considérations montrent bien que chaque firme met en œuvre des stratégies productives et logistiques durables qui sont « encastrées » dans leurs stratégies globales durables, voire dans leur orientation en termes de stratégies de profit.

2.3. Les déterminants méso économiques de l'organisation logistique

Les stratégies productives et logistiques durables sont quant à elles encastrées dans la stratégie globale de l'entreprise, qui elle-même dépend de l'organisation du système productif dans son ensemble. La position dans la filière, la demande et ses caractéristiques (variabilité, variété...) jouent notamment un rôle important dans les possibilités et les choix d'orientation vers la durabilité.

Le rôle croissant des donneurs d'ordre et distributeurs

La structure de la filière a été considérablement modifiée par le rôle croissant pris par les donneurs d'ordre, ainsi que par les mutations de la distribution.

Globalement, les donneurs d'ordres représentent aujourd'hui les deux tiers du chiffre d'affaire de l'industrie du textile et de l'habillement, cette proportion s'élève même à environ 75% pour le seul secteur de l'habillement¹⁹. Les donneurs d'ordre s'occupent de l'achat des tissus et des matières premières, de la création et de la commercialisation. Ils ne font pas d'assemblage mais ils réalisent des prototypes, peuvent s'occuper de la coupe et réaliser des contrôles de qualité chez les sous-traitants. L'importance des donneurs d'ordres (que ce soit au niveau du nombre d'entreprises de 20 salariés ou plus, des effectifs ou du chiffre d'affaires) n'a cessé de croître au détriment des façonniers et des structures mixtes²⁰.

Ces mouvements sont accompagnés par une véritable mutation de la distribution : quasiment inexistantes au début des années 80, les Grandes Surfaces Spécialisées (GSS) et les chaînes de moyennes surfaces (inférieures ou égales à 400 m²) représentaient 16% des parts de marché en 1985 et 35.5% en 2003. Ce type d'enseigne, apparu au milieu des années 70, a bouleversé le secteur de plusieurs façons : d'abord en réduisant la part d'articles issus d'un cycle long, c'est à dire le cycle des deux collections annuelles initié par les couturiers et créateurs de modèles. Ces chaînes privilégient en effet les articles isolés, les produits d'actualisation ou les mini-collections portant sur moins d'articles que les collections classiques et disponibles seulement pour deux ou trois mois. Cette logique, outre le fait qu'elle permet de proposer en permanence de nouveaux articles à la clientèle, a pour but de diminuer les immobilisations inhérentes au cycle long et d'accroître la rotation des stocks²¹. Elle permet également de

¹⁹ Direction Générale de l'Industrie, des Technologies de l'Information et des Postes, (2004), *La lettre de la DiGITIP*, n°22, janvier.

²⁰ Les structures mixtes (appelées aussi « comptes propres ») peuvent être des industriels intégrant totalement les fonctions de conception, production et commercialisation (généralement rares) ou des industriels intégrant plus ou moins ces fonctions mais faisant également appel à la sous-traitance et au négoce. Ils peuvent également se voir confier des productions sous-traitées. Les donneurs d'ordres, eux, assurent les fonctions de conception et commercialisation, achètent le tissu, mais sous-traitent tout ou partie de la production à des façonniers.

²¹ Par exemple, en 1998, la chaîne Pimkie proposait 40 collections.

réduire la quantité d'inventus, notamment en réalisant au préalable de petites séries vendues dans des établissements jugés représentatifs par l'enseigne.

Par ailleurs, ces chaînes ont également basé leur stratégie sur la diminution des intermédiaires et l'intégration de certaines fonctions. Ce sont elles qui créent une partie (plus ou moins importante suivant l'enseigne) des articles via leur bureau de style interne²², achètent directement le tissu aux industriels du textile et supervisent la fabrication par des façonniers locaux ou étrangers. Ceci réduit donc la marge de manœuvre des industriels de l'habillement qui doivent alors se regrouper (par exemple en plate-formes) ou proposer de nouveaux services, s'ils veulent capter les marchés de ces enseignes de plus en plus puissantes dans un marché de plus en plus concentré. D'autres industriels ont cependant choisi une stratégie différente en intégrant à leur tour des activités de distribution et en développant leur propre marque²³, afin de garder leur indépendance.

