

CENTRE RÉGIONAL D'OBSERVATION DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE ET DES SERVICES
www.crocis.cci.fr

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LES PME DU TRANSPORT - LOGISTIQUE

Sur la base d'une enquête menée auprès de 1 700 entreprises franciliennes de moins de 250 salariés, le CROCIS publie huit études sectorielles permettant de mieux appréhender les enjeux du développement durable dans des secteurs phares pour la région, et d'évaluer leurs avancées ou blocages dans ce processus. Il apparaît globalement que les PME se trouvent à une période charnière de leur développement, entre une prise de conscience réelle et une volonté d'action souvent difficile à mettre en oeuvre.

Dans le secteur du transport et de la logistique, les entreprises sont au coeur des préoccupations en termes d'environnement, mais également de ressources humaines et d'intégration territoriale. Tous ces enjeux conduisent les PME à être à la fois conscientes des changements à venir et demandeuses de vision globale et d'accompagnement afin de bien appréhender ce virage majeur pour leur activité.



Un secteur au coeur de l'activité économique

Le secteur du transport et de la logistique occupe une place prépondérante au sein de l'économie régionale puisqu'il concerne l'ensemble des entreprises comme des particuliers à travers les services et produits qu'il fournit. C'est d'autant plus le cas en Ile-de-France puisque la région est un noeud central au coeur des flux de marchandises nationaux et internationaux, au sein du bassin de consommation important de la région-capitale. Elle concentre ainsi un nombre important d'entreprises dans le domaine de la logistique, et doit faire face à des enjeux majeurs d'aménagement du territoire afin de faciliter son accessibilité à toutes les formes de transport (aérien, fluvial, ferroviaire et routier).

90 % du transport de marchandises est aujourd'hui effectué par la route. Dans cette étude, le choix a été ainsi fait de considérer uniquement les PME du secteur des transports urbain et routier et des services auxiliaires des transports ; sont ainsi écartées de l'analyse les PME de transports ferroviaire, aérien et fluvial beaucoup moins nombreuses

et qui revêtent des enjeux sensiblement différents en termes de développement durable dans leur angle d'approche et leur réalité opérationnelle.

Les transports routiers ainsi que les services auxiliaires du transport regroupent plus de 27 000 établissements de moins de 250 salariés, qui sont majoritairement des très petites entreprises (près de 90 % ont moins de 10 salariés). L'Ile-de-France représente ainsi 26 % des PME du secteur sur le territoire national. Parallèlement, ces activités rassemblent 156 000 salariés toutes entreprises confondues.

Si le secteur ne représente que 3 % du total des PME régionales et 4 % des emplois salariés, il est néanmoins prépondérant puisqu'il est en relation permanente avec une grande partie des entreprises de tous secteurs et constitue ainsi un canal de diffusion potentiel de bonnes pratiques, particulièrement dans le domaine du développement durable.



Un contexte et des enjeux spécifiques

Le secteur transport-logistique est particulièrement exposé lorsque l'on aborde le thème du développement durable. En effet, il serait responsable de plus du quart des émissions de polluants et gaz à effets de serre, avec environ 6 % pour ce qui concerne les poids lourds. Cela fait du secteur du transport le secteur le plus "gourmand" dans le bilan énergétique français. Le transport

routier est l'activité la plus consommatrice avec plus de 80 % de la consommation d'énergie globale (données ADEME).

Par ailleurs, les échanges intra et inter-urbains se multiplient, les trafics de passagers et de marchandises se développent rapidement sur des distances de plus en plus longues, et les transports routiers doivent absorber ce surplus d'activité. Ce contexte particulier fait des transports un secteur majeur

février 2009



dans la mise en place et la progression du développement durable dans les PME régionales. C'est ainsi qu'il fait l'objet d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics, tant au niveau local que national au sein notamment du Grenelle de l'Environnement.

La difficulté tient au caractère central et incontournable des services proposés par ce secteur, lien indispensable entre les entreprises, les marchandes et les particuliers. S'il est important d'engager des réflexions quant à la limitation des flux (remise à plat des chaînes logistiques par exemple), les évolutions devraient aussi porter sur des nouvelles motorisations ou carburants propres et le développement du rapport modal vers des modes de transport plus économes en énergie (transport

fluvial, maritime, ferroviaire, ou transports collectifs pour ce qui concerne le transport de voyageurs).

Si ces problématiques touchent à la question centrale des économies d'énergie et des gaz à effet de serre, les autres domaines d'application du développement durable soulèvent également des questions cruciales pour les PME de ce secteur: les conditions de travail des transporteurs routiers (rythmes, sécurité, ...), l'impact environnemental des entrepôts (nuisances sonores, impact sur le paysage,...), ainsi que l'intégration optimale de l'entreprise sur son territoire (accessibilité pour les salariés comme pour les véhicules de transport, facilités d'accès et de déplacement, ...).

