

STRATÉGIES LOGISTIQUE

PILOTER L'ENTREPRISE EN MOUVEMENT

HORS-SÉRIE
WORLD CLASS
LOGISTICS
N°11
Décembre 2016



Les dossiers candidats



World Class Logistics
PARIS

13 décembre 2016 - La Défense

World Class Logistics :
Comprendre le monde

PROCÉDURES DOUANIÈRES :
harmoniser et simplifier



strategieslogistique.com

Innover à l'international

World Class Logistics réunit directeurs *supplychain*, logistiques, SI, chefs de projets ainsi que les fournisseurs, prestataires apportant solutions, innovations et méthodes novatrices pour créer de la valeur autour d'opérations logistiques France / Europe / Monde. Articulé entre conférences thématiques et rencontres d'affaires, nous proposons d'obtenir une vision proactive de la logistique internationale et des contacts professionnels qui permettent de répondre à vos besoins de performance.

La journée sera aussi consacrée à la cérémonie de remise des Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable. La première édition en 2015 a démon-

tré l'intérêt des acteurs des transports et de la logistique et leur implication dans le développement d'innovations pertinentes à la fois économique-ment et durablement. L'ensemble des dossiers déposés dans le cadre de cette deuxième édition sont présentés dans ce hors-série Stratégies Logistique, preuve de l'imagination de notre secteur et de l'engagement de tous. Où l'on observera que durabilité rime désormais avec efficacité économique et vision d'avenir...

Bonne journée et bonne lecture.



Lionel Barbé

Directeur général de Premium Contact

SOMMAIRE

► DÉCOUVRIR

- 4 **Les conférences : comprendre le monde**
- 6 **Prix de l'innovation durable : l'innovation durable à l'honneur**
- 7 **Infrastructures : bien-être et biodiversité**
- 8 **Eco-solutions : les solutions en mode éco**
- 11 **Chargeurs : énergie au programme**
- 12 **Logistique urbaine : quand l'innovation arrive en ville**
- 14 **Transporteurs / prestataires : innover pour se développer**

► PARTAGER-COMPRENDRE

- 16 **Enquête : les entreprises, sensibles au CO₂**
- 17 **Le tableur toujours d'actualité, le TMS en embuscade**
- 18 **Réussir son appel d'offres transport**
- 19 **Grandes manœuvres dans l'aérien**
- 20 **Un management performant grâce aux "KBI"**
- 22 **Veillez au grain sur les accords de libre-échange**
- 23 **Comment sécuriser ses logiciels de *supplychain***
- 24 **L'IPB orchestre les *supplychain* internationales**
- 26 **Le Code des douanes de l'Union est déjà une réalité**
- 28 **Le dédouanement nouvelle génération**
- 30 **Challenges et opportunités de l'internationalisation**

STRATÉGIES
LOGISTIQUE
PILOTER ■ L'ENTREPRISE ■ EN MOUVEMENT

► 24, allée des Verdiers – 95800 Courdimanche – Tel : 09 612 644 58 – www.strategieslogistique.com

► **Éditions Presse Pilote** – Directeur de la publication : Gilles Solard

► **Rédaction** - Rédacteur en chef : Iwen Layec – Tel : 06 60 55 18 06 – iwen.layec@strategieslogistique.com

A participé à ce numéro : Erick Demangeon

► **Réalisation** : Hélène Fouquet - helenefouquet@icloud.com

► **Publicité** : Iwen Layec – Tel : 06 60 55 18 06 – iwen.layec@strategieslogistique.com

► **Tarifs abonnements France (TVA 2,1 % incluse)** : 1 an : 6 numéros + accès web : 100 euros TTC -

Etudiants/demandeurs d'emploi : 55 euros TTC sur justificatif. Etranger : nous consulter. Règlement à l'ordre des Editions Presse Pilote –

Pour la CEE, précisez le numéro de TVA Intracommunautaire.

► **Stratégies Logistique** est édité par les Editions Presse Pilote. Principal actionnaire : Gilles Solard – SAS au capital de 5 000 euros – 519 521 363 RCS Pontoise

ISSN 1249-2965 – Imprimé en France : Maqprint

Comprendre le monde



Durant la journée World Class Logistics, les grands acteurs de la logistique prendront la parole pour dessiner les contours des

nouvelles technologies, nouvelles pratiques et nouveaux enjeux au service d'une logistique internationale. Revue de détail des conférences et ateliers programmés...

Quels nouveaux métiers pour accompagner la transformation digitale de la supplychain ?

Xavier HUA, délégué général d'ECR France, viendra présenter les conclusions de la série d'ateliers de travail qui a réuni une quinzaine de directeurs *supplychain* d'industriels, distributeurs et prestataires logistiques du secteur des produits de grande consommation. Au programme : les nouveaux métiers logistiques, les profils attendus pour s'engager dans la transformation digitale, les moyens d'attirer et retenir les talents de demain et la conciliation des nécessaires compétences techniques et comportementales.

Transformation digitale : l'individu au cœur de la conduite du changement

Philippe Le Gloahec, *consultant senior manager* chez Hardis Groupe, interviendra sur la transformation digitale qui s'accompagne de profonds changements organisationnels, culturels, voire de *business model* des entreprises. Pour Hardis Group, elle ne saurait se passer d'une conduite du



changement bien préparée, pour anticiper les freins et accompagner les (r)évolutions auxquelles les collaborateurs doivent faire face.

Du concept à l'industrialisation de l'Internet des objets en milieu professionnel

A l'occasion de cet atelier, Soline Olszanski, directeur Stratégie et Innovation du groupe Hub One, reviendra sur la concrétisation de l'Internet des objets dans le transport et la logistique.

Des robots et des hommes : comment préparer une transition vers une logistique robotisée ?

Les solutions de robotisation de la logistique progressent à grande vitesse depuis que les géants du Web en ont

fait leur cheval de bataille pour étendre leur champ d'action. La robotisation se distingue de la mécanisation (ou automatisation) en cela qu'elle apporte une solution flexible, reconfigurable, et pouvant s'intégrer dans les infrastructures existantes en bonne collaboration avec les opérateurs humains. La baisse de coût et la maturité des solutions sont telles que le point de bascule pour déclencher à une large diffusion des robots en entrepôts se rapproche. D'après Roland Berger, la robotisation de la logistique fera disparaître plusieurs centaines de milliers d'emplois non qualifiés dans les 10 prochaines années et à terme jusqu'à 1,5 million d'emplois directs dans la zone Euro si rien n'est fait pour préparer la transition.

Mehdi El Alami, directeur *transport & logistics* chez Roland Berger interviendra sur la nécessaire transition vers une logistique robotisée.

Préparation de la tournée : comment automatiser le process de préparation des colis de la tournée

Actuellement, le traitement des colis est extrêmement exigeant en termes de manutention et repose sur la connaissance des chauffeurs livreurs. Ces derniers doivent mémoriser leur itinéraire, mais également localiser, trier et organiser manuellement chaque colis dans le bon ordre de distribution au pied de leur véhicule de livraison, puis les charger, un par un, dans celui-ci. Christophe Lhomme, responsable de l'activité "brevets et pôles de compétitivité" chez Solystic démontrera comment automatiser le process de préparation des colis de la tournée et revaloriser la mission de l'humain grâce à Soly™.

Découvrez les autres conférences organisées sur la journée tout au long de ce hors-série. ■

IWEN LAYEC

ABONNEZ-VOUS À STRATÉGIES LOGISTIQUE

Décryptez tous les enjeux de la logistique dans l'entreprise !