Différents types de relations coexistent ainsi le long de la filière :

- la configuration traditionnelle du circuit long articulant acteurs du textile, fabricants, distributeurs
- les réseaux informels ou les systèmes productifs localisés tels le Sentier à Paris
- la configuration du circuit court en réseau hiérarchique autour d'un donneur d'ordre (GMS ou enseignes spécialisées)
- les plate-formes des façonniers qui se regroupent afin de capter des volumes de fabrication importants et de s'assurer d'une charge de travail régulière face à un donneur d'ordre parfois unique.

La nature des relations dominée par les distributeurs

L'intégration de la distribution devient un enjeu de pouvoir au sein de la filière, comme en atteste la place des distributeurs. C'est vers cet objectif que tendent les grands donneurs d'ordre, mais aussi les enseignes spécialisées.

Les contraintes imposées par l'aval (donneurs d'ordre et distributeurs) entraînent des modifications logistiques pour les industriels et les fournisseurs de la chaîne. Nous assistons à une tension des flux, l'introduction du circuit court imposant des exigences de rapidité : la nécessité d'une gestion logistique plus réactive et intégrée a ainsi fait son chemin chez les acteurs de la filière textile-habillement et l'importance en la matière des systèmes d'information est désormais reconnue.

Des besoins nouveaux en matière de transport émergent, ceux-ci mettent l'accent sur la réactivité et la fiabilité. La variable coût demeure importante, mais pour les produits basiques sous-traités. La réduction des délais semble devoir être poursuivie car elle est citée comme un

²² Cette fonction peut aussi être sous-traitée à un bureau extérieur, ces derniers devenant des acteurs de plus en plus importants de l'habillement en développant une offre de plus en plus globale de création d'une marque de A à Z.

²³ La marque, aujourd'hui si importante aux yeux de certains consommateurs, est d'ailleurs devenue un outil majeur de distinction, soit pour les enseignes non spécialisées dans l'habillement mais désirant développer leur offre dans ce domaine (hypermarchés, enseignes de sport, vente par correspondance...) soit pour les enseignes spécialisées désirant se distinguer par des produits bien identifiables par la clientèle, dans un contexte d'offre toujours accrue mais relativement homogène.

des besoins qui vont émerger pour la filière dans l'avenir, en lien avec le cycle de vie des produits, au même titre que la fiabilisation de la circulation des informations et des livraisons. Les prestations logistiques et de transport devront de plus intégrer les préoccupations croissantes de traçabilité.

2.4 Les déterminants macroéconomiques des stratégies logistiques

Au niveau macro économique, l'élément déterminant pour les stratégies logistiques et de transport est la disparition des quotas d'exportation de produits textiles au 1^{er} janvier 2005 entre membres de l'OMC. Cette mesure n'est pas un processus de rupture brutal mais l'aboutissement d'une démarche entamée en 1995 suite à la signature par les membres du GATT (devenu ensuite l'OMC) de l'Accord sur les Textiles et les Vêtements, destiné à remplacer l'accord Multifibres datant de 1974. Cet ATV a, en effet, planifié la disparition de ces quotas au cours d'un processus progressif étalé sur 10 ans. Mais l'aboutissement de ce dernier ne signifie pas qu'il n'y a la suppression totale de quotas régissant le commerce mondial de textile et d'habillement : d'une part parce que chaque territoire conserve des mesures spécifiques. Par exemple, l'Union Européenne utilise un système (le Schéma de Préférences Généralisées) ayant pour but de favoriser l'entrée de produits venus de certains PED. Et d'autre part, parce que des quotas concernant 10 familles de produits venus de Chine ont ensuite été rétablis par L'UE (le 10 juin 2005) suite aux accords de Shanghai dans le cadre d'une mesure dite de sauvegarde, permettant aux membres de l'OMC qui jugent leur économie fragilisée par ce nouveau système d'établir des règles spécifiques. Ces dernières se sont par contre révélées problématiques, dans la mesure où les nouveaux quotas pourtant négociés entre la Pékin et Bruxelles ont rapidement été dépassés, entraînant le blocage des produits venus de Chine, notamment dans les ports européens. Un nouvel accord a donc été conclu à Pékin le 5 septembre 2005, prévoyant une « libération » de la moitié des produits sans contre-partie, un transfert de certains d'entre eux dans des catégories pour lesquelles les quotas n'avaient pas été dépassés, et une anticipation sur les quotas de 2006, qui ont donc été réduits.

