

Textile : Etam compte réduire sa dépendance aux importations asiatiques

Malgré des coûts de transport en baisse, le groupe qui possède plusieurs marques de mode envisage d'ouvrir une usine en Tunisie pour contrer l'inflation générale et l'euro faible.



Magasin Etam détenu par le groupe éponyme qui a réduit ses circuits et profite, depuis l'été, d'un allègement du coût transport. (Pascal SITTLER/REA)

Par [Virginie Jacobberger-Lavoué](#)

Publié le 12 oct. 2022

Le retournement des prix de transport maritime pourrait freiner les ardeurs de l'industrie textile à rapprocher ses sources d'approvisionnement. Mais certains acteurs persistent dans le mouvement de raccourcissement des chaînes logistiques lancé par les premiers confinements. C'est le cas du groupe Etam : « Nous avons entrepris une évolution de nos circuits d'importation depuis plusieurs années, avec le souhait de réduire notre dépendance à l'Asie et tout particulièrement à la Chine. Et nous avons réussi à accroître notre réactivité grâce à ce 'nearshoring' », explique Laurent Milchior, [PDG du groupe](#)

[Etam](#) qui détient la marque éponyme ainsi qu'Undiz, Ysé, Livy et Maison 123. Celui-ci a recentré ses approvisionnements sur la zone Europe et le bassin méditerranéen.

Aujourd'hui, il annonce envisager l'ouverture d'une usine de fabrication en Tunisie qui sera consacrée à toutes les marques. Pour le patron du groupe Etam, le contexte inflationniste a encore plus contribué à valider cette stratégie : « Nous voulions maximiser la performance de vente du produit versus son coût d'achat ; la dépréciation de l'euro a induit 15 % de hausse du prix d'achat de nos produits », précise-t-il. Mais [Laurent Milchior](#) reconnaît par ailleurs que « depuis l'été, on observe une baisse de nos coûts de transport ».

Recul de l'avion

Cela s'explique par la conjonction de deux facteurs : « D'une part, les tarifs des conteneurs Asie-Europe qui sont en baisse de 45 % à la suite d'un ralentissement de la demande de transport depuis mai. D'autre part, le poids de l'aérien qui, dans notre mix transport, est en réduction grâce, notamment, à une meilleure visibilité sur les temps de transit maritime », poursuit-il. Pour le patron d'Etam, le changement est net. « Le poids de l'aérien sera cette année pour le groupe à moins de 10 %, en comparaison des pics à 20 % que nous avons connus fin 2021 et début 2022 », assure-t-il.

La filière textile n'est pas encore gagnée par un vaste mouvement de relocalisation même si davantage d'acteurs du secteur ont fait de cet enjeu une priorité depuis l'après-pandémie. Globalement, les sites de production et les réseaux de distribution ont été délocalisés à des milliers de kilomètres contribuant à faire de la mode une des industries les plus énergivores et polluantes.

Dans l'Hexagone, le textile emploie près de 100.000 salariés, c'est sept fois moins qu'il y a une quarantaine d'années, lorsqu'on commençait à s'inquiéter du pivot de la production vers l'Inde, du Bangladesh, de l'Asie du Sud-Est. Des décennies avant l'entrée de [Chine \(2001\) à l'OMC](#). A l'exception du luxe et des vêtements techniques (professionnels), l'industrie textile repose essentiellement sur une production mondialisée. La concurrence des nouveaux venus de la fast fashion (H&M, Zara...) puis de l'ultra-fast fashion ([Shein](#), Primark...) a encore accentué le phénomène.