Pour 2 ans

150 € TTC

au lieu de ~~200 € TTC~~

- 12 numéros
- les hors-séries numériques
- la newsletter hebdomadaire
- l'accès à l'espace abonné du site www.strategieslogistique.com
- le magazine en PDF dès sa parution

**25 %
d'économie**

**20 %
d'économie**

Pour 1 an

80 € TTC

au lieu de ~~100 € TTC~~

- 6 numéros
- les hors-séries numériques
- la newsletter hebdomadaire
- l'accès à l'espace abonné du site www.strategieslogistique.com
- le magazine en PDF dès sa parution

*Offre exceptionnelle
jusqu'au 31/12/2016*

BULLETIN D'ABONNEMENT

A remplir et à retourner accompagné de votre règlement à : Editions Presse Pilote - 24 allée des Verdiers - 95800 Courdimanche

OUI, je m'abonne à **Stratégies Logistique** pour :

- 2 ans au prix de **150 € TTC*** au lieu de ~~200 € TTC*~~
(12 numéros + les hors-séries numériques + la newsletter hebdomadaire
+ l'accès à l'espace abonné du site www.strategieslogistique.com
+ le magazine en PDF dès sa parution)
- 1 an au prix exceptionnel de **80 € TTC*** au lieu de ~~100 € TTC*~~
(6 numéros + les hors-séries numériques + la newsletter hebdomadaire
+ l'accès à l'espace abonné du site www.strategieslogistique.com
+ le magazine en PDF dès sa parution)

Règlement

- Je joins un chèque bancaire à l'ordre de **Stratégies Logistique**
 Je souhaite recevoir une facture acquittée
 Je réglerai à réception de facture.

* TVA : 2,10 %

Mes coordonnées : Personnelles Professionnelles

Société.....
Activité.....
 Mme Mlle M.
Nom.....
Prénom.....
Fonction.....
Service.....
Adresse.....
Code Postal..... Ville.....
Tél..... Fax.....
Code Naf.....
e-mail.....
(Indispensable pour recevoir votre code d'accès personnel au site WEB)

L'innovation durable à l'honneur



Prix
STRATÉGIES LOGISTIQUE
DE L'INNOVATION DURABLE

Fort du succès de l'édition 2015, Stratégies Logistique et Premium Contact, en partenariat avec Scania, ont lancé la 2^e édition du Prix Stratégies Logistique de l'innovation durable. Découvrez, au fil de ce hors-série, les dossiers candidats.

Le Prix récompense les entreprises des secteurs du transport, de la logistique et de la *supplychain* ayant à leur actif des réalisations remarquables et innovantes dans les domaines de l'environnement, du développement durable et de la RSE (responsabilité sociétale des entreprises). Cinq catégories sont en compétition : "Chargeurs",

"Transporteurs et Prestataires", "Infrastructures", "Eco-solutions" (logiciels et matériels) et "Logistique urbaine".

Un Grand Prix, véritable "coup de cœur" du jury, récompensera le projet le plus innovant parmi les candidatures en compétition, soit parce qu'il est représentatif de plusieurs catégories, soit parce que sa valeur d'exemple

se distingue nettement. Ce sont ainsi 29 entreprises participantes au Prix qu'a dû départager le jury, cette année constitué de Anne Hirsch (Garnier Maybel-line / Groupe L'ORÉAL), Jean Damiens (Ecole Supérieure des Transports), Stéphane Platel (Ooshop / Carrefour), Diana Diziain (Afilog), Jérôme Libeskind (Logicités) et Marie-Xavière Wauquiez (Paris&Co).

La cérémonie de remise des Prix Stratégies Logistique de l'innovation durable se déroulera le 13 décembre 2016, à partir de 17h et clôturera l'événement World Class Logistics.

Retrouvez plus d'informations sur le Prix et la cérémonie sur le site de l'événement : www.logistique-internationale.com ■

IWEN LAYEC

Scania : ici et maintenant

Partenaire du Prix Stratégies Logistique de l'innovation durable, le constructeur Scania est engagé de longue date dans les "transports durables".

« Nos gènes suédois font que l'environnement est une priorité pour Scania depuis longtemps », précise Mats Gunnarsson, président de Scania France.

L'entreprise propose ainsi une gamme de véhicules lourds de transport de voyageurs ou de marchandises permettant de limiter les consommations de carburant et, par voie de conséquence, les émissions de CO₂. Sur les carburants alternatifs, « Scania propose la plus large offre de motorisations immédiatement disponibles, tout en respectant la norme Euro 6 ». Aujourd'hui, le constructeur propose des

solutions autour de cinq alternatives au gazole, avec des motorisations qui s'étoffent au fil des mois : le gaz, qu'il soit comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL), le biodiesel, le diesel synthétique (huile végétale hydrotraitée ou HVO), le bioéthanol et l'hybride (diesel / électrique). Cependant, « rien ne remplacera intégralement le diesel aujourd'hui » précise M. Gunnarsson. Ainsi, « la nouvelle gamme diesel dévoilée en 2016 réduit aussi de 5 % les consommations par rapport à la précédente ».

Outre la technologie, Scania étend son expertise autour de produits consommant peu de carburant et de services professionnels pour les conducteurs. Ainsi, grâce aux données d'exploitation collectées sur les

véhicules livrés et mises à disposition de ses clients, « Scania sait comment est utilisé le véhicule et comment l'optimiser ». « Aujourd'hui, nous avons plus de 200 000 véhicules connectés à travers le monde, et ce chiffre augmente tous les jours », précise M. Gunnarsson. Le constructeur peut dès lors définir avec l'exploitant la configuration idéale du véhicule pour son activité, quel que soit le carburant choisi. En sus de la mise en main et de la formation à l'éco-conduite à chaque livraison, Scania peut aussi analyser la conduite des conducteurs, mieux les conseiller et entretenir les véhicules suivant un programme de maintenance étendu. C'est l'objectif du programme "Ecolution" du constructeur, dont les 3



Mats Gunnarsson, président de Scania France

« L'usine angevine de Scania a fêté son 200.000^e véhicule produit depuis 1992 ».

pilliers qui le composent, s'intègrent parfaitement dans le programme "Objectif CO₂" de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Ademe.

► Infrastructures

Bien-être et biodiversité

Barjane et Bolloré Logistics ont déposé un dossier pour leur réalisation en 2016. L'implication des salariés dans la conception, la prise en compte de leur bien-être et l'intégration de la biodiversité sont au cœur de leurs projets.

Barjane place l'homme, son bien-être et sa sécurité au cœur du process logistique

Livré en janvier 2016, le centre de distribution Ile-de-France – Est développé par Barjane pour le compte du distributeur Auchan entend « *placer l'homme, son bien-être et sa sécurité au cœur du process logistique* ».

La conception du projet et sa réalisation ont permis de livrer à Auchan un bâtiment clef en main à la fois adapté aux besoins du process logistique du distributeur et à la volonté du groupe d'offrir à ses collaborateurs un lieu de travail agréable et à la pointe de l'innovation en termes de sécurité.

Le clef-en-main de 52 000 m² développé par Barjane conjugue ainsi innovation en termes de sécurité et innovation dans la prise en compte de l'humain sur un site logistique. Conçu pour maximiser

le confort, la qualité de vie et la sécurité des usagers du site, le centre, triplement certifié (ISO 14001, HQE NF Bâtiment tertiaire niveau excellent, BREEAM Good), met en avant ses atouts et services : entrepôt lumineux, restaurant ouvert sur une terrasse, boulodrome, verger ancien et aménagements paysagers.

