

Le journal des transports

Juin 2009

éditorial

Dossier spécial :

Chargeurs et Transporteurs face à la crise

Ce numéro spécial reprend l'essentiel des réflexions de la journée ORT du 29 mai 2009.

La crise actuelle dont personne ne peut identifier avec certitude la nature, l'ampleur et la durée entraîne des effets considérables sur le transport. Or le transport n'existe que pour satisfaire la mobilité des biens, inversement, la marchandise ne peut devenir réellement marchande sans transport. Il existe donc une solidarité de fait entre le transporteur et le chargeur. A cet égard, le chargeur ne saurait être l'adversaire de l'opérateur de transport même si les relations peuvent être parfois difficiles.

Dans la crise présente qui remet en cause la nature des productions, leur localisation, leur coût de production et les organisations logistiques, il est légitime que les chargeurs soient plus que jamais préoccupés de la compétitivité et de la qualité du transport. Il est tout autant légitime que le transporteur tente de dégager des marges susceptibles de pérenniser son activité.

D'où la nécessité d'un partenariat renouvelé entre les deux types d'acteurs. Chacun doit donc s'efforcer de mieux comprendre la problématique de l'autre et rechercher des solutions susceptibles de dégager de nouveaux gisements de productivité et de qualité.

La question environnementale, quant à elle, ne saurait être sacrifiée du fait de la dépression de nos économies mais il faut bien reconnaître que la logique environnementale ne saurait faire abstraction de la logique économique. En clair, les modes alternatifs à la route ne pourront se développer que s'ils sont de qualité, s'ils sont compétitifs et si de très gros progrès sont réalisés par exemple pour mieux desservir nos ports; ils doivent disposer aussi de sillons ferroviaires performants et d'installations terminales de qualité.

En période dépressive comme actuellement, il convient de s'adapter à la réduction du volume des flux.

Dans cette période caractérisée par des événements aussi fondamentaux que ceux que nous vivons, l'heure n'est certainement pas aux querelles de chapelles ou aux oppositions systématiques d'intérêts. C'est la synergie des efforts de tous les partenaires qui permettra d'abord de sortir de cette dépression.

Nous avons besoin de chargeurs puissants et en bonne santé car ce sont eux qui génèrent le fret. Nous avons tout autant besoin d'entreprises de transport performantes pour assurer la mobilité des biens. Des relations confiantes, approfondies, durables doivent donc être renouvelées entre les partenaires. Il est donc nécessaire de contractualiser les relations.

L'éphémère, le seul intérêt à court terme, le chacun pour soi ne peuvent conduire qu'à l'affaiblissement économique de notre pays et à la dégradation de notre cadre de vie.

66
numéro

[Suite page 2]



Sommaire

P. 1/2 EDITO

■ Dossier spécial :
Chargeurs et Transporteurs face à la crise

P. 2/ 3 1. LE CONSTAT

P. 4/6 2. LES RÉPONSES ET
INITIATIVES DES ACTEURS

P. 6/8 3. LES PISTES DE RÉFLEXION
ENCORE À APPROFONDIR

P. 9/10 CONCLUSION

P. 10/11 ■ Glossaire
■ Bibliographie

P. 11/12 LE CRET-LOG



Dossier spécial : Chargeurs et Transporteur face à la crise

[Suite]

Plus de solidarité, plus de confiance, plus d'innovation, plus de compétitivité doivent être au cœur des relations chargeurs-transporteurs et au cœur d'un rééquilibrage modal réaliste et économiquement durable.

Pour lancer le débat je souhaite vous proposer une piste de réflexion, afin de trouver de nouveaux gisements de productivité. Mais mon propos peut choquer.

Souvenez-vous !

Afin de favoriser la relance de nos ports et les modes alternatifs à la route, le 44T a été adopté pour tous les transports de pré et post-acheminement dans un rayon de 100 km.

Ne serait-il pas opportun aujourd'hui, pour donner un peu de compétitivité à nos industries locales et favoriser leur maintien sur notre territoire, d'instaurer

le 44Tonnes, non pas un 44Tonnes généralisé, mais un 44Tonnes pour tous les transports de proximité, ce qui n'entacherait en rien le développement des modes alternatifs à la route auquel nous restons attachés.

J.-L. Amato

Le contexte actuel combine les effets (que l'on souhaite ponctuels) de la crise et des tendances de fond, liées à la raréfaction globale des ressources, voire leur disparition à terme, et à la structuration même du secteur des transports. Face à une problématique complexe, les réponses ne peuvent être que globales, transverses et multidimensionnelles.

L'Observatoire Régional des Transports a donc inscrit ces préoccupations à l'ordre du jour d'un court débat, mobilisant des chargeurs et des transporteurs, dont l'objectif était de permettre aux différents acteurs de la chaîne

logistique d'exprimer à la fois leurs inquiétudes et leurs pistes de réflexion.

L'ambition n'est pas de proposer des réponses mais de poser le problème dans sa multidimensionnalité, de témoigner sur des bonnes idées ou pratiques et d'esquisser des pistes de solutions.

Le présent dossier rend compte (pour partie) de ce débat et des échanges qui ont eu lieu.

Il est construit en trois temps :

1. Le constat
2. Les réponses et initiatives des acteurs
3. Les pistes de réflexion

I. Le constat

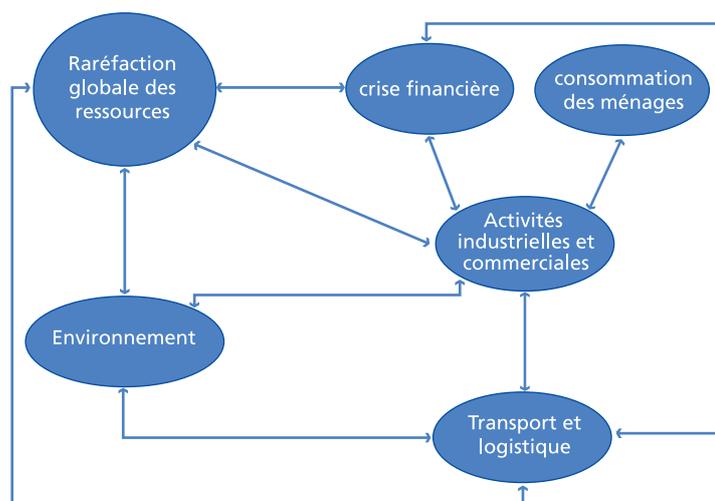
La crise actuelle, crise financière, crise de confiance, peut être qualifiée de crise systémique. Systeemique, pourquoi ?