Des PME au stade de la "prise de conscience"

L'enquête menée auprès des PME franciliennes du secteur transport-logistique montre assez clairement que les chefs d'entreprise interrogés sont encore dans une phase d'observation en ce qui concerne le développement durable appliqué à leur activité. Ils sont ainsi moins nombreux que la moyenne à déclarer prendre en compte le développement durable dans leur activité (46 % contre 51 % pour l'ensemble des PME).

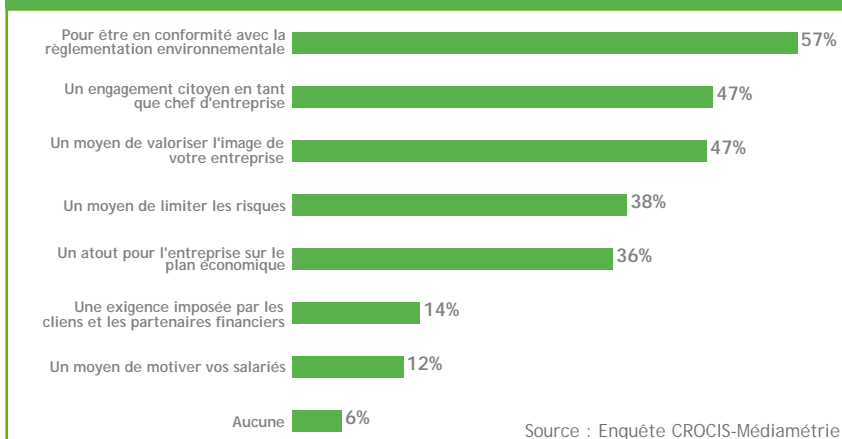
Ce secteur doit en réalité faire face à des enjeux multiples qu'il est parfois difficile de concilier. Au cœur des préoccupations en termes de pollution atmosphérique et de rejet de gaz à effets de serre, il subit une forte pression de l'opinion publique et des collectivités et doit faire face à de nombreuses critiques ainsi qu'à la mise en place de règlements de plus en plus contraignants (limitation des accès aux centres urbains, taxation en projet des poids lourds, ...). Si les chefs d'entreprise sont conscients de leur rôle et désireux de réduire leur impact sur l'environnement, ils doivent également lutter pour la sauvegarde de leur activité dans un contexte de pression sur les prix, de forte concurrence et de disparité des réglementations internationales.

Par ailleurs, c'est un secteur dans lequel les obligations environnementales sont de plus en plus nombreuses. 57 % des chefs d'entreprise déclarent ainsi que

la mise en conformité avec la réglementation environnementale est l'une des principales raisons qui les incite -ou les inciterait- à appliquer le développement durable dans leur structure (contre 49 % pour l'ensemble des PME).

Reste que la prise de conscience est réelle et clairement exprimée par les dirigeants de PME. Ils sont notamment de plus en plus sensibles au caractère profitable du développement durable pour leur entreprise : 36 % d'entre eux le considère comme un atout sur le plan économique (contre 26 % pour l'ensemble des PME), et plus particulièrement en termes de réduction des coûts, et d'avantage compétitif vis-à-vis de la concurrence. Il semblerait que les chefs d'entreprise considèrent notamment le développement durable comme une opportunité de réduire leur facture énergétique grâce à une rationalisation de leurs consommations.

Graphique 1 : Concrètement, quelles sont les principales raisons qui vous incitent, ou vous inciteraient, à appliquer le développement durable dans votre entreprise ? (3 réponses possibles)



La question du carburant

Le secteur du transport est un consommateur important de pétrole, en particulier le transport routier. Afin de concilier la croissance observée de l'activité des transports routiers avec une indispensable réduction de la consommation de pétrole, des changements doivent être impulsés dans le domaine de l'innovation technologique. Au delà du développement de moteurs moins consommateurs et moins polluants et de la recherche d'énergies alternatives (électricité, hydraulique, ...), l'innovation porte aussi à plus court terme sur l'utilisation de carburants alternatifs et la réduction de la dépendance du secteur au pétrole.