Côté sécurité, l'ouverture des portes des camions à quai a été combinée à un système anti-écrasement et à la mise en place de cale-roues. Ce système, conçu par Auchan et Barjane, a été validée par la Cramif.

De l'aménagement intérieur à l'adaptation aux nouveaux engins de manutention adaptés aux grandes hauteurs, les collaborateurs, issus de l'ancien site vieillissant d'Auchan, ont participé à la conception du nouveau centre.

Le "Green Hub" de Bolloré Logistics

A l'origine du projet, le regroupement fin 2015 sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, des 850 collaborateurs de deux entités du groupe Bolloré Logistics (SDV et Saga) installés auparavant dans cinq bâtiments datant des années 70 et ne répondant plus aux standards environ-



Le Green Hub de Bolloré Logistics est un des premiers à obtenir le label international BiodiverCity.

nementaux et opérationnels actuels.

Dès 2009, Bolloré Logistics a commencé à étudier la construction de son "Green Hub", un ensemble logistique unique qui sera finalement composé d'un entrepôt de 35 000 m² et de 7 500 m² de bâtiments tertiaires sur une emprise au sol totale de huit hectares. Objectif : disposer d'une plate-forme de fret aérien dotée des technologies les plus récentes et répondant aux plus hauts standards en matière de performances environnementales et opérationnelles. Le projet, complexe, a nécessité la déconstruction des bâtiments et la reconstruction sur un même site mais a surtout été réfléchi pour mieux prendre en compte les conditions de travail des salariés et limiter l'impact des activités sur l'environnement et notamment sur la biodiversité.

Le nouveau bâtiment a ainsi permis d'améliorer la qua-

lité de vie des collaborateurs en agissant notamment sur l'optimisation de la luminosité et des ambiances de couleurs, sur la régulation des températures, ou encore sur la diminution de la pollution intérieure et sonore. Mais le site permet aussi de favoriser la biodiversité. La démarche de Bolloré Logistics Roissy est attestée par les certifications HQE pour le bâtiment tertiaire et les entrepôts au niveau "Exceptionnel", LEED au niveau "Gold" ainsi que "Bâtiment biosourcé". Le site est aussi l'un des premiers à obtenir le label international BiodiverCity et la certification Ecocert "Engagement biodiversité" pour ses réalisations (création d'une pelouse sèche, patios et toiture végétalisées, corridors écologiques pour la faune, conservation d'arbres existants, gestion différenciée des espaces verts, espace de détente biophilique...). ■

IWEN LAYEC



Après dix mois d'exploitation, le projet semble avoir été adopté par les utilisateurs.

► Eco-solutions

Les solutions en mode "éco"

Les logiciels et matériels ne cessent d'évoluer vers une optimisation de l'organisation logistique, une réduction des impacts environnementaux et une meilleure prise en compte de l'humain.

Le roll alcaterm autonome de Coldway

La société Coldway est à l'origine d'une innovation dans la production de froid : rendre possible le stockage de froid industriel et son utilisation à la demande, sans apport d'énergie extérieure, en tout lieu et en toute circonstance, quelle que soit la puissance recherchée.

Coldway a lancé ainsi une gamme de *roll* dédiée à la logistique et au transport. Contrairement aux solutions avec accumulateur de froid, les *rolls* de Coldway produisent un froid régulé quelles que soient les conditions extérieures. Le système, rechargeable sur secteur, permet de réutiliser simplement le caisson après chaque utilisation.

La solution permet d'optimiser des flux logistiques classiques en les complétant par des chargements sous température dirigée, le *roll* fonctionnant sans aucune alimentation électrique.



PGS Reverse a étudié les contraintes pour trouver les pistes d'améliorations et proposer le renouveau de la palette à dossierer.

Le dossierer ECOPGS pliable et adaptable à toutes les palettes

Lors du transport et du stockage, l'optimisation du chargement des palettes à dossierers est limitée car les éléments qui les constituent sont rigides et volumineux.

L'innovation apportée par la branche Reverse du groupe PGS réside dans la fabrication d'une palette à dossierer pliable et adaptable en termes de charge et d'utilisation. L'optimisation du chargement est multipliée par 3 par rapport à un chargement classique, diminuant ainsi les flux amont/aval, les émissions de gaz à effet de serre et les coûts liés au transport. Le stockage se fait par piles ou sur rack divisant ainsi par 3 la prise au sol et limitant les risques liés à la sécurité. Le

support permet également de diminuer les risques de TMS pour les équipes chargées de la manutention et de la préparation des commandes. Enfin, la palette à dossierer ECOPGS pliable devient un support multi-rotations et multi-clients intégrant ainsi l'offre de relocalisation proposée par PGS Reverse.

Le système d'emballage automatisé CVP-500

Le système d'emballage automatisé CVP-500 de Neopost Shipping est né de l'idée de proposer aux acteurs du e-commerce une alternative à l'expédition de leurs commandes Internet dans des cartons surdimensionnés et nécessitant du calage. Il permet ainsi de créer, pour chaque commande et de façon automatisée, des colis ajustés à la taille des articles à emballer et ce, à une cadence adaptée à

la volumétrie de grands e-commerçants.

Pour ce faire, un scanner 3D permet de mesurer le volume de chaque commande défilant sur le convoyeur à l'entrée de la machine. Cette mesure est transmise au module de découpe du système qui, à partir de plaques de carton en accordéon, crée un colis sur mesure toutes les 7 à 8 secondes.

D'après Neopost Shipping, l'utilisation du système CVP-500 permet une économie de matière carton qui peut aller jusqu'à -20 %, évite le calage (puisque le colis est parfaitement ajusté à la taille de la marchandise à expédier) et réduit jusqu'à -50 % le volume des colis à expédier.

La solution est aujourd'hui opérationnelle chez neuf marchands ou logisticiens et près de 3 millions de commandes ont déjà été emballées par des systèmes CVP-500.



L'innovation de Coldway permet une sécurisation du transport réfrigéré.



Le système CVP-500 permet de réduire jusqu'à -50% le volume des colis à expédier.



Le chariot RX70 Hybrid de STILL intègre un système de récupération et de stockage de l'énergie électrique.

Le chariot hybride RX70 Hybrid de STILL

Le RX70 Hybrid est un chariot hybride caractérisé par deux modes de production et de stockage d'énergie distincts. En plus de son réservoir de gazole, il intègre un système de récupération et de stockage de l'énergie électrique, tout cela étant géré par une interface électrique.

STILL a installé à l'arrière du chariot des condensateurs (les "SuperCaps"), qui sont non seulement capables de stocker mais aussi de restituer l'énergie électrique avec une extrême rapidité et donc d'assurer de puissantes et rapides accélérations en mode "Boost" (survoltage). D'après le fabricant, avec la technologie hybride, les quantités de gazole nécessaires sont réduites de 15 %. Autre avantage lié aux "SuperCaps" : la restitution de l'énergie électrique stockée sans mouvement mécanique ni combustion chimique, permet des accélérations parfaitement silencieuses.

Toyota I_site : plus qu'une gestion de flotte

Le logiciel de gestion de flotte Toyota I_Site permet d'évaluer, en temps réel, l'état des chariots, la performance des caristes et la productivité globale des activités de manutention.

Le logiciel, couplé avec des émetteurs GSM installés sur les chariots, permet une gestion de l'utilisation

des chariots et des batteries et alerte lors des chocs. Le logiciel mis au point par le constructeur gère les habilitations des caristes en fonction de leurs CACES ainsi que l'état quotidien des appareils avant leur utilisation.