Parce qu'elle est issue de la combinaison et des interactions de nombreux dysfonctionnements et de phénomènes, combinaison qui impacte fortement le fonctionnement du système économique en général (-7% du PIB au quatrième trimestre 2008, autant au 1^{er} trimestre 2009¹, les prévisions gouvernementales étant de -3% pour 2009²). Les éléments remis en cause par cette crise structurent les activités de Transport et de Logistique, dans leur dimension économique. Mais les impacts en sont aussi sociaux (10 000 emplois perdus en 2008 dans le TRM et autant de prévus en 2009 en France, 140 000 emplois dans l'UE, un nombre de faillites en augmentation de 20%³). Les réponses à cette crise sont d'autant plus difficiles à trouver qu'elle s'inscrit dans un contexte de raréfaction des ressources, ce qui n'est pas nouveau, mais dont on ne prend la pleine mesure que depuis peu.

Le tableau n'est pas gai et les réponses d'autant plus difficiles à apporter que tout

est lié, comme l'illustre le schéma très simplifié ci-après. Situées en bout de la chaîne de décision, les activités liées au transport et à la logistique subissent les

impacts tant directs qu'indirects de cette situation de crise (« une baisse de 20 à 30% des recettes du 1^{er} semestre 2009 par rapport à la même période l'an dernier »⁴).



Le transport routier n'est pas le seul touché. Au premier trimestre, 11% de la flotte mondiale de porte-lignes conteneurisés étaient désarmés⁵ Selon l'OMC, les exportations mondiales du premier trimestre

2009 sont en chute de 22% en glissement trimestriel et de 31% en glissement annuel. Les prévisions pour l'année 2009 pour le commerce international sont, quant à elles, de 10% en volume⁶.

¹ Perspectives de l'économie mondiale, Rapport FMI avril 2009 - ² Source : Les Routiers, septembre 2009 - ³ Source : Etude de l'IRU, AFP septembre 2009

⁴ Source : Etude de l'IRU, AFP septembre 2009 - ⁵ Source Journal de la Marine marchande, avril 2009 - ⁶ Source « L'OMC prévoit un recul du commerce en 2009 », Les Echos, 22 Juillet 2009

[Suite p3]



Comme l'illustre cet extrait de l'intervention de Monsieur Rouche, Directeur du fret Sud-Est à la SNCF et participant à la table ronde organisée par l'ORT, le transport ferroviaire aussi est touché.

■ Intervention de Monsieur Rouche, Directeur du fret Sud-Est à la SNCF

Le marché ferroviaire en 2007 et début 2008 est caractérisé par son dynamisme, la SNCF étant pleinement confrontée à la concurrence intramodale. Les nouvelles entreprises ferroviaires voient leurs parts de marchés augmenter de 10%, et toutes les entreprises bénéficient de la hausse de trafic.

A compter de fin 2008 / début 2009, la baisse drastique de la production industrielle se traduit en France par une baisse du volume de fret ferroviaire de 30%, avec des secteurs particulièrement touchés : automobile, sidérurgie, granulats...

Si l'ensemble des modes est concerné par cette diminution des volumes, l'importance des coûts fixes dans le mode ferroviaire le rend plus fragile à ces retournements brusques.

La baisse de volume s'accompagne également d'un transfert modal au profit de la route (elle ne perd que 20% environ) qui fait plonger ses prix, le ferroviaire devient une variable d'ajustement pour certains chargeurs.

Les chargeurs ont moins de visibilité, les prévisions sont plus difficiles à établir, le mode massifié qu'est le ferroviaire a plus de mal à réagir rapidement aux variations brusques de volume (ex. : ouverture et fermeture des hauts fourneaux, marché automobile en dents de scie...).

A ce constat conjoncturel s'ajoutent des inquiétudes structurelles dont l'AUTF nous dresse un portrait rapide :

■ Intervention de Monsieur Bonnevie, AUTF

Ne se dirige-t-on pas vers des transports plus chers mais qualitativement et quantitativement moins performants ?

En effet, le secteur cumule actuellement de nombreuses difficultés :

- une augmentation globale des coûts et des coûts de transport
- menaces de saturation des infrastructures routières
- un fret ferroviaire en pleine crise
- des infrastructures de plus en plus coûteuses (tant pour la route que pour le fer)
- des difficultés de recrutement, tous modes
- une difficile mise en œuvre de la réforme portuaire
- des augmentations des coûts de transport (énergie, infrastructures, coûts externes, taxation du carbone)
- des contraintes de sûreté.

Portrait que complète l'intervention de Monsieur Rouche, précisant les évolutions de l'environnement réglementaire sur le fret ferroviaire et revenant sur la réforme portuaire :

■ Intervention de Monsieur Rouche, Directeur du fret Sud-Est à la SNCF

Les évolutions en forte hausse des prix des péages d'infrastructures inquiètent fortement les entreprises ferroviaires : le doublement annoncé pour 2010 équivaut à une hausse de 15 à 25% du prix du convoi ferroviaire à répercuter aux chargeurs. Certes cette augmentation est prise en charge en 2010 par l'État, mais de manière dégressive pour la suite...

La réforme des ports français, absolument indispensable, doit pouvoir les rendre plus attractifs. Il ne s'agit pas seulement d'aspects sociaux, mais surtout d'une posture nouvelle de services, de facilitations d'implantation, d'engagement de fiabilité et de soutien aux manutentionnaires et transporteurs. Il est à noter aujourd'hui que les développements des trafics portuaires pour Fret SNCF se font essentiellement avec Anvers et Barcelone.