Conclusion

Les stratégies de transport durable sont déterminées par un ensemble diversifié de « facteurs » micro – méso – macro, dont nous avons fourni une première illustration pour la filière textile-habillement. Ces « facteurs » ne sont pas forcément synonymes de marges de manœuvre pour la firme mais peuvent au contraire constituer des contraintes dont elle est obligée de tenir compte pour continuer à agir. C'est pourquoi il est également nécessaire d'inscrire les choix logistiques des firmes dans leur environnement stratégique.

Les contraintes d'approvisionnement, de production, de distribution peuvent par exemple faire émerger des besoins d'organisation des flux et des besoins de transport, auxquels il faut répondre de manière adaptée. Ces besoins se complexifient du fait de la multiplicité des acteurs engagés dans le processus productif (fournisseurs, clients, sous-traitants...), et du contexte macro économique.

L'état, en privilégiant certains leviers d'intervention, se privent d'une diversité d'action précieuse et conforte un modèle productif particulier. En éclairant la diversité des

déterminants stratégiques des firmes, il est possible de cibler davantage une éventuelle intervention étatique ou de mieux accompagner les démarches volontaires des entreprises.

Bibliographie

Albert M., (2003), 'Quels modèles d'entreprises pour un développement durable?', *Futuribles*, n°287, juin, p 5.

Ansoff, I., (1983), 'Societal Strategy for the Business Firm', in R. Lamb, *Advances in Strategic Management*, 1, JAI Press, p. 3-27.

ASSESS, (2005), *Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010*, final report.

Ballet J., De Bry F., (2001), *L'entreprise et l'éthique*, Paris : Editions du Seuil.

Boasson C, Wilson A., (2002), 'Responsabilité Sociétale et Stratégie d'Entreprise', *Expansion Management Review*, décembre.

Boudeville R., (1969), *Les espaces économiques*, PUF, Paris

Bourdieu P., (1966), *La transmission de l'héritage culturel*, Minuit, p.336

Brito, Carbone, Meunier, (2008), "Towards a sustainable fashion retail supply chain in Europe: organisation and performance", *International Journal of Production and Economics*, vol. 114, pp. 534–553

Bureau D., (2006), « *De nouveaux instruments financiers incitatifs* », Direction des affaires et économiques et internationales (DAEI), Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,.

Burmeister, A., (2000), *Familles Logistiques, Propositions pour une typologie des produits transportés pour analyser les évolutions en matière d'organisation des transports et de la logistique*, INRETS research report, in PREDIT Program.

Capron, M., (2002), 'Le bilan sociétal vise un changement des comportements', www.novethic.fr.

Capron M., Quairel F., (2004), *Mythes et réalités de l'entreprise responsable*, Paris: éditions de La Découverte.

Carbone V., Meunier C., Zeroual T., (2008), *Vers des organisations logistiques durables*, Rapport du projet DURLOG pour le Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer, septembre.

Carbone, V., de Martino, M., (2003), *The integration of port operators in the automotive supply chain: Le Havre-Renault*, INRETS research report.

CCE, (1992), *Le développement futur de la politique commune des transports. Approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable*, CCE.

CCE, (2001), *Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : L'heure des choix*, 12 septembre.

CEMT, (1991), *Le transport de marchandises et l'environnement*, OCDE, Paris.