L'objectif est double : améliorer la gestion du parc pour réduire l'empreinte écologique (rationalisation des trajets, optimisation des cycles de charges...) et éviter les dommages sur le matériel (chariots, rayonnages, marchandises...).



Le logiciel développé par Toyota permet en permanence de créer des rapports et d'analyser les données.

PTV ARRIVAL BOARD : l'heure estimée d'arrivée

Pour PTV Group, le manque de visibilité de l'heure d'arrivée des camions obère la productivité : à cause d'un camion en retard, un quai est inoccupé alors que d'autres camions (en avance) attendent. Les équipes devant gérer des processus aval sont également en attente.

Pour y remédier, l'idée de PTV Group est de mettre à disposition des gestionnaires de quais, un tableau synoptique des camions à venir, sur le modèle des panneaux d'état des vols à l'arrivée dans les aéroports, avec mention des éventuels retards et annulations.



**CHOIX TRANSPORTEUR : OPTIMAL
ENLÈVEMENT PLANIFIÉ : OK
TRACING CAMION : TEMPS RÉEL
ÉMISSION CO₂ : -30%
SATISFACTION CLIENT : 100%**



L'EFFET TMS



Leader des logiciels de transport et de commerce international



www.ddslogistics.com

PRIX DE L'INNOVATION DURABLE

Grâce à cette information en temps réel de l'heure estimée d'arrivée de chaque camion, toutes décisions peuvent être prises pour parfaire l'optimisation des processus aval, limiter voire éliminer les temps d'attente des ressources, de même que le temps d'attente des camions eux-mêmes par une gestion dynamique des quais.

Le calcul automatique de l'heure estimée d'arrivée, actualisée toutes les six minutes, et le partage du résultat sont assurés par les serveurs PTV (hébergés dans le Cloud).

EasyPROG optimise les flux de transport et les accès sur sites logistiques

La solution conçue par easyPROG est issue de l'observation de files de camions à l'entrée de sites logistiques, engendrant des temps d'attente trop longs, de mauvaises affectations des quais, un climat général de stress...

Considérant que ces problèmes ont tous pour origine la gestion de l'accueil et du parcours des véhicules sur les sites, easyPROG a développé un système de gestion des accès et d'optimisation des flux sur les sites logistiques.

La solution intègre notamment la planification des arrivées sur le site, l'accueil des chauffeurs (dans leur langue) et le contrôle de leur identité ou encore la vérification des éventuelles commandes de matériel à décharger ou à charger grâce à une connexion avec l'outil WMS en place. La solution

permet aussi l'affectation dynamique à un quai, la notification en temps réels du personnel du site lors des différents déplacements de camions, la traçabilité jusqu'à la sortie du site avec des notifications aux clients livrés.

TourSolver Cloud, le logiciel SaaS d'optimisation de tournées

Conçue par GeoConcept, TourSolver Cloud est une solution Web d'optimisation de tournées qui permet de définir simplement des plans de tournées optimaux. TourSolver calcule les gains générés par l'optimisation et restitue les résultats sous forme d'un tableau détaillant les gains en termes de coûts, de distances ou encore d'émissions de CO₂. La tournée obtenue s'affiche sur une carte interactive et différents modes de restitution des résultats d'optimisation sont disponibles : liste ordonnée des visites, planning...

D'après ses concepteurs, TourSolver Cloud permettrait de générer d'importants gains : réduction de 15 % à 30 % des kilomètres parcourus et des coûts associés, plus grande productivité, meilleur service client, moins d'émission de CO₂...

DDS Shipper : optimiser la performance économique et environnementale des chaînes de transport complexes

Au départ, il s'agissait pour DDS Logistics de répondre aux annonces du Grenelle

de l'Environnement, en partie traduites par l'introduction de réglementations sur le calcul des émissions de CO₂ des activités de transport.

DDS Logistics a ainsi intégré dans ses logiciels TMS un "module CO₂" qui permet de calculer les émissions de gaz à effet de serre générées par le transport de marchandises, en comparant toutes les solutions possibles sur un trajet donné.

Articulé avec les autres fonctionnalités des solutions TMS, le module "Gestion des émissions de CO₂" entend donc concilier le développement durable – en offrant la possibilité de calculer et ainsi limiter l'impact sur l'environnement des chaînes de transport multimodales et internationales – et la réalité économique.

A noter : les solutions développées par DDS Logistics permettent à ses clients d'alimenter leurs rapports environnementaux conformément au dernier décret du 19 août 2016.

Projet BIOGNVAL

Le projet BioGNVal, porté par Suez Services France, CryoPur, GNVert et Iveco, vise à optimiser l'utilisation de ressources disponibles en valorisant le biogaz issu

du traitement des eaux usées en un biocarburant liquide facilement stockable : le bio-GNL, version renouvelable du GNL fossile.

Le procédé mis au point par la société CryoPur permet l'épuration du biogaz issu de la méthanisation de boues d'épuration et la production du bio-GNL, valorisable en tant que biocarburant, et du bio-CO₂, valorisable, lui, notamment dans le transport frigorifique.

Le projet, première industrielle en France, a permis de démontrer que la qualité du bio-GNL produit était conforme aux standards fournis par les constructeurs automobiles et que le bio-CO₂ respectait la norme alimentaire EIGA. Il a aussi mis en évidence un bilan environnemental exemplaire du bio-GNL par rapport à l'utilisation d'énergie fossile : -80 % d'émissions de gaz à effet de serre par rapport au diesel.

Après le succès de ce projet mené au sein de la station de traitement des eaux résiduaires urbaines de Valentigney, de nombreux sites de production de biogaz pourraient produire et exploiter du bio-GNL et du bio-CO₂. ■

IWEN LAYEC



Le projet bioGNVAL est soutenu par l'Ademe au travers du programme des investissements d'avenir.

► Chargeurs

Energie au programme

Les dossiers déposés pour la catégorie Chargeurs du Prix de l'innovation durable font la part belle à des partenariats constructifs et engagés.

Améliorer les conditions de vie au travail et réduire les consommations d'énergie

Le projet, mené par les partenaires BSH Electroménager et Aura Light entre juin et octobre 2016, a conduit à la rénovation complète de la solution d'éclairage du centre national de distribution de 60.000 m² du groupe BSH Electroménager à Tournan-en-Brie.

L'objectif de BSH était multiple : limiter les consommations énergétiques – l'éclairage y représente 70 % de la consommation électrique, réduire les coûts de maintenance, adapter le site aux nouvelles technologies et, surtout, améliorer les conditions de travail de ses salariés par un confort visuel accru.

L'éclairage fourni à BSH est un panel complet de solutions "éco-efficaces" incluant des luminaires industriels équipés de sources fluorescentes asservis à des détecteurs de présence et de luminosité ainsi qu'un système complet de contrôle et suivi de la consommation électrique. La solution proposée par Aura Light permet d'abaisser la consommation électrique de 70% grâce à la technologie embarquée.

Le site BSH étant opérationnel 24h/24, l'intervention – qui a duré cinq mois – a

nécessité une véritable collaboration avec les équipes pour coordonner les travaux. L'implication des salariés a aussi été indispensable dans la recherche même des solutions proposées et lors des phases de tests. Une visualisation des économies réalisées a même été prévue par l'installation d'un écran à l'entrée de l'entrepôt.