[Suite de la p2]

Enfin, pour profiter de la présence à cette table ronde de chargeurs, nous nous interrogerons aussi sur les impacts de la crise sur les chaînes logistiques ou « Supply Chain » et sur la façon dont les chargeurs s'organisent pour répondre aux mutations de leur environnement. L'article de G. Paché, Professeur des Universités et Chercheur au CRET-LOG, paru au mois d'avril 2009 dans la *Revue Française de Gestion*, nous apporte quelques éclairages intéressants, résumés ci-après :

« *Le fonctionnement des chaînes logistiques est directement impacté par le niveau d'activité des entreprises* ». Les modes de gestion et de pilotage sont liés à la nature et au volume des flux. Or ce paramètre de base est en forte évolution. Qui dit réduction de l'activité économique dit mécaniquement une réduction de la production et donc des flux et une interrogation sur la pertinence des stocks (combien et où ?).

Pour mémoire, la précédente grande crise (1970) a favorisé un développement rapide de la logistique, lié à la recherche d'économies de coûts dans un contexte de forte concurrence (Tixier et al. 1983). Comme nous l'avons dit précédemment, la forte imbrication des acteurs des chaînes logistiques accentue la dépendance entre ces mêmes acteurs. La crise actuelle souligne l'importance de la **planification** (planification « flexible » qui permet de maîtriser les éléments « stables » du système – standardisation – et de réagir aux éléments plus mouvants par la différenciation) et de mettre en place un **contrôle** permettant à la fois une allocation optimale de ressources (rares et chères) a priori et un réajustement permanent prenant en compte les aléas de dernière minute. On évolue vers des Supply Chain « à géométrie variable » mobilisant des professionnels eux aussi prêts à construire de nouveaux modèles de fonctionnement.



Les réponses et initiatives des acteurs

Les contraintes environnementales, économiques et organisationnelles sont communes (parfois partagées) entre chargeurs et transporteurs. L'accentuation de la pression sur les acteurs de la chaîne ne devrait pas aboutir à une situation de domination stérile car de plus en plus de partenariats émergent entre chargeurs et acteurs du transport et de la logistique.

Les enjeux sont doubles, progresser et avancer de façon positive au niveau des entreprises, mais aussi ne pas reculer sur les objectifs environnementaux exprimés dans le Grenelle de l'Environnement.

Les réponses et initiatives des acteurs s'inscrivent donc bien dans une logique de partenariat. La relation avec le client sort d'une vision classique « client-fournisseur » pour intégrer une dimension « gagnant-gagnant » et intégrer une gestion plus fine des moyens et des ressources mises à disposition comme l'illustrent les deux témoignages ci-dessous :

■ Intervention de Messieurs Rouche (SNCF) et Tual (ARKEMA)

De manière générale, et plus particulièrement en situation de crise, la SNCF met en place des réponses plus ciblées vis-à-vis de ses clients de façon à :

- Accompagner les évolutions de ces derniers (campagnes de promotions de sourciers, évolution des provenances d'automobile en fonction des primes à la casse...).
- Monter des partenariats avec les chargeurs pour amortir les variations de volumes erratiques et maintenir un haut niveau de qualité : exemple avec Arkéma entre les usines de PACA et Rhône-Alpes, avec un système de transport dédié atteignant un haut niveau de fiabilité (99% en 2009).
- Adapter les moyens au trafic réel, tout en conservant un « coussin » pour être capable d'accompagner une hausse de volumes.
- Depuis octobre 2008, Fret SNCF dispose de la totalité de ses moyens en propre (engins, conducteurs et agents au sol), ce qui permet une meilleure réactivité et souplesse vis-à-vis des adaptations au marché.

■ Intervention de Monsieur Hébrard, EASIDYS

Il s'agit ici d'une réflexion globale sur l'organisation actuelle de la Supply Chain et de la proposition d'actions partenariales visant à minimiser les stocks et optimiser les flux.

Schéma traditionnel (figure 1) voit la cohabitation des Usines de production, des Centres de distribution des Industriels (CDI), des Centres de distribution des Distributeurs (CdD). Chacun possède et gère son stock.

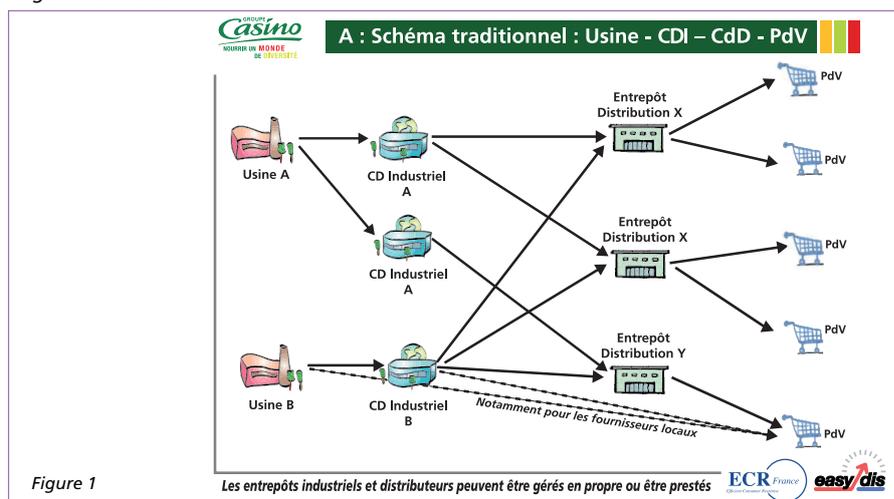


Figure 1

Les entrepôts industriels et distributeurs peuvent être gérés en propre ou être prestés

Schéma (CDI) → PdV. La distribution directe au départ d'un (CDI) peut être une première piste de réponse (le « multipick » consiste à regrouper différents lots industriels pour un seul point d'arrivée, le « multidrop » est la manœuvre inverse, la combinaison des deux est possible). On est dans une logique de massification des flux liée à une forme d'organisation, sans générer de stock intermédiaire (figure 2).