- CEMT, (2002), *Le dumping social dans l'espace couvert par la CEMT. Application au cas du transport de marchandises*, CCE, avril, 22.
- Christopher, M. and Towill, D.R., (2000), 'Supply Chain Migration from lean and functional to agile and customised', *Supply Chain Management: An international journal*, Vol. 5, n°4, pp. 206-213.
- CNT, (1999), *Les transports et l'environnement. Vers un nouvel équilibre*, La documentation Française.
- CNT, (2005), *L'évolution sociale dans les transports terrestre, maritime et aérien en 2003-2004. Premier fascicule. L'évolution de la régulation sociale*, La documentation Française.
- Commission Européenne, (2003), *L'Europe à la croisée des chemins. Le transport durable : une nécessité*, OPOCE, Bruxelles.
- Colin J., (2004), « La logistique du point de vue des sciences de gestion », in la logistique entre management et optimisation, coordonné par P. Lièvre et N. Tchernev, Hermes Science, Paris, pp 34-43
- Commission Européenne, (2002), 'La Responsabilité Sociale des entreprises. Une contribution des entreprises au développement durable', Emploi et affaires sociales, www.europa.eu.int
- Dejean F, Gond J.P., (2002), *La Responsabilité Sociétale des Entreprises : enjeux stratégiques et stratégies de recherche*, Sciences de Gestion et Pratiques Managériales, Economica.
- Delmas M. A., (2002), 'The diffusion of environmental management standards in Europe and in the United States: an institutional perspective', *Policy Sciences*, N°35, p. 91-119
- Depoers F, Reynaud E, Schneider-Maunoury G, (2003), 'Comment mesurer la performance durable', *Gestion 2000*, Mars-Avril.
- Donnaes P., (2003), *Carrefour : la logistique textile sans faux plis*, in Logistiques Magazine, n°177, mai.
- European Commission, (2002), 'SULOGTRA-Effects on Transport of Trends in Logistics and Supply Chain Management', in "Competitive and Sustainable Growth" program.
- European Commission, (2000), 'European Employment and social policy: a policy for people', http://ec.europa.eu/publications/booklets/move/24/index_en.htm
- Eurosif, (2006), 'European SRI Studies – 2006', www.eurosif.org
- Freeman, R. E., (1984), *Strategic management: a stakeholder approach*, Boston: Pitman.
- Gabriel P., Gabriel P., (2003), 'Processus d'intégration du principe de développement durable dans le monde des affaires : application du schéma conventionnel dynamique', article présenté à la XII^e conférence de l'Association Internationale de Management Stratégique (AIMS) (Côtes de Carthage, Tunisie).
- Gendron C., (2000), 'La responsabilité sociale des entreprises', *Revue du MAUSS*, N°15, 1^{er} semestre 2000.
- Godard, O., (2002), 'Le développement durable et les entreprises', *Revue des deux mondes*, octobre-novembre
- Grau F.M., (1996), *Les industries de l'habillement*, PUF, collection « Que sais-je ? », Paris.