Preuve de l'engagement conjoint des partenaires, un point annuel est prévu au contrat pour faire le bilan et faire remonter les besoins d'amélioration.

1^{ère} station multi-énergies propres européenne dédiée au transport de marchandises

Le spécialiste des gaz Air Liquide, et le spécialiste de la *supplychain* Transalliance considèrent qu'il est essentiel de contribuer au développement de solutions routières propres et économiques, pour servir la compétitivité des entreprises françaises tout en diminuant l'impact du transport de marchandises pour l'environnement.

Au vu des investissements nécessaires dans les infrastructures et les véhicules, l'utilisation d'énergies alternatives nécessite des partenariats solides et de long terme. Air Liquide dispose du savoir-faire pour alimen-



La station multi-énergies permet d'approvisionner sur un même site les véhicules en GNV, bio-GNV, GNL, bio-GNL et azote liquide.

ter des véhicules en bio-GNV, et fournit une solution cryogénique à l'azote pour les groupes froid. De son côté, Transalliance poursuit ses efforts pour réduire son empreinte écologique et est soutenu par un de ses clients, Samada, prêt à l'accompagner dans l'aventure des énergies alternatives.

Ce partenariat tripartite a ainsi donné naissance, en juin 2016, à la première "station multi-énergies propres" européenne dédiée au transport de marchandises, située à Fléville devant Nancy.

La station, opérée par Air Liquide, dispose d'une capacité de 80 camions par jour. Ouverte à tous les transporteurs, elle permet d'approvisionner sur un même site les véhicules en gaz naturel pour véhicules (GNV et bio-GNV), en gaz naturel liquéfié (GNL et bio-GNL) et en azote liquide.

Outre les défis techniques relevés par les partenaires, le point crucial du projet a été l'engagement de chacun sur le long terme pour

mutualiser un volume de transport suffisant et justifier l'investissement dans la station.

Les avantages environnementaux du gaz par rapport au gazole sont évidents : baisse des émissions de polluants atmosphériques (-85 % pour les particules, -30 % pour les NOx), des émissions de gaz à effet de serre (jusqu'à -90 % pour les bio-GNV) et des nuisances sonores (-50 % pour la motorisation GNV). Le carburant gaz naturel est aussi économique et crée de la valeur pour les territoires, le bio-GNV proposé par Air Liquide étant issu d'unités de purification de biogaz situées en France.

Cet exemple réussi de collaboration tripartite a permis de faire émerger une solution de transport propre viable. Celle-ci a déjà été reproduite sur le même modèle pour deux autres stations en 2016 et le sera pour au moins huit stations supplémentaires en 2017. ■

IWEN LAYEC

► **Logistique urbaine**

Quand l'innovation arrive en ville

La logistique urbaine ne cesse d'innover. Nouveaux véhicules, nouvelles organisations, nouveaux équipements, nouveaux acteurs... Les candidatures dans cette catégorie sont à l'image du secteur : innovantes.

Bluedistrib, un nouveau mode de ville

Service de logistique urbaine "durable", Bluedistrib est un service de livraisons en véhicules électriques et de dépôt de colis au travers d'un réseau de "consignes partagées" accessibles en voirie 24h/7j.

L'offre développée aujourd'hui permet aux commerçants de mettre à disposition de leurs clients les commandes que ceux-ci pourront retirer en dehors de leurs horaires d'ouverture et aux e-commerçants de faire livrer en véhicules électriques et en dehors des heures de grande affluence (de nuit et dans l'après-midi) leurs colis pour

une mise à disposition en 24/7.

Le service est né d'une initiative d'employés du groupe Bolloré, qui ont bénéficié de l'expertise du groupe en logistique et en électromobilité. A l'issue d'une phase de R&D de plus de 2 ans, Bluedistrib a lancé une expérimentation début 2016 en partenariat avec Cdiscount suivi de l'intégration des colis La redoute en partenariat avec Relais Colis.

Le service continue de croître avec le démarrage prochain des services conciergeries, du flux pièces détachées et le déploiement de quinze nouveaux espaces.

"Votre Marque Livrée" par youOrder

Constatant le manque de dynamisme et l'absence de solution de livraison du commerce de proximité, les deux créateurs de la start-up youOrder ont développé une solution de livraison à domicile destinée aux e-commerçants, aux commerces de proximité et aux acteurs de la *foodtech*. La start-up propose ainsi la mise à disposition de livreurs sur des créneaux horaires contractualisés sur

6 mois à un an mais aussi des prestations à la carte pour des livraisons ponctuelles.

Pour ses fondateurs, la startup se singularise par son activité "écoresponsable" : écologique, avec ses véhicules 100 % électriques, et sociale, avec l'intégralité de ses livreurs salariés (contrairement à la tendance actuelle), dont 25 % sont en réinsertion professionnelle ou sociale. Créée fin 2014, la société possède aujourd'hui une centaine de scooters électriques et emploie autant de collaborateurs.

Stuart veut réinventer la livraison en ville

Fondée en 2015, la start-up Stuart veut repenser le transport de marchandise en ville et proposer aux

acteurs de la vente et du e-commerce la possibilité de livrer leurs clients finaux dans un temps record. Via une application mobile et une plate-forme logistique à la demande, Stuart met en relation les acteurs de la vente et du e-commerce avec des coursiers locaux.

Côté environnement, les livreurs utilisent à 80% une flotte "verte" (vélos, vélos cargo) et le développement d'une flotte électrique est envisagée.

Soutenue à hauteur de 22 millions d'euros par des sociétés et investisseurs renommés, Stuart est aujourd'hui opérationnelle à Paris, Barcelone et Londres et souhaite étendre son modèle à toutes les grandes villes européennes. Lyon et Madrid seront ainsi couverts avant la fin de l'année.



Le modèle intègre la multi-utilisation des consignes dans la journée : les livraisons e-commerce le matin, le flux des commerçants du quartier durant la journée.



La start-up Stuart souhaite « révolutionner la livraison du dernier kilomètre ».



Avec Soly™, les livreurs voient leurs tâches de manutention fortement réduites.

Soly™ facilite le traitement des colis en zone urbaine

Spécialisé dans les solutions postales et logistiques, Solystic a récemment lancé la solution "Soly™", basée sur une flotte de robots mobiles capables de transporter individuellement des colis dans un ordre défini.

Deux applications sont aujourd'hui proposées : l'automatisation du tri des petits colis et la préparation de la tournée des chauffeurs-livreurs. Dans ce dernier cas, les objets sont placés sur le plateau des chariots guidés par les robots. Soly™ organise le tri des colis dans un ordre défini puis les présente au chauffeur dans l'ordre inverse de livraison. Celui-ci peut ainsi se concentrer sur son cœur de métier et voit ses tâches de manutention fortement réduites, avec des risques de TMS (troubles musculo-squelettiques) limités.

D'après les tests menés par Solystic, les gains d'efficacité sont aussi là : plus besoin de la présence en amont des chauffeurs-livreurs et gain de temps pour la préparation de tournée (1h45 de préparation et 35 min de chargement contre 5 min de préparation

et 20 min de chargement avec Soly™).

Delaplace.pro : la marketplace du stockage entre professionnels

Partant du constat que, dans les entreprises, 30 % des surfaces d'entreposage sont inutilisées et que les professionnels sont à la recherche de solutions flexibles d'entreposage, la start-up Delaplace.pro (groupe Engie) a développé une solution d'optimisation collaborative des surfaces de stockage.

Le but : mettre en relation, via une plate-forme web, les entreprises ayant des surfaces d'entreposage vacantes avec les professionnels à la recherche de solutions de stockage temporaires.