Cette mesure paraît indispensable à moyen terme mais soulève des questions majeures, encore non résolues à ce jour. Il existe ainsi une variété assez large de carburants alternatifs, qui connaissent toutefois des limites technologiques ou temporelles qui ne leur permettent pas de constituer une réelle solution alternative au pétrole :

- les biocarburants : ce sont des carburants d'origine végétale dont la production est largement encouragée suite à la hausse du prix du carburant et aux enjeux environnementaux de plus en plus prégnants. La Commission européenne a ainsi initié une directive datant de 2003 qui fixe à 5,75 % (de l'énergie total) la part des biocarburants dans les essences et le gazole à l'horizon 2010. L'utilisation des biocarburants permettrait ainsi une diminution des gaz à effets de serre, même si la réduction varie en fonction des modes de production (selon le végétal utilisé) et de la part de biocarburant dans le carburant (de 5 % à 85 % pour l'éthanol par exemple). Cette forme de carburants pose toutefois des problèmes importants, et notamment l'utilisation à grande échelle de terres agricoles qui ne peuvent donc plus être utilisées à des fins de production alimentaire. A l'heure actuelle, il n'est pas envisageable de produire des biocarburants en quantité suffisante pour qu'ils puissent se substituer intégralement aux carburants fossiles.
- Le gaz de pétrole liquéfié carburant (GPLc) : c'est un mélange de butane et de propane qui bénéficie de bonnes performances environnementales mais souffre d'un potentiel de développement limité (surcoût à l'achat du véhicule). De plus, cette technique nécessite toujours une utilisation importante de pétrole.
- Le gaz naturel véhicule (GNV) : c'est un carburant gaz naturel qui est stocké et utilisé sous forme gazeuse. Le GNV possède un très bon potentiel de développement, même s'il a encore quelques inconvénients en termes de stockage, de modification du parc de véhicules, et de perte de puissance du véhicule. La recherche et développement dans ce domaine est toutefois active chez les constructeurs et pourrait faire de ce carburant une solution alternative de grande envergure.
- Les carburants liquides de synthèse : ce sont des carburants liquides fabriqués à partir de gaz naturel, de charbon ou de biomasse. Si les performances environnementales sont bonnes, les coûts de développement et de production sont encore élevés car cette forme de carburant est encore récente, et la recherche est encore en cours dans ce domaine.

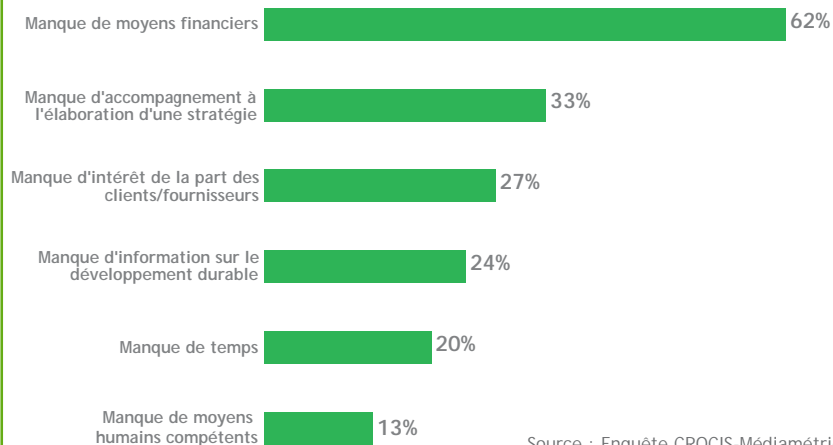
Des besoins clairement identifiés qui témoignent d'un certain volontarisme

33 % des responsables interrogés disent rencontrer des freins à la mise en place du développement durable dans leur entreprise (contre 22 % pour l'ensemble), ce qui témoigne d'une réelle volonté même si les outils ne sont pas toujours accessibles. Ils estiment ainsi que le manque de moyens financiers et le manque d'accompagnement en termes de stratégie sont les deux freins principaux.

La question des moyens financiers semble centrale pour les PME de ce secteur. Parmi ceux ayant besoin d'un appui particulier pour améliorer l'intégration du développement durable dans leur entreprise, ils sont ainsi plus de la moitié à déclarer avoir besoin d'aides financières directes pour l'acquisition de technologies propres. Il apparaît que les obligations

environnementales, ainsi que les mesures de réduction des gaz à effets de serre et autres pollutions, impliquent souvent des investissements particulièrement

Graphique 2 : Quels sont les principaux freins que vous rencontrez pour mettre en oeuvre le développement durable ?
(3 réponses possibles) Question posée aux 33% de chefs d'entreprise qui déclarent rencontrer des freins



couteux (le meilleur exemple est le renouvellement des flottes de véhicules rendu obligatoire par les nouvelles exigences en termes de rejets de CO2). La forte demande exprimée en termes d'accompagnement stratégique et d'appui à la prospective est également très encourageante et témoigne d'une certaine importance accordée à cette problématique. Les PME ont compris l'importance des changements qui vont intervenir à moyen terme sous l'effet de l'inté-

gration progressive des enjeux du développement durable chez tous les acteurs de la société. Elles sont ainsi conscientes d'être face à un défi : s'adapter aux nouvelles exigences environnementales et sociales, tout en garantissant à leur entreprise une croissance satisfaisante. Cet objectif ne pourra être atteint que grâce à une vision précise des évolutions à venir et à des efforts nécessaires en termes d'innovation afin de répondre à ces nouveaux impératifs.

