



Optimisation par les chargeurs de l'utilisation des capacités logistiques

31 mars 2016 – Denis CHOUMERT, Président de l'AUTF



Optimisation par les chargeurs de l'utilisation des capacités logistiques

1. Nouveaux modes opératoires logistiques mis en œuvre par les chargeurs
2. Tendances portées par l'innovation et l'évolution de l'offre
3. Obstacles aux dynamiques de massification ou de saturation
4. Obstacles à la diffusion des offres de type collaboratif
5. Conclusion

1. Nouveaux modes opératoires logistiques mis en oeuvre par les chargeurs

▲ Massification, saturation des contenants ○ Déconcentration, capillarisation des moyens

Intra Business

- ▲ Entrepôts régionaux plutôt que spécialisés par type de magasin ou canal : (Carrefour – Décathlon)
- ▲ Part du transport sous-traitée en camions dédiés permettant l'utilisation de doubles planchers (distributeurs épicerie)

B to B

- ▲ Vendor Inventory Management pour permettre aux fournisseurs d'optimiser ses transports (distributeurs et industriels de l'agro-alimentaire)
- ▲ Superposition des flux pour saturation contenants (P & G – Tupperware) ou par synchronisation aller/retour (Danone Waters – Européenne Embouteillage)
- ▲ Co-entrepasage permettant la co-distribution de produits non concurrents vers les mêmes clients (Mars, Chargeurs Pointe de Bretagne)...
- Livraisons urgentes de colis lourds sur un mode coursier hors services habituels de messagerie

Logistique urbaine et B to C

- ▲ Utilisation d'entrepôts urbains et périurbains pour permettre des transports finaux verts
- ▲ Intégration logistique inverse (retours, déchats) avec logistique distribution
- Différenciation de l'offre de service livraison entre les e-marchands

2. Tendances portées par l'innovation et l'évolution de l'offre

▲ en faveur de la concentration

○ en faveur de la déconcentration

Flux internationaux : tendance à la massification sauf en cas de flux très tendu

- ▲ Coût du transport PL faible
- ▲ Part du marché du ferroviaire potentiellement croissante à moyen terme avec les corridors internationaux fret
- Offre VUL en développement du fait du « trou législatif » : dépannages bout en bout (plus rapide que messagerie)

Flux nationaux: tendance à la recherche de la saturation des moyens existants

- ▲ Initiatives multiformes et multi acteurs de mutualisation des flux (rail Combiwest, OFPs – route nombreux exemples)
- ▲ Innovation pour favoriser la capacité d'export des trains (longeur) et des camions (double plancher transformable - 45" pallet wide - futur EMS)
- ▲ Innovation dans la modularisation des emballages (slip sheets – projet Modulushca)
- ▲ Innovations dans les solutions portables (« applis ») de mise en contact demande – offre (Chronotruck)
- VUL en cabotage également sur dépannage spot bout en bout plus rapide que messagerie

Flux logistique urbaine: tendance à la mutualisation des flux réguliers et la capillarisation des autres flux

- ▲ Développement des ELU (La Chapelle) et retour en grâce des CDU avec des prestataires prenant les risques
- ▲ Solutions de livraisons des entrepôts urbains la nuit (PL plus gros / évite la congestion)
- ▲ Innovations à venir en livraison urbaine mutualisée (Modalohr ...)
- Solutions type UBER San Francisco

3. Obstacles aux dynamiques de massification ou de saturation

- Culture française de relations contractualisées entre donneur d'ordre et prestataire
Difficulté de formaliser des engagements moyen terme, les partages de gains
Peur d'une trop grande dépendance vis à vis du prestataire intégrateur
Méconnaissance par le chargeur des données opérationnelles du chargeur nécessaires à l'étude
- Compétition et non co-opétition entre prestataires: entreprises ferroviaires - organisateurs de transport / logisticiens
Par exemple absence de coopération, d'échanges de données, d'interfaces entre leurs plateformes
- Collaboration entre chargeurs nécessitant un partage de données minimum
et un rapprochement sur les proces: approvisionnement , anticipation, qualité et taux de service
- Absence de modèle de prise en compte des impacts développement durable: l'objectif de Fret 21
- Coût d'investissement pour mettre en place une plate forme neutre, coût de démarrage d'une expérimentation
- Arbitrage entre utilisation de moyens spécifiques optimisant la capacité et coût de cette utilisation
Par exemple camions double plancher -> surcoût global potentiel (investissement, tare, temps montage / démontage
si le double plancher n'est utilisé que sur une partie des transports du prestataire ou alors camion dédié ce qui détruit
l'avantage flexibilité de la sous-traitance

4. Obstacles à la diffusion des offres de type collaboratif

Prestataires non enregistrés dans les registres français

- **Instabilité légale de l'offre**

Tous types de prestataires spot

- **Coût de l'intégration d'une telle offre dans la supply chain :**
 - coût administratif de gestion hors TMS**
 - coût d'interfaçage des applis avec TMS ou WMS**
 - coût de la non qualité du service**

CONCLUSION

SOIT DES DEMARCHES DE COLLABORATION HORIZONTALE ET VERTICALE PROGRESSIVEMENT ETENDUES PERMETTRONT L'AVENEMENT DE L'INTERNET PHYSIQUE

SOIT DES SOLUTIONS DE PLATEFORME GLOBALE AGGREGANT PROGRESSIVEMENT DES FLUX DE DISTRIBUTION SIMILAIRES (AMAZON EN B TO C) (NEXUS EN B TO B)

PERMETTRONT A TERME D'OPTIMISER A TOUTES LES DIMENSIONS DE MAILLE LES CAPACITES DE TRANSPORT A MOBILISER ET LEUR UTILISATION