Plus largement, la start-up met aussi en avant la réduction d'une partie des flux de marchandises en ville et la revalorisation des bâtiments vacants en zone urbaine et péri-urbaine. Lancée début 2016, la solution est aujourd'hui présente en Ile-de-France et en région Hauts-de-France. Delaplace.pro prévoit de dupliquer le modèle à grande échelle dès 2017.

"@yourtime" par Le Lavoir Moderne

Le Lavoir Moderne propose aux particuliers un service de "home laundry", c'est-à-dire l'entretien "écologique" du linge quotidien avec retrait et livraison express à domicile. Contrairement aux autres acteurs du secteur qui calquent leur logistique sur celle de la blanchisse-

rie industrielle, Le Lavoir Moderne a développé le "Laundry Express", un scooter électrique équipé d'une caisse sur-mesure. L'entreprise peut ainsi s'engager sur une livraison en moins de 30 minutes, y compris en heure de pointe. Le Lavoir Moderne a travaillé sur le choix du scooter électrique et sur la création d'une caisse en composite sur-mesure.

Pour Le Lavoir Moderne, les gains sont à la fois économiques, environnementaux (avec des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et de polluants limitées) et sociétaux (avec des véhicules



Grâce au "Laundry Express", le Lavoir Moderne peut s'engager sur une livraison en moins de 30 minutes.

esthétiques et silencieux). Le déploiement du service est en cours à Paris, où une cinquantaine de "Laundry Express" devrait rejoindre la flotte existante en 2017, et la société étudie l'exportation du modèle dans les grandes villes françaises et à l'étranger. ■ I.L.

AKANEA

LOGICIELS EXPERTS
au cœur du Commerce International

AKANEA

TRANSPORT INTERNATIONAL

LOGISTIQUE

DOUANE

Accélérateur de croissance
au cœur de la supply-chain
depuis plus de 25 ans

09 72 72 23 62
(appel non surtaxé)

www.akanea.com

► **Transporteurs / prestataires**

Innover pour se développer

Chacun dans son secteur d'activité, les transporteurs candidats continuent d'optimiser leurs leurs activités respectives pour répondre à leurs contraintes et offrir des services de plus en plus vertueux.

Chronofresh : la fraîcheur sur toute la ligne

Le nouveau service proposé par Chronopost permet la livraison express de produits alimentaires sous température dirigée (entre 0 et 4°C et -18°C), quel que soit le volume transporté et est accessible partout en France. Chronofresh s'adresse à tous les professionnels de l'alimentaire et les particuliers.

L'offre intègre la livraison le lendemain avant 13h à domicile ou sur site, partout en France (hors Corse), du lundi au samedi et la livraison sur rendez-vous en Ile-de-France et dans 13 villes en France. Le destinataire peut ainsi choisir un créneau de 2h du lundi au samedi de 8h à 22h.

Chronopost a prévu d'investir 20 millions d'euros d'ici à 2020 pour déployer au cœur de son réseau une infrastructure dédiée lui permettant de prendre en charge tous les produits alimentaires qu'ils soient secs, frais ou surgelés.

La création de cette nouvelle offre a nécessité l'installation de chambres froides modulaires en froid positif et négatif dans les 80 agences et hubs, le développement de système d'informations pour superviser la chaîne du froid, la constitution d'une cellule de supervision et la formation des équipes à ce nouveau métier. Le service devrait être prochainement étendu en Europe en commençant par l'Espagne.

Le Transloader de Saint Gobain

Le projet Transloader du commissionnaire spécialisé dans le transport du verre plate, Saint Gobain Glass Logistics, doit permettre d'optimiser les transports en diminuant les kilomètres parcourus à vide.

Du fait du matériel très spécifique utilisé pour le transport de verre plat (les "inloaders"), cette activité du groupe Saint Gobain génère en Europe 25 millions de kilomètres à vide. L'inloader, remorque équipée d'un che-
valet (support pour le trans-

port de verre) encombrant et lourd, prive les transporteurs de pouvoir recharger des marchandises conventionnelles.

Partant de ce constat, Saint Gobain Glass Logistics s'est lancé dans le projet "Transloader" avec pour objectifs de construire une remorque capable de transporter du verre plat et de grandes dimensions et développer un nouveau che-valet escamotable permettant de passer du mode "inloader" au mode tautliner en moins de 25 minutes. Ce projet doit permettre de diminuer l'empreinte carbone de Saint Gobain en mutualisant les flux de transport de verre avec ceux des autres entités du Groupe.

Débuté en décembre 2015, le projet a permis de réaliser deux prototypes durant l'année 2016 et les résultats seront présentés officiellement en décembre.

Grâce au transloader, Saint Gobain Glass Logistics entend diviser par deux les distances parcourues à vide.

Star's Service : agir aujourd'hui en considérant demain

C'est pour sa politique développement durable que le groupe Star's Service concoure au Prix. La naissance de cette politique s'est concrétisée réellement en



A Paris, ce sont 120 véhicules électriques que Star's Service recharge dans les ELU, via sa filiale La Petite Reine.

2010 lors de la signature de la Charte "Objectif CO₂" par l'entreprise de livraison urbaine et péri-urbaine en véhicules légers. Depuis cette date, Le groupe Star's Service n'a cessé de s'engager dans un processus vertueux : rachat de l'entreprise La Petite Reine, développement d'une flotte propre, formation des chauffeurs à l'éco-conduite, implication dans les nouveaux ELU, test de véhicules innovants... Jusqu'à la labellisation de l'entreprise selon le Label "Objectif CO₂" créé en 2016. Outre ses actions en interne, l'entreprise soutient des associations de protection de l'environnement, de lutte contre la pauvreté et le mé-
cénat chirurgie cardiaque notamment et prend aussi en compte l'aspect humain, avec notamment 30 % des effectifs de La Petite Reine en insertion sociale. ■

IWEN LAYEC



© Chronopost

Chronopost a prévu d'investir 20 millions d'euros à 2020 pour déployer l'offre ChronoFresh.



DÉSOLÉ !

ON AURAIT PU NE RIEN FAIRE,
MAIS UNE FOIS ENCORE,
NOUS AVONS UN TEMPS D'AVANCE !

BIOÉTHANOL

BIOGAZ

HYBRIDE

BIODIESEL

HVO

...



**TRUCK OF
THE YEAR**

Découvrez la nouvelle génération sur scania.fr

SCANIA

Les entreprises, sensibles au CO₂

L'organisateur d'événements Premium Contact et l'agence de labellisation et de notation du transport TK'Blue Agency ont réalisé en 2016 un sondage national auprès d'entreprises de tous secteurs et toutes tailles concernant leurs plans de réduction des émissions de gaz à effet de serre de leurs transports. Revue de détail des résultats qui seront détaillés lors de World Class Logistics.

Le détail de l'étude confirme la sensibilité croissante des décideurs à disposer d'informations précises sur leurs émissions de gaz à effet de serre à la fois pour des raisons réglementaires mais aussi économiques et de bonne communication. Mais avec de sérieuses difficultés d'obtention de données fiables et opposables.

58 % d'entre elles ont des objectifs de réduction, quelquefois motivés par les conséquences de la COP21, mais seulement 20 % les ont inscrits fortement dans leur stratégie.