L'innovation au coeur des enjeux

Comme pour l'ensemble de l'économie, l'innovation dans ce secteur regroupe un spectre beaucoup plus large que l'innovation technologique. Cette dernière est bien entendu présente à travers notamment la recherche sur des véhicules moins polluants, des carburants alternatifs, etc. Mais le respect du développement durable devra également s'appuyer sur une innovation organisationnelle et sociale. L'une des mesures envisagée est ainsi le recours à des transports alternatifs pour une partie du trajet : transport combiné, ferroutage ou fluvial. Selon notre enquête 16 % des PME auraient ainsi recours à d'autres modes de transport, et 23 % l'envisageraient, ce qui fait au total presque 40 % des entreprises qui déclarent avoir lancé ou abouti une réflexion sur les modes de transport alternatifs. Parallèlement, près de 12 % des responsables de PME disent avoir mis en place des solutions alternatives, notamment en termes d'organisation des livraisons : accueil du client à l'entreprise, regrou-

pement des livraisons par rue, livraisons à pieds, livraisons tôt le matin, ...

La question des carburants, et plus largement de l'innovation technologique liée au développement durable est centrale dans ce secteur vivement critiqué et souvent placé au "cœur de la tourmente". Si cet enjeu est considérable et nécessite un réel accompagnement des PME franciliennes, notamment en termes d'anticipation stratégique et d'aides financières concrètes, les entreprises de ce secteur doivent également capitaliser sur les autres piliers du développement durable afin de parvenir à une politique cohérente et efficace. C'est d'ailleurs sur ce type de mesure qui nécessite souvent moins d'investissement financier que les PME peuvent amorcer un processus et s'en inspirer pour concrétiser ensuite l'ensemble de leur démarche.

Aurélie TERLIER

En collaboration avec Laurent PACHT

L'enquête a été menée par téléphone en mai 2008 par Médiamétrie auprès de 1700 chefs d'entreprises de moins de 250 salariés, répartis en 8 secteurs : transport et logistique, commerce de détail, commerce de gros, industrie agroalimentaire, imprimerie, construction, hôtellerie et restauration, "activités de bureau".

La méthodologie, le traitement et l'analyse ont été réalisés par le CROCIS.

Le choix des secteurs résulte à la fois de critères économiques (poids dans la VA régionale, nombre d'entreprises, nombre de salariés), et conjoncturels (caractéristiques du secteur sous l'angle du développement durable).

Le secteur transport et logistique correspond aux catégories NAF 2003 60.2 et 63 (transport urbain et routier et services auxiliaires des transports).

Pour en savoir plus :

- PME-PMI et développement durable en Ile-de-France. Un cap à passer pour dynamiser notre économie. (<http://www.etudes.ccip.fr/archrap/rap08/pme-pmi-developpement-durable-val0812.htm>)
- Baromètre du développement durable - octobre 2008
- Le développement durable dans les PME franciliennes : exploitation sectorielle de l'enquête

CROCIS de la CCIP, 27 avenue de Friedland - 75382 PARIS cedex 08
tél. : 33 (1) 55 65 82 00 - fax : 33 (1) 55 65 82 62 - e-mail : crocis@ccip.fr
Retrouvez toutes nos publications sur www.crocis.ccip.fr

- Secrétaire général : Isabelle SAVELLI-THIAULT, isavelli@ccip.fr
- Industrie - Démographie d'entreprise : Yves BURFIN, yburfin@ccip.fr
- Commerce - Europe - Développement durable : Aurélie TERLIER, aterlier@ccip.fr
- Conjoncture - Enquêtes : Mickaël LE PRIOL, mlepriol@ccip.fr
- Services : Bénédicte GUALBERT, bgualbert@ccip.fr
- PAO - Multimédia : Nathalie PAGNOUX, npagnoux@ccip.fr / Impression : PDI
- Administration - Secrétariat : Vanessa BUSSCHOTS, vbusschots@ccip.fr

Directeur de la publication : Pierre TROUILLET

Directeur de la rédaction : Jean-louis SCARINGELLA

Rédaction en chef : Isabelle SAVELLI-THIAULT

Maquette et mise en page : Nathalie PAGNOUX

Reproduction autorisée à la condition expresse de mentionner la source

Dépôt légal : février 2009

CROCIS
CENTRE RÉGIONAL D'OBSERVATION DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE ET DES SERVICES
www.crocis.ccip.fr