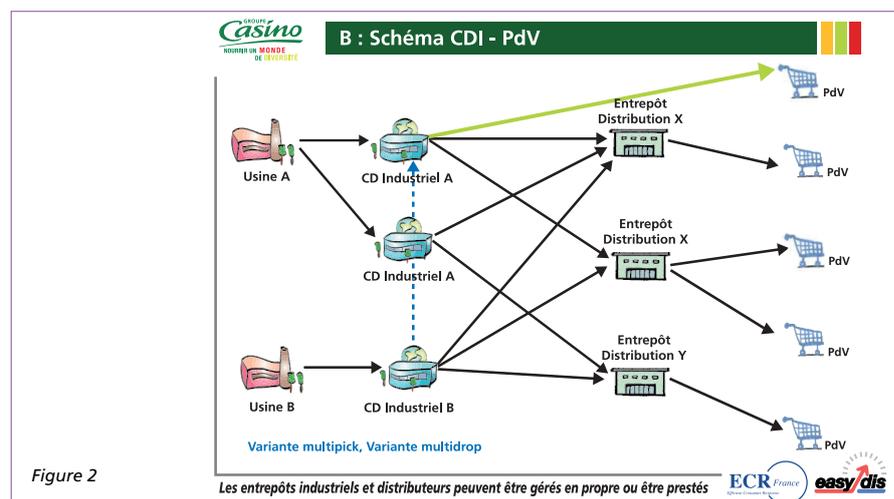


Figure 2

Les entrepôts industriels et distributeurs peuvent être gérés en propre ou être prestés

Schéma Usine → CdC. Une autre variante (figure 3) consiste à faire ces regroupements dès le centre de production, évitant ainsi le CDI et à livrer plusieurs CdC.

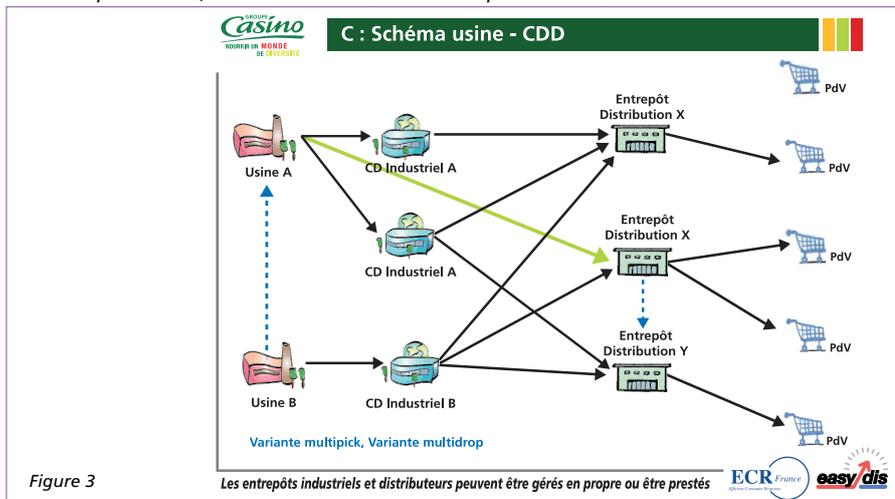


Figure 3

Schéma Usine → PdV. Il est aussi possible de livrer directement des Usines de Production vers les points de livraison, le système d'information permettant les ramasses et regroupements nécessaires (figure 4).

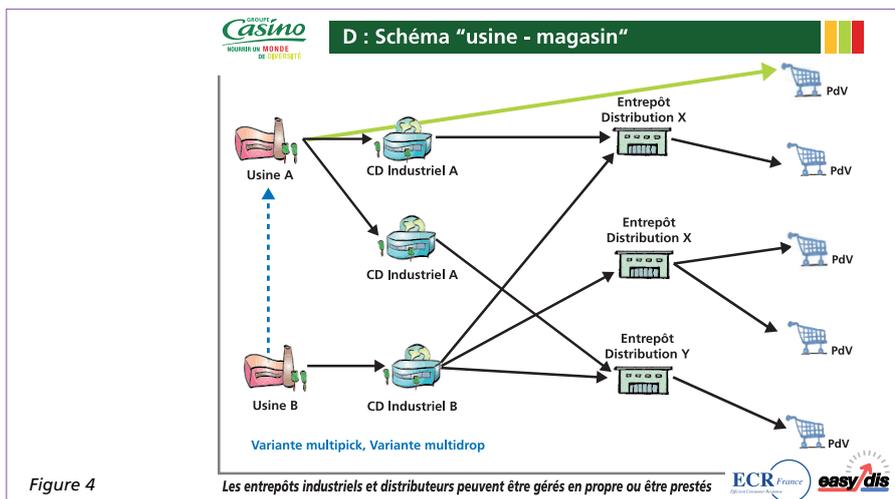


Figure 4

La condition de réalisation de ces schémas est la mise en place d'un système d'information permettant de connaître le détail des points de livraison et de remonter l'information rapidement jusqu'à l'usine. Les circuits et flux sont massifiés et optimisés. Le partenariat entre acteurs de la chaîne est central.

Schéma Entrepôt industriel mutualisé (figure 5). Des industriels appartenant à des entités différentes vont utiliser les mêmes moyens logistiques, ici un entrepôt industriel mutualisé. Il s'agit de partager les coûts fixes et de rentabiliser les moyens, mais aussi et toujours de permettre une massification des flux en direction des mêmes clients. Il est aussi possible de livrer des clients différents en bénéficiant d'un meilleur taux de remplissage des véhicules. Un système multipick / multidrop peut être couplé à cet entrepôt mutualisé. On bénéficie ainsi de plusieurs leviers d'optimisation.

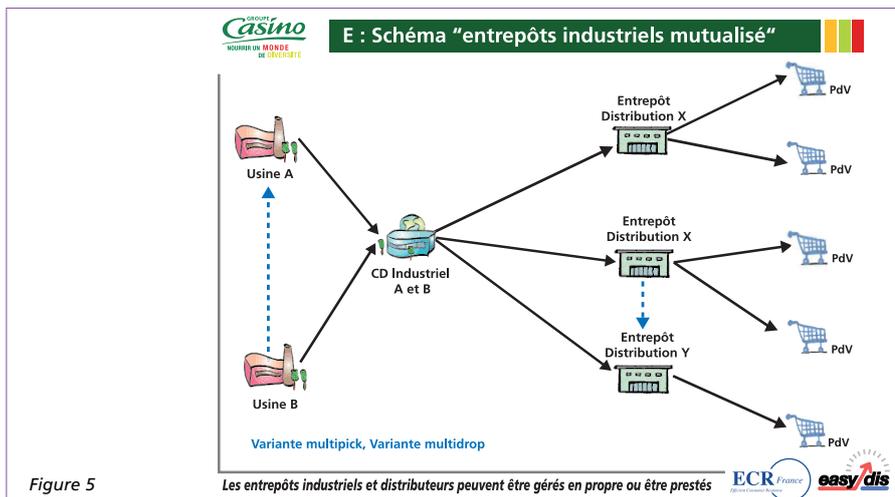


Figure 5



Schéma Entrepôt Distributeur mutualisé (figure 6). Il s'agit ici de distributeurs différents qui vont partager un même entrepôt.