Toutes sont bien conscientes des bénéfices qu'elles pourraient tirer d'un bilan "éco-environnemental" précis de

la qualité de leur chaîne de transport : prioritairement, bien sûr, pour sensibiliser leurs partenaires (21 %) ou informer leurs clients et actionnaires (20 %), mais aussi pour profiter des impacts directs pour l'optimisation de leurs process (16 %) ou baisser leur facture de transport (10 %).

L'obstacle majeur rencontré est la difficulté d'accès aux données permettant de réaliser ces calculs (90% jugent

cette collecte difficile ou très difficile). En outre, seule une petite partie d'entre elles s'assure de la conformité de ces données par un organisme extérieur (23 %) ou un outil dédié et certifié (13 %). Très peu d'entreprises s'appuient sur des logiciels ou services fournis par un tiers de confiance (15 %). La grande majorité se contente d'outils internes (42 %) ou utilise des factures et informations remontées au bon

vouloir de leurs prestataires. Plus de 90 % n'utilisent pas de logiciel ou service d'optimisation et de gestion de la qualité environnementale et sociétale de leurs flux de transport, alors qu'elles reconnaissent le bénéfice économique et stratégique immédiat de ces informations. Enfin très peu rendent publics le résultat de ces analyses (seules 26 % mettent ces informations sur leur site internet). ■

Conférence World Class Logistics

Durant l'événement World Class Logistics, Philippe Mangeard, président de TK Blue Agency présentera le détail des résultats de l'étude sur la gestion et le pilotage des choix de transport dans les entreprises, menée en partenariat avec Premium Contact.

Créée en 2012, l'agence est une plateforme collaborative à double objectif : améliorer les performances économiques et sociétales des opérations de transport et valoriser les acteurs du transport engagés.

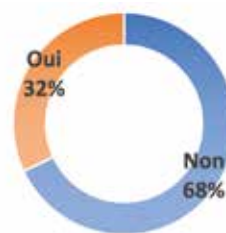
Quels sont les bénéfices que vous liez à la mise en place du bilan qualité transport et de son plan d'actions ?



Comment sont certifiées conformes vos données d'émissions de CO₂ pour vos opérations de transport ?



Disposez-vous dans l'immédiat de toutes données relatives aux émissions de gaz à effet de serre du transport ?



Le tableur toujours d'actualité, le TMS en embuscade

Pour rester compétitive, la *supplychain* doit être agile et collaborative. Transport international ou domestique, e-commerce, livraisons de proximité, le pilotage et la maîtrise des transports sont au cœur de cet enjeu ouvrant un potentiel important aux solutions TMS.

Dix ans après avoir réalisé une première analyse du marché des logiciels Transport Management System (TMS), DDS Logistics s'est associé à l'Ecole Supérieure du Transport (EST), organisme de formation de référence pour les cadres et dirigeants du secteur, pour faire un nouvel état des lieux*. En 2006, à l'occasion de sa première étude, l'éditeur avait constaté une tendance forte rappelée par son président Jérôme Bour : « Les chargeurs français affichaient un retard dans la mise en place de solutions TMS pour la gestion de leurs opérations de transport ». Dix ans plus tard, le taux d'équipement est passé de 18 à 25 % « laissant apparaître une prise de conscience de la part des chargeurs mais surtout un potentiel de développement important ». A l'heure de la digitalisation des process et de l'avènement des solutions SaaS et applications modulaires, l'implémentation de logiciels de gestion des opérations de transport s'avère « plus aisée et moins coûteuse », assurent DDS Logistics et l'EST. Pourtant, plus de 60 % des entreprises interrogées dans le cadre

de l'étude menée en 2016, sur une population rattachée à la fonction logistique - *supplychain*, « utilisent encore téléphone, fax et emails comme premiers outils de communication, et 43 % se servent encore d'un tableur pour gérer les appels d'offres transport ». Pis, plus de 40 % suivent de façon manuelle leurs coûts de transport, et autant sont incapables de réaliser une pré-facturation. Enfin, 53 % des entreprises ne maîtrisent pas l'information de traçabilité de leurs expéditions, limitée par l'usage fréquent du téléphone et des sites internet des transporteurs.

Amélioration de productivité de 5 à 10 %

L'internationalisation des échanges, les exigences accrues en termes de traçabilité, de délai ainsi que l'émergence de nouvelles normes réglementaires mettent en lumière la dimension stratégique des TMS. « Traçabilité des flux, pilotage des données en temps réel, analyse prédictive, qualité de service, optimisation des coûts et des process, leur utilisation apporte une maîtrise complète de la *supplychain*

et induit des gains quantitatifs : + 10 % d'économies sont constatées grâce à l'usage d'un TMS », relève Jérôme Bour.

Ces réductions de coûts sont générées par une sélection optimisée des modes d'acheminement et des transporteurs, un meilleur déroulement des opérations grâce à l'automatisation et à l'approche collaborative, ainsi que par un suivi et une négociation plus efficace avec les transporteurs. « Le retour sur investissement des solutions TMS chargeur est très élevé. Il porte sur la baisse des budgets de fret ainsi que sur l'amélioration de la productivité de 5 à 10 % ». Dans le même temps, le coût de la solution comme de son utilisation est estimé à 25 % de ces gains.

Suivi de l'empreinte carbone

Selon Jean Damiens, directeur de l'EST, le marché mondial des logiciels TMS chargeur s'élève à près d'un milliard de dollars US, dont 85 % pour les États-Unis et l'Europe, avec un taux de pénétration de l'ordre de 20 %. Ce potentiel de progression fort se matérialise dans l'étude à travers les

intentions de projets d'équipement. Ainsi plus de 40 % des entreprises interrogées envisagent de s'équiper dont 30 % à court terme. Selon DDS Logistics et l'EST, le budget de transport à partir duquel il est pertinent de franchir le pas est de l'ordre de 3 M€ par an.

Au-delà des aspects économiques qui plaident en faveur des TMS, s'ajoute l'essor des réglementations sur la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre des transports. « Les entreprises ont besoin de visibilité et d'outils qui s'adaptent à ces nouvelles normes », analyse Jérôme Bour. Les conclusions de l'enquête montrent là encore un retard en la matière. Globalement, la mesure de l'empreinte carbone est aujourd'hui peu structurée alors qu'à l'instar de la performance ou l'optimisation des coûts, elle devient un des éléments stratégiques d'une *supplychain* agile... ■

ERICK DEMANGEON

* Disponible gratuitement à l'adresse www.ddslogistics.com/fr/etude-tms/2016-etude-tms.pdf

Réussir son appel d'offres

Quelles sont les règles et bonnes pratiques pour aider les responsables achats avant, pendant et après leurs appels d'offres transport ? Réponses de Ticontract, éditeur de la plate-forme éponyme, leader en Europe pour les appels d'offres électroniques de transport.

Avec 50 000 appels d'offres transports gérés ces 10 dernières années et une base de données de plus de 35 000 transporteurs, tous modes confondus, Ticontract dispose d'une expertise reconnue dans le sourcing et l'achat de prestations logistiques. La filiale du groupe Transportoréon a développé une plate-forme en ligne et des outils d'analyse pour optimiser le processus d'appels d'offres, réduire leur temps de traitement, et maximiser la qualité de leurs résultats. « Cette expérience dans l'accompagnement de nos clients est aujourd'hui partagée au moyen de deux livres blancs*. Le premier fournit des conseils pour réussir ses appels d'offres transport, le second présente notre analyse combinatoire destinée aux appels d'offres complexes », présente Stefanie Assel.