- IFM, (1996), 'La lettre du Centre Textile de Conjoncture et d'Observation Economique', n°135 and n°136, March, April.
- Lambert, D.M., (2001), 'The supply chain management and logistics controversy', in: A.M. Brewer, et al., eds., *Handbook of Logistics and Supply Chain Management*, vol.2, 99-125, Elsevier Science, London.
- Larson, A. L., Teisberg, E. O. and Johnson, R.R., (2000), 'Sustainable Business', *Interfaces* 30 (3),1-12.
- Meunier C., Zeroual T., (2006), « Transport durable et développement économique », *Revue électronique Développement durable et territoires*, 13 décembre.
- Nylor, J.B., Naim, M.M. and Berry, D., (1997), 'Leagility: interfacing the lean and agile manufacturing paradigm in the total supply chain', *International Journal of Production Economics*, Vol. 62, pp. 107-118.
- OCDE, (1997), *Vers de transports durables*, Conférence de Vancouver, 24-27 mars.
- OCDE, (2000), 'EST. Environmentally Sustainable Transport. Futures, strategies et best practices', synthesis report of the international EST conference, octobre, Autriche.
- OCDE, (2002), 'Project on Environmentally Sustainable Transport', working group on transport, 15 janvier.
- Perroux F., (1950), "les espaces économiques", *Economie appliquée* n°1
- Pezzey, J., (1989), 'Economic analysis of sustainable growth and sustainable development', World Bank, Environment Department Working Paper, N°15.
- Porter M.E., Van Der Linde C., (1995), 'Green and competitive : ending the stalemate', *Harvard Business Review*, Septembre Octobre 1995.
- Sachs I., (1997), *L'écodéveloppement, Stratégies pour le XXI^e siècle*, Paris : éditions SYROS. (Traduction française de Transition Strategies towards the 21st century.)
- Sainseaulieu R., (1992) (2^e ed.), *L'entreprise, une affaire de société*, Paris : Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques (1^e édition en 1990).
- SESSI, (2005), 'La mode en chiffres', Hors-série « Production Industrielle », Chiffres Clés, Paris
- Shrivastava, P., Hart, S., (1996), 'Demain l'entreprise durable?', *Revue Française de Gestion*, Mars-Avril-Mai, pp. 110-122.
- Torre A., Zuindeau B., (2006), « économie de la proximité et environnement : état des lieux et perspectives », communication aux journées de la proximité, Bordeaux, juin
- Torre A., Caron A., (2005), « réflexions sur les dimensions négatives de la proximité : le cas des conflits d'usage et de voisinage », *Economie et institutions* n°6 et 7, p 183-220
- UIT, (2006), 'Commerce extérieur de la France en 2005', presse release, 10th March, www.textile.fr
- Wolff, D. and F. Mauléon, (2005), *Le Management Durable*, Editions Lavoisier, (Paris, France), (in French).
- World Commission of Economic Development, (1987), *Our Common Future*, Oxford University Press.

Annexe 1 : les variables de la typologie de stratégies productives logistiques durables

SPLD

Psol11 : solutions logistiques et de transport les plus durables : sécurité des marchandises et du consommateur

Psol21 : solutions logistiques et de transport les plus durables : utilisation des modes propres

Psol31 : solutions logistiques et de transport les plus durables : optimisation des déplacements

Psol41 : solutions logistiques et de transport les plus durables : application des innovations technologiques liées aux véhicules

Peco1 : réflexion sur l'éco-conception

Pmat1 : réflexion matières premières et source d'approvisionnements

Pnrj1 : objectif pour le développement durable : consommation d'énergie

Ppoll1 : objectif pour le développement durable :

Pfenv41 : fonction concernée par l'environnement: production

Pfenv61 : fonction concernée par l'environnement : déchets

Pthem31 : thématique de développement durable la plus prise en compte : déchets

Penv51 : enjeux environnementaux : déchets industriels/ménagers

Penv41: enjeux environnementaux : risques industriels

Annexe 2 :

Les groupes de variables de l'AFM textile

SP : position dans la filière

OLT : orientations flux tendu/stocks

FLEX : flexibilité logistique

CONT : contestabilité sociale/contestabilité économique

SPRO : orientation des stratégies de profit

SDD : stratégies globales de DD

INST : institutionnalisation du DD

DIMDD : dimensions sociales du DD

PRES : relations avec les prestataires

SPLD : stratégies productives et logistiques durables

Les variables principales de l'AFM

Variables SDD : Stratégies globales DD

pstratenv1 stratégie en faveur de l'environnement

pstratcond1 stratégie en faveur de l'amélioration des conditions de travail

pclef11 mots clefs du DD : responsabilité

pclef21 mots clefs du DD : long terme

pclef41 mots clefs du DD : développement économique

pclef51 mots clefs du DD : environnement

pdomdd11 domaine concerné par le DD : social

pdomdd21 domaine concerné par le DD : économique

Variables SPRO: Orientations des stratégies de profit

peco11 Enjeux économiques : développer la recherche

peco21 Enjeux économiques : développer les services

peco41 Enjeux économiques : renforcer les partenariats

peco51 Enjeux économiques : développer vos propres activités

Variables SPLD: cf. annexe 1

AFM textile