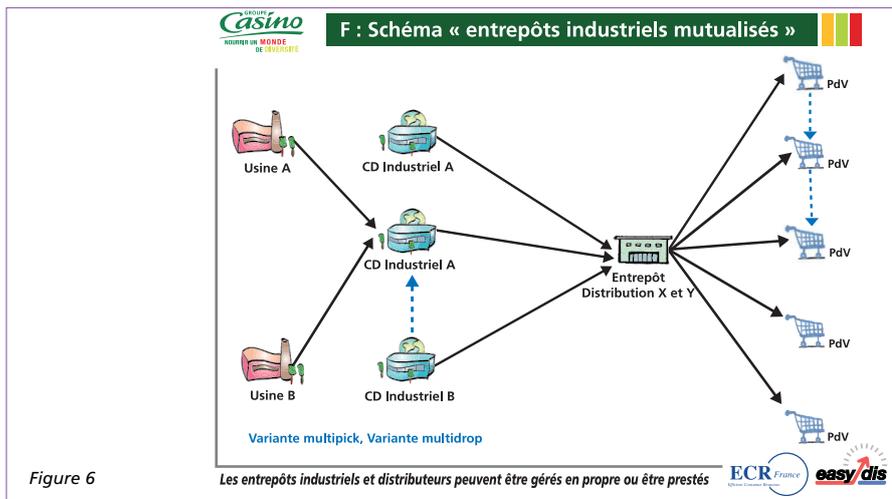
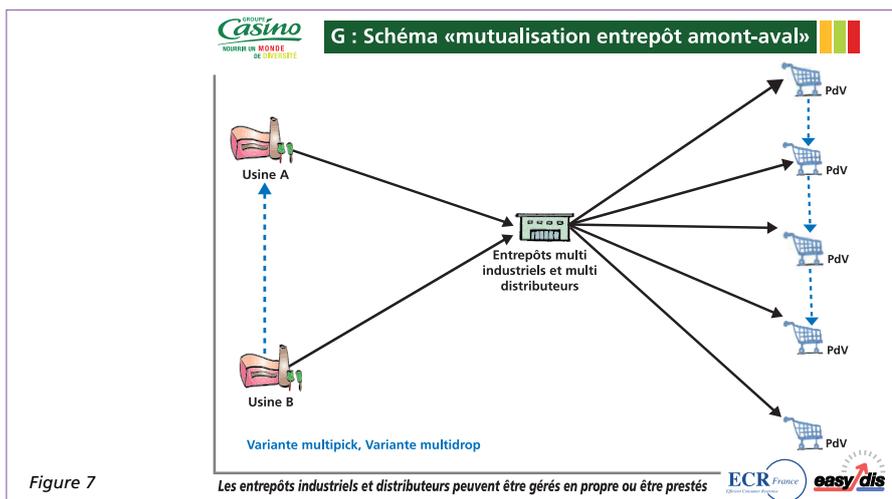


Schéma Mutualisation Amont/Aval (figure 7). Ce schéma joue sur les deux tableaux, un seul site physique partagé entre plusieurs industriels et plusieurs clients. Ce dernier schéma suppose une relation de confiance indispensable au partenariat. C'est le schéma qui minimise le stock (un seul point), ici aussi le système d'information est essentiel à son bon fonctionnement.



3. Les pistes de réflexion encore à approfondir

Au-delà d'une crise conjoncturelle, la réflexion déjà initiée bien avant la crise doit cependant continuer pour engager des actions sur le long terme.

■ Intervention de l'AUTF

Messieurs Rose et Bonnevie, de l'AUTF, rappellent les enjeux du secteur des transports, son importance pour les chargeurs et les objectifs de l'AUTF.

Il s'agit ici de bien prendre la mesure des enjeux du transport, enjeux de compétitivité et de croissance pour l'économie tout entière.

Il s'agit aussi de :

- préserver la mobilité et le libre choix du mode de transport
- libéraliser les transports (ouverture des marchés)
- préserver la liberté contractuelle
- rappeler les réalités et sortir des clichés
- augmenter la performance de chaque solution modale.



Différents dossiers sont ensuite abordés :

ROUTE ET COMPTE PROPRE

Dossiers en cours :

- Cabotage
- Taxe kilométrique
- Augmentation des poids et dimensions
- Expérimentation des EMS
- Nouveau régime des formations obligatoires des conducteurs routiers.



FERROVIAIRE

Objectifs :

Parvenir à une offre fiable et compétitive à moyen terme.

dossiers en cours :

- Parachèvement de l'ouverture à la concurrence
- Réorganisation de la gestion de l'infrastructure
- Tarification de l'infrastructure
- Préparation du fret ferroviaire européen de demain
- Les opérateurs ferroviaires de proximité
- Quel futur pour le « Wagon isolé » ?



FLUVIAL

- Canal Seine-Escaut
- Écluse fluviale de Port 2000 ?
- 44 tonnes pré/post
- Pistes d'amélioration de la performance du mode
- Développement de l'offre « multimodale ».



MARITIME

- Aider nos adhérents à gérer la nouvelle organisation du marché suivant la disparition des conférences :

Appel d'offre

Contractualisation

Etude des clauses de B/L

- Amélioration du service et de la compétitivité du passage portuaire, suivi de la Réforme des Grands Ports Maritimes
- Réforme du Droit Maritime International.



L'EMS est un ensemble modulaire composé :

Pour répondre au poids :

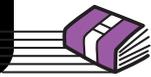
- d'un camion « porteur » tirant une semi-remorque par l'intermédiaire d'un « dolly »,
- d'un tracteur et sa semi-remorque tirant une remorque.

Pour répondre au volume :

- des remorques ou semi-remorques mesurant soit 13,60 m, soit 7,82 m.

L'ensemble peut peser de 48 tonnes – il a alors au moins 7 essieux – à 60 tonnes – il a alors 8 essieux – dont au moins 2 essieux moteurs.

Les EMS peuvent transporter 52 palettes au standard européen (120 x 80 cm) au lieu de 33 dans un camion actuel. Ils peuvent également transporter des conteneurs au standard ISO, soit un de 40 pieds (12,192 m) ou même de 45 pieds (13,58 m) et un de 20 pieds (6,058 m), soit trois de 20 pieds.



AÉRIENS

- Réforme de la Directive 2320, modification de la réglementation nationale du « Chargeur connu »
- Actions d'influence pour la neutralité et l'ouverture du CCS de Roissy CDG
- Transparence du mode de fixation des de surcharges.



ENVIRONNEMENT

- **Anticiper** la réglementation sur les quotas d'émissions de CO₂ et/ou la taxation carbone
- **Définir** un indicateur de mesure commun des gaz à effet de serre et participer aux travaux de l'Observatoire de l'Energie, de l'Environnement et des Transports
- **Recueillir** les bonnes pratiques « environnementales » et les actions innovantes dans les différentes entreprises
- **Travailler** en synergie avec les différentes organisations traitant de cette problématique
- Développer le questionnaire « Transport-Environnement » pour intégration d'un volet environnement dans les appels d'offres TRM.



OPÉRATIONS DOUANIÈRES

L'AUTF est l'un des principaux moteurs du Forum Douane / Entreprises mis en place par le MINEFI

Actions permanentes auprès de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects et de la Direction Générale des Impôts ainsi qu'auprès de la DG TAXUD :

- **justificatif à l'export**
- **guide des voies de recours**
- **TVA à l'import**
- **charte qualité.**

Dossiers en cours

- Mise en œuvre de l'OEA, des procédures ECS & ICS
- Négociation des DAC du Code des Douanes Communautaires modernisé
- Dématérialisation des documents.



SÛRETÉ DU FRET

Les points clés du dossier sûreté pour les chargeurs :

- Sûreté et transports internationaux
 - suivi des Réglementations « modales »
 - demande d'un accord de reconnaissance mutuelle EU / USA
 - refus du 100% Scanning.
- Sûreté de la chaîne logistique intra-européenne
 - travaux de normalisation AFNOR/CEN.





En conclusion

par J.-C. Leydet

Sur les thématiques du transport de marchandises et les préoccupations des chargeurs, la réflexion de la puissance publique, dont le ministère en charge des transports, a été longtemps centrée sur l'infrastructure en tant que « tuyau », puis sur les prix.

L'intérêt de ce court débat sur les chargeurs a été d'aider à la compréhension de la chaîne globale, de son économie et de ses enjeux en termes de

- performance de la chaîne transport-logistique
- optimisation de la qualité
- gestion/optimisation des flux
- besoin en matière de services.

Ainsi, les intervenants et les riches échanges avec la salle ont permis d'éclairer utilement les points suivants :

- exposé des contraintes environnementales, économiques et organisationnelles ;
- analyse des préoccupations communes entre chargeurs et transporteurs, celles-ci ne devant pas aboutir à une situation de domination/rapport de force stérile ;
- émergence de partenariats entre chargeurs et acteurs du transport et de la logistique.

Les réactions de la salle laissent voir qu'il existe des marges de progrès. Il faut saluer en cela le rôle de l'ORT qui offre un espace de discussion pour permettre d'avancer positivement.

Enfin, cette matinée a mis en exergue les enjeux pour le futur qui sont intimement liés à la sortie de crise, sans recul sur les objectifs de compétitivité et de préservation de la qualité environnementale.

En cela, le prochain vote de la Loi Grenelle et la territorialisation de ses objectifs sont une opportunité pour concilier les aspects économique, social et environnemental dans le secteur du transport et de la logistique. A ce titre notre région est particulièrement bien placée pour le report modal et le fret ferroviaire. Les chargeurs, alliés aux opérateurs de transports, sont à même de contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

Les participants



Rôles et missions

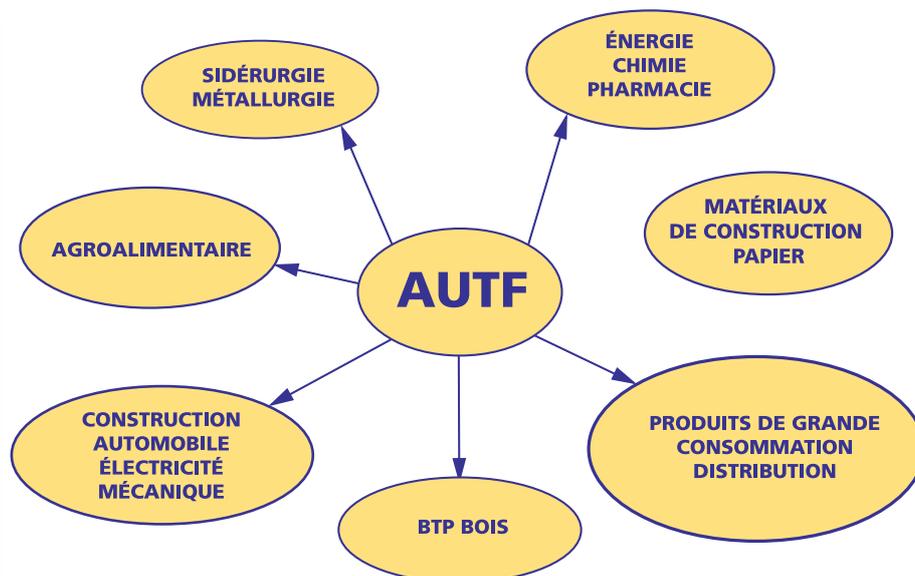
- Fonction transversale transport: la défense des chargeurs
- Compte propre et compte d'autrui
- Tous modes de transport et fonctions associées (douane, sûreté, environnement)

Tous secteurs d'activité: industrie, commerce, distribution

Tous échelons (national, européen, international)

3 missions :

- veille et action
- information et conseil-anticipation
- partages et échanges d'expérience





EASYDIS - CHIFFRES CLÉS

→ Easydis en quelques chiffres

- Un CA de 574 millions d'euros.
- 1 000 000 m² d'entrepôts.
- 2 500 tournées par jour pour acheminer 2 millions de colis.