En amont

Pour la responsable du développement commercial de Ticontract en France, une erreur fréquente réside dans la préparation des appels d'offre transport. « Il est essentiel de fixer des objectifs clairs : s'agit-il de trouver de nouveaux prestataires, fait-il suite à une révision des schémas d'approvisionnement et/ou de distribution, intervient-il au terme de contrats ou pour benchmarker le marché etc. ». Cette étude préalable aidera à configurer la consultation ainsi qu'à comparer les réponses. L'offre et les prix de transport étant fluctuants et volatils, « si l'entreprise n'est pas contrainte par l'expiration de ses contrats, elle aura intérêt à choisir un moment opportun pour tirer profit des conditions du marché ». Difficile mais tout aussi indispensable est l'analyse interne des processus

d'approvisionnement et de distribution de l'entreprise « pour s'assurer qu'ils ne sont pas obsolètes ou dépassés, ou pour identifier les marges de progrès et d'amélioration ». Par téléphone ou par e-mail couplé à des tableaux Excel, au moyen d'une bourse de fret ouverte ou d'une plate-forme fermée comme Ticontract, la méthode et les outils utilisés auront enfin un impact sur la capacité et la pertinence dans l'analyse des réponses mais aussi sur le nombre de transporteurs consultés. « Il peut être utile d'identifier les partenaires éligibles en amont par une procédure de qualification individuelle via, par exemple, une demande d'information type RFI ».

Manager son appel d'offre

Ces briques posées, le traitement des réponses suppose d'affecter des ressources et de définir un calendrier adaptés. Dans tous les cas, l'appel d'offres ne peut être lancé qu'une fois le cahier des charges complet achevé avec toutes les données nécessaires pour que les transporteurs puissent y répondre. En parallèle, « il faut s'assurer que toutes les personnes concernées par l'appel d'offre sont informées de sa tenue, de son



© Ticontract

Stefanie Assel, responsable du développement commercial de Ticontract en France

« L'analyse combinatoire proposée par Ticontract permet d'étudier des milliards de combinaisons possibles en quelques secondes ».

périmètre et de son calendrier. Cette communication vaut aussi à l'attention des prestataires transport en place ». Dans la conduite de l'appel d'offre, une règle d'or à respecter selon la responsable est « la transparence envers les soumissionnaires à chaque cycle de négociation et dans les analyses des réponses retenues ». ■

ERICK DEMANGEON

L'analyse combinatoire

Objet d'un livre blanc, l'analyse combinatoire Ticontract s'adresse aux appels d'offres transport incluant de nombreuses contraintes. Au moyen d'algorithmes, « elle consiste à identifier de façon automatique le ou les scénarii optimum d'attribution à partir de règles complexes pré-définies. L'analyse combinatoire proposée par Ticontract permet d'étudier des milliards de combinaisons possibles en quelques secondes tout en respectant les souhaits et les critères des clients », déclare Stefanie Assel.

* Téléchargeables gratuitement à l'adresse www.ticontract.com/fr/livres-blancs/

Grandes manœuvres dans l'aérien

L'essor du e-commerce est une valeur sûre pour le fret aérien. Pour accompagner la croissance de ses flux, Amazon s'est hissé au rang de transporteur tandis que les intégrateurs multiplient leurs investissements.

Selon l'institut eMarketer, le chiffre d'affaires mondial du commerce en ligne BtoC s'est élevé à 1 671 Mds d'USD en 2015, en hausse de 25 % par rapport à 2014. Soit 7,4 % des ventes de détail dans le monde. D'ici 2019, le cabinet d'études prévoit que ces ventes dépasseront 3 500 MdsUSD et 12,8 % des ventes de détail. Cette tendance s'observe aussi en France avec une croissance en 2015 du chiffre d'affaires e-commerce BtoC de 14,3 % pour s'établir à 64,9 Mds€ selon la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD). Dans l'attente du rush des fêtes de fin d'année, au premier semestre 2016, les achats sur la toile ont progressé de 6,8 % en France où les prévisions de l'Observatoire Cetelem de la Consommation tablent sur un marché de 125 Mds€ à horizon 2020.

Amazon se lance

Une grande partie des flux de marchandises induite par cet essor est internationale et soumise à des délais contraints avec garantie de livraison. Moyen de capter une partie de la valeur générée par son site en ligne, et de se doter d'une capacité de transport pour pallier aux

défaillances de ses prestataires express, Amazon a décidé d'investir dans le fret aérien. Entre fin 2016 et 2018, le leader mondial du secteur, mué en transporteur aérien, a annoncé la location de 40 Boeing 767 - 300 F avec équipage auprès d'Air Transport Services, Atlas Air et Titan Aviation.

Dans un premier temps, cette flotte baptisée "Prime Air" interviendra aux États-Unis. Les premiers vols sont annoncés à partir des fêtes de fin d'année 2016. Privilégiée à l'achat, la location d'appareils cargo est un moyen rapide pour Amazon d'accéder au marché du fret aérien, et lui évite de lourds investissements de l'ordre de 200 MUSD par avion (contre 300 000 USD par mois en location). Une goutte d'eau comparée à ses achats d'envois express en Amérique du Nord estimés à plus de 10 MdsUSD en 2015 par Reuters.

Les intégrateurs mobilisés

Au regard de l'explosion attendue du commerce en ligne, FedEx, UPS et DHL multiplient eux-aussi leurs investissements. En présence de François Hollande, Président de la République, FedEx a ainsi annoncé le 18 octobre 2016 l'investissement de

200 M€ sur son hub à Roissy - Charles de Gaulle. Le groupe de Memphis y construira à compter de l'été 2017 un nouveau bâtiment de 27 000 m² (47 000 m² avec sa mezzanine) pour une mise en service en 2019. A la clé, une augmentation de ses capacités de tri de 40 % portées à 68 000 documents et colis par heure, et la création jusqu'à 400 emplois sur un effectif qui compte déjà 2 500 personnes. En parallèle, FedEx a conclu avec Aéroports de Paris un nouveau bail de 30 ans, et s'est engagé à investir 1,4 Md€ sur la période. « *La combinaison de ce nouveau bâtiment et de l'acquisition récente de TNT (finalisée le 25 mai 2016 pour 4,8 MdsUSD, ndlr) répond à l'évolution du marché mondial tout en accroissant notre capacité à soutenir l'e-commerce international* », déclare David Binks, président de FedEx Europe et de TNT.

Renforcement à Leipzig et à Cologne

Hasard du calendrier (ou pas), le 12 octobre dernier, DHL Express a dévoilé l'extension de 40 000 m² sur son principal hub européen à Leipzig pour 230 M€. Sa capacité sera augmentée à terme de 50 % passant de 100 000 à 150 000 colis et documents



Premier avion cargo de la nouvelle flotte fret d'Amazon.

par heure au moyen de deux nouveaux terminaux dont l'un opérationnel à partir du 3^e trimestre 2017. A Leipzig, la filiale du groupe Deutsche Post emploiera à terme 4 900 personnes dont 1 300 recrutées pour accompagner la nouvelle extension. Sur le marché français, elle a annoncé par ailleurs un plan d'investissement de 200 M€ d'ici à 2020. Parmi les opérations programmées figurent le renforcement terminé des installations à Marseille - Provence (8 M€), l'ouverture de nouvelles capacités à Roissy - CDG (85 M€), et d'un nouveau centre de tri à Lyon Saint-Exupéry (43 M€). Et UPS ? En 2014, l'expressiste a achevé un investissement de 200 MUSD sur son hub européen de Cologne qui, avec ses 105 000 m², peut traiter désormais jusqu'à 190 000 colis et documents par heure ! ