

Green Supply Chain

Des enjeux majeurs, au cœur de l'innovation des prestataires logistiques

La Green Supply Chain est un concept développé depuis longtemps dans la communication et les médias. Il intègre un ensemble de thèmes qui contribuent à limiter l'impact des activités Supply Chain sur l'environnement. Ce concept couvre bien sûr le transport et l'entreposage, mais plus largement les schémas de distribution et d'approvisionnement ou encore la reverse logistique. Les prestataires logistiques sont les acteurs clé de la Green Supply Chain. Certains sauront en tirer profit en développant de nouveaux marchés et services et d'autres, qui n'auront rien fait, en subiront les impacts sur leur business model. Les leaders y voient la possibilité de créer de la valeur sur le long terme pour leurs activités et de mettre en avant une image eco-responsable et innovante auprès de leurs actionnaires, clients et salariés.

Les clients des prestataires logistiques expriment de plus en plus des besoins ou des exigences particulières pour évoluer vers une Supply Chain plus verte. Ils cherchent à mettre en avant leur politique de développement durable par l'utilisation de moyens écologiques ou de nouveaux schémas logistiques, même si cela peut leur coûter un peu plus cher. Ils savent que cela va contribuer à leur image de marque. Par exemple, Monoprix fait livrer ses magasins Parisiens avec une approche ferroviaire et une livraison par des véhicules au Gaz Naturel de Ville. Cette démarche lui a permis de communiquer positivement sur le positionnement de sa marque vis-à-vis des consommateurs. Les clients attendent de leur prestataire la capacité à innover et à apporter des solutions améliorant leur modèle Supply Chain, tout en limitant les surcoûts logistiques. Des questions sont récurrentes autour de la livraison urbaine, des émissions de CO₂ de



©VINCI CONSULTING

leurs activités logistiques, de l'organisation des approvisionnements depuis des zones lointaines ou encore des schémas de reverse logistique. Les prestataires logistiques doivent désormais s'organiser pour accompagner leurs clients dans ces démarches projectives.

Réduire les émissions de CO₂

Dans ce contexte, les ambitions affichées des principaux leaders de la prestation logistique sont très élevées dans les domaines de la Green Supply Chain. Ils les positionnent au cœur de leur stratégie d'innovation et de développement. Les enjeux associés sont considérables car les investissements à engager peuvent être très importants et les marchés restent difficilement prévisibles. Malgré tout, la plupart d'entre eux se sent investie du devoir de réduire très fortement les émissions de CO₂ dues à leurs activités. Certains prestataires logistiques ont donc engagé de grands programmes pour calculer l'empreinte carbone de l'ensemble de leurs activités et répondre ainsi aux sollicitations réglementaires, mais aussi à la pression de leur écosystème. Ils ont intégré ces résultats dans leur plan de communication. Les plus avancés ont initié des démarches d'amélioration continue en lançant des plans d'actions concrets pour réduire les émissions de leurs activités en propre et sous-traitées (transport, entreposage). L'un des facteurs clé de succès est de conduire des actions qui pourront être valorisées auprès de leurs clients.

Développer le multi-modal

Autour de ces objectifs de réduction de l'empreinte carbone, des initiatives se multiplient pour créer des alternatives à la route, donnant des pers-



Flavien Lamarque

Associé de Vinci Consulting en charge de la practice Operations
flavien.lamarque@vinci-consulting.com



©VINCI CONSULTING

pectives de développement au transport multimodal. Plusieurs facteurs sont favorables à cette évolution : la sensibilité accrue des acteurs aux impacts écologiques en termes d'image, la perspective de nouvelles taxes sur le transport routier (type Eurovignette), la hausse des coûts du transport routier, et notamment la part croissante du poste carburant (environ 25 %), le bilan carbone particulièrement positif du ferroviaire (division par 17 du CO₂ dégagé par rapport au transport routier) et l'émergence ainsi que la consolidation d'acteurs européens dans le marché du fret ferroviaire suite à l'ouverture à la concurrence.

Ces facteurs, qui contribuent naturellement à accélérer les réflexions sur le multimodal, donnent naissance à de nombreuses initiatives :

- la création d'autoroutes rail-route Nord-Sud pour transporter des camions sur des trains (deux lignes en service actuellement). L'objectif est qu'en 2020, la moitié des camions transitant sur les autoroutes passent sur des trains ;

- l'initiative CAREX visant à faire transiter des flux via des lignes ferroviaires grande vitesse pour se substituer aux flux aériens et routiers et entraîner ainsi des gains financiers substantiels (en moyenne, division par deux du prix d'une palette par rapport à l'aérien) ;

- des apports d'expertise et de subventions, en particulier de l'ADEME, visant à favoriser l'acquisition de caisses mobiles pour le transport rail-route...

En parallèle, les initiatives locales d'entreprises fleurissent pour faciliter l'acheminement des produits par voie ferroviaire ou par voie fluviale vers leurs clients (Carrefour, Monoprix et Auchan).

Certes, des freins à ce développement restent présents. Les infrastructures sont à développer, les coûts des sillons ferroviaires sont élevés et les délais d'acheminement, souvent plus longs. La lenteur des voies fluviales et le manque d'interconnexions et d'interopérabilité entre les voies ferroviaires et fluviales internationales restent des axes de travail et de proposition pour la plupart des opérateurs logistiques. Enfin, la grande partie des transports se fait sur de petites distances (-200km), pour lesquelles le routier est difficilement remplaçable, ce qui fait que la substitution par d'autres modes ne concernerait que 5 % des flux.

De nouveaux schémas de distribution urbaine

Face à la pression des pouvoirs publics et à la montée attendue du prix du pétrole, les schémas classiques de la distribution urbaine sont en train de vivre un véritable changement de paradigme.

Les enjeux sont de réduire les nuisances sonores, limiter la pollution, décongestionner le trafic et rendre la vie plus agréable aux habitants des grandes villes. Quand on pense qu'il y a plus de 350.000 livraisons par jour à Paris et que le transport de marchandises y représente le quart des émissions de CO₂, on comprend que la collectivité s'en préoccupe. Plus généralement, les acteurs publics et privés, collectivités locales, politiques, chargeurs, constructeurs de véhicules sont déjà en mouvement (réglementation CO₂, développement de ZAPA dans les grandes villes). La concurrence sur ce marché de la distribution urbaine s'est renforcée avec l'arrivée de nouveaux acteurs de niche, qui peinent à obtenir un modèle rentable en se positionnant sur le dernier km. Les leaders de la messagerie vont se positionner en cherchant à proposer à leurs clients de nouveaux schémas de distribution en centre ville, utilisant des véhicules électriques ou hybrides.

Une meilleure gestion des déchets

Enfin, les enjeux du recyclage sont au cœur des concepts de la Green Supply Chain, au plan environnemental, par la réduction du stockage des déchets, les économies de matières premières et la réduction des émissions de carbone, mais également au plan sociétal par la limitation de la prolifération des déchets et de leurs conséquences sanitaires, voire esthétiques. Des décrets qui introduisent la responsabilité des producteurs d'enlever, de recycler et de valoriser les déchets obligent certains secteurs à se structurer. Les industriels peuvent s'adosser à des Eco-Organismes (Recyclum, EcoLogic, European Recycling Platform fondé par HP, Sony, Electrolux et Gillette).

Reste que les enjeux de Supply Chain (collecte/groupage, transport, mise en valeur...) sont particulièrement complexes dans ce domaine : fort volume mais faible valeur des produits transportés, éparpillement des points de collecte, complexité technique de la manipulation des produits, sans parler de la disponibilité de moyens de recyclage compatibles avec les volumes à traiter. Ces facteurs contraignent fortement l'organisation de ces flux. Par exemple, les concepts de déconstruction automobile à fort volume (des « usines à déconstruire » de taille comparable aux sites d'assemblage...) initiés lors de l'annonce des directives européennes VHU ont très vite buté sur le coût du transport de véhicules hors d'usage ayant divisé par 30 leur valeur, mais étant tout aussi coûteux à transporter que des neuf. Dans ce cas, une logique de sites de déconstruction de proximité s'impose afin de limiter les coûts de collecte et de mutualiser ensuite le transport aval de matières à

INDEX DES ANNONCEURS N° 55 - Juin 2011

A	
ACK FORANKRA	59
AGENORIA	45
A-SIS	33
ATHESI	13
B	
BARJANE	79
BITO SYSTEMES	Face Edito
C	
CENTRIC	9
COLD CHAIN	69
CPIM de France FAPICS	35
D - E	
DATALOGIC	63
EOL	29
EUROMATIC	11
F - G	
FAUBOURG Promotion	75
FREELOG	Cavalier
GROUPE ASTRE	3° de cov.
I - L	
IPP LOGIPAL	43
LBM	21
M - N	
MANHATTAN Associates	23
MAZARS	15
NITICA	4° de cov.
P	
PEA Consulting	Face Sommaire
PORT DE ROUEN	55
PREACTOR	39
S	
SOGARIS	73
SSI SCHAEFER	53
SCMagazine FORUM D'ÉTÉ	83
T	
TERRA TECHNOLOGY	19
TOOLSGROUP	25
TOSTAIN & LAFFINEUR	77
TRANSWIDE	51
U - V	
ULMA	27
VIF	49

INDEX DES ANNONCEURS site Internet - Mai 2011

B - C	
BEARING POINT	
CENTRIC	
D - E - G	
DDS Logistics	
ELCIMAÏ	
GENERIX	
I - J	
INFOR (à valider)	
INTERMEC	
J&M Management Consulting	
N - R	
NITICA	
REALIZ	
S - T - V	
SAP	
TXT e-Solution	
VOCOLLECT	

valoriser. Dans un autre registre, une valorisation efficace des ampoules et tubes d'éclairage (voir l'organisme Recylum) suppose de ne pas les briser, ce qui impose de les collecter et de les transporter dans des contenants réutilisables spécifiques...

Le potentiel d'innovation est immense

On le voit, dans le domaine de la Green Supply Chain, l'innovation ne réside pas tant dans les solutions retenues que dans la bonne combinaison de solutions connues, dans une « ingénierie » de la Supply Chain complète qui doit jongler en permanence avec des contraintes économiques, techniques et physiques fortes. D'un autre côté, l'innovation peut se développer sans forcément tenir compte d'un existant pesant puisque tout est à construire : utilisation de solutions de transport, de conteneurisation ou de stockage nouvelles...

Est-ce un effet de mode ? Certainement pas, la crise économique sans précédent que le monde vient juste de traverser, a retardé cette tendance. Nous ne sommes qu'au début du mouvement Green Supply Chain et il va s'amplifier de manière importante dans les cinq prochaines années. Ceux qui ne se seront pas positionnés seront emportés par la vague. Le potentiel d'innovation est immense. De plus, l'ensemble des acteurs de la chaîne ont pris conscience de la nécessité d'y travailler, les clients également car leurs propres clients le leur demandent. De plus, les enjeux en termes d'image sont devenus stratégiques. Les prestataires logistiques doivent donc s'engager sur cette voie pour développer l'apport de valeur à leurs clients et contribuer à cette initiative citoyenne. ■



©VANG CONSULTING

PROCHAIN NUMÉRO

DOSSIER

Prévisions de ventes



TABLE RONDE

Identification automatique



POUR VOS APPELS D'OFFRE : TMS