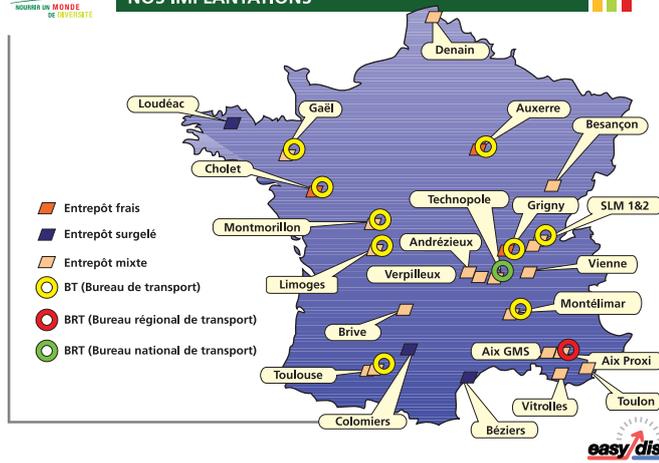
→ Organisation et structures

- 3 800 personnes titulaires.
- Un savoir-faire dans tous les métiers de la Supply Chain.
- Filiale d'un important groupe financier spécialisé dans le domaine de la distribution.

Figure 3



NOS IMPLANTATIONS



Glossaire

ECR : « Acronyme anglais de Efficient Consumer Response, désigne l'initiative conjointe industrie-commerce destinée à apporter une réponse optimale au consommateur. Elle exprime la volonté des entreprises qui y adhèrent de mieux organiser l'ensemble de la chaîne de commercialisation et d'approvisionnement, en rendant les systèmes d'échange plus efficaces, moins coûteux et plus réactifs aux attentes des consommateurs. »

(Source ECR France, www.ecr.org)

CCC (Centre de consolidation et de collaboration) : « C'est le nom un peu barbare du nouveau concept logistique imposé par la grande distribution française. Il consiste à regrouper dans l'entrepôt d'un prestataire logistique –pour le compte du distributeur– une petite centaine de fournisseurs qui peuvent y stocker jusqu'à mille palettes. Cet entrepôt est par ailleurs dédié à une famille de produits spécifiques (épicerie, textile...). Ainsi, l'industriel ne livre plus qu'un seul dépôt au lieu des divers entrepôts régionaux

de l'enseigne. De son côté, le distributeur reçoit des camions complets dans ses magasins ou sur ses plates-formes d'éclatement, qui redistribuent localement les produits. L'entrepôt de Cavaillon (Vaucluse), géré par le prestataire ID Logistics pour Carrefour, n'a rien en apparence de différent des autres entrepôts. On retrouve du stock sur rack et de la préparation de commandes traditionnelles. Mais il permet de réduire les coûts logistiques et les ruptures en magasin de 20%. Un portail intranet, outil de base pour les fournisseurs, permet de gérer les commandes sans investissement pour ces derniers. Pour les prestataires logistiques, dans une période de vaches maigres, c'est sans doute une bouffée d'oxygène bien salutaire, qui apporte un supplément d'activité. »

(Source *l'Usine Nouvelle* n° 3160 du 17 sept. 2009)

IRU : International Road transport Union.



Bibliographie

■ Perspectives de l'économie mondiale, Rapport FMI avril 2009

« L'économie mondiale traverse une grave récession causée par une crise financière massive et une perte de confiance aiguë. Le rythme de contraction devrait se modérer à partir du second trimestre, mais les projections laissent entrevoir un recul de 1,3% sur l'ensemble de l'année 2009, puis une reprise seulement partielle en 2010, avec une croissance de l'activité de 1,9%. Pour que ce retournement se produise, il importera d'intensifier les efforts d'assainissement du secteur financier, tout en continuant à soutenir la demande par la détente monétaire et budgétaire ». Le rapport FMI revient sur les perspectives de l'évolution de la situation de crise dans l'économie mondiale.

■ Rapport de l'IRU (septembre 2009)

L'IRU (site www.iru.org) propose sur son site une analyse des impacts de la crise dans le transport routier, à partir d'une enquête menée auprès de ses membres dans 71 pays européens. Le site présente aussi les propositions de cette organisation vis-à-vis des autorités compétentes.

■ Revue Française de Gestion, n° 193, avril 2009, p. 51-57

Quels impacts de la crise sur la logistique ?
auteur : Gilles PACHÉ

« Le fonctionnement des chaînes logistiques (ou supply chains) est directement impacté

par le niveau d'activité des entreprises. En effet, le pilotage des flux de produits en circulation, fondement de la démarche logistique, dépend directement de la nature et du volume de ces flux. L'article souligne que la crise actuelle va modifier radicalement la manière d'envisager la planification et le contrôle des supply chains. La rupture la plus profonde sera liée à la généralisation de ce que l'auteur dénomme les supply chains à « géométrie variable », mettant l'accent sur des capacités extrêmes de réactivité face aux mutations rapides de l'environnement. » *Source RFG*

■ Stratégie logistique, hors série numérique 2009

« Objectif zéro stock »

« Jean-Michel Bru, directeur des relations extérieures de Carrefour, explique ce que recouvre la notion de centre de consolidation et de collaboration. Un concept venu d'Outre-Atlantique pour aider PME et TPE à fluidifier leur logistique. Exemple à l'appui avec le témoignage de Michel Moussi, directeur commercial de Relevi, fournisseur de produits ménagers ». L'article présente les enjeux, les ambitions et les objectifs du projet et insiste sur l'interaction entre organisation, flux physiques et flux d'informations indispensables pour mettre en œuvre des modèles logistiques bouleversant les schémas traditionnels.

■ N° 34 – SUPPLY CHAIN MAGAZINE – mai 2009

Des CCC pour tendre les flux de produits secs

« CCC. Ces trois lettres sont synonymes de gros changements en perspective dans le domaine de la grande distribution hexagonale en 2009. Les Centres de Consolidation et de Collaboration sont en effet au cœur de la stratégie de flux tendus (cross docking) du groupe Carrefour. Un changement pour l'enseigne bien sûr, avec l'objectif d'une diminution drastique des stocks sur les produits secs, mais aussi pour une grande partie de ses fournisseurs, qui seront amenés à mutualiser leurs approvisionnements et leur stock. Entre les deux, les prestataires logistiques vont pouvoir proposer des services à valeur ajoutée allant au-delà du triptyque réception, préparation, livraison ». En complément de l'article précédent.

■ Crise et transport maritime : à quand le rebond ?

Un dossier à consulter sur le site de l'AIVP (Association Internationale Villes et Ports) www.aivp.org, comportant plusieurs articles sur le constat des impacts de la crise sur le transport maritime, et les évolutions à prévoir. Et toujours :

■ La conjoncture des transports, sur le site du MEEDDAT

(<http://www.statistiques.equipement.gouv.fr>)

Le CRET-LOG

Le CRET-LOG est un Laboratoire Universitaire de Recherche en Sciences de Gestion, spécialisé en Logistique.

Depuis sa création en 1973, le CRET-LOG se consacre à la recherche académique et appliquée, tout d'abord en économie des transports et ensuite en gestion des entreprises.

Portée par la volonté de faire évoluer la recherche en Sciences de Gestion, l'équipe du laboratoire s'est très tôt consacrée à la **logistique**, spécialité émergente, au point d'en devenir la référence française du domaine.

La forte productivité de l'équipe scientifique dans des travaux de recherche innovants, les nombreux échanges professionnels avec des entreprises industrielles et de services, l'engagement du laboratoire au sein de réseaux publics ou professionnels, nationaux et internationaux ont fortement contribué à la notoriété de cette discipline des Sciences de Gestion.

La logistique est d'ailleurs reconnue discipline de spécialité dans le concours d'agrégation du supérieur depuis l'année 2000.

Composée de plus de 40 chercheurs ou enseignants-chercheurs et d'autant de doctorants, l'équipe de recherche du CRET-LOG a pour vocation de produire, échanger et transmettre des connaissances scientifiques à travers trois types d'activités : la recherche, l'enseignement supérieur et l'étude ou l'expertise pour le compte de partenaires privés ou publics.

La formation à la recherche est une démarche globale au cœur du système LMD.

La recherche s'organise autour de six axes :

- management logistique en milieu international ;

- management de la firme, performances et création de valeur ;
- stratégie des acteurs et « Supply Chain Management » ;
- systèmes d'information et gestion des organisations ;
- logistique et environnement ;
- socio-économie des transports et aménagement.

Le CRET-LOG est un Laboratoire Universitaire de Recherche en Sciences de Gestion actif dans l'échange des savoirs et l'internationalisation des compétences.

[Suite p 12]



Le CRET-LOG

[Suite]

De la mutualisation des expertises intra ou inter-professionnelles...

Le CRET-LOG entretient de nombreuses coopérations avec des universités françaises ou étrangères, des Grandes Écoles, des organismes de recherche et des organisations internationales : École Nationale des Ponts et Chaussées, ESSEC, INRETS, OCDE, Université de Lyon II, Université de La Réunion, Technische Universität de Hambourg, Université d'Huddersfield, Cranfield School of Management. École de management d'Oslo (Norvège), HEC Montréal, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Université de Westminster, Université de Laval (Québec), Université du Québec (Trois-Rivières), Universités de Sao Paulo, de Florianopolis et de Fortaleza (Brésil), Université Cadi Ayyad (Marrakech - Maroc), SITRASS – Séminaire International sur les Transports de l'Afrique Sub-Saharienne-, CEMT – Conférence Européenne des Ministres des Transports... **ou des collaborations scientifiques...**

L'équipe du CRET-LOG participe à de nombreux projets européens, organise des colloques nationaux et internationaux,

s'implique dans des réseaux publics ou privés parmi lesquels : l'European Logistics Association – ELA, la Fondation Nationale pour l'Enseignement de la Gestion des Entreprises – FNEGE, l'Association Information and Management – AIM, les Rencontres Internationales de la Recherche en Logistique – RIRL, l'Association française pour la LOGistique – ASLOG, l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie – ADEME, etc.

le CRET-LOG applique les concepts de la logistique et de la circulation des flux à toutes les étapes du processus de production et de diffusion des connaissances scientifiques.

Étude, expertise et valorisation de la recherche au CRET-LOG

Laboratoire Universitaire de Recherche en Sciences de Gestion

De la recherche académique à la valorisation de la recherche, des grands programmes nationaux ou européens aux missions d'expertises au sein des entreprises, l'équipe

du CRET-LOG s'organise autour des projets pour produire et échanger de la connaissance.

Les contrats de recherche appliquée et de conseil sont effectués par le laboratoire –enseignants-chercheurs, chercheurs-consultants– ou par le biais de JONCTION, structure de conseil adossée au CRET-LOG, pour le compte d'organisations internationales, de ministères, de collectivités, de chambres de commerce et d'industrie et de plus en plus, pour le compte d'entreprises.

Placés sous la responsabilité scientifique des enseignants-chercheurs du laboratoire, les contrats de recherche PREDIT comme les bourses de l'ADEME offrent aux doctorants des possibilités de financement de thèse. Les contributions du CRET-LOG concernent la thématique « Logistique, transport et environnement ».

L'implication du CRET-LOG dans ces diverses structures incitatives conjuguée à la volonté d'accompagner la formation « à la recherche » et « par la recherche » des doctorants jusque dans la dimension « conduite de projet » participent au développement de l'activité contrats d'études.

Les communications présentées durant cette journée figurent sur le site de l'ORT

Madame Stéphane Sirjean, Consultante chez JONCTION ETUDES CONSEIL, également chercheur associé au CRET-LOG, membre de l'ORT, a assuré la réalisation de ce numéro spécial ainsi que l'animation de la journée.



L'ORT a relooké son site internet www.ort-paca.fr



Éditeur : Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur

16 rue Antoine-Zattara – 13332 MARSEILLE CEDEX 3

Tél. : 04 88 00 44 28 / 04 88 00 44 45 / 04 88 00 44 47

Site : www.ort-paca.fr

Réalisation JT : M^{me} Stéphane Sirjean, Consultante chez JONCTION ETUDES CONSEIL, également chercheur associé au CRET-LOG, membre de l'ORT

Directeur de la publication : Jean-Louis AMATO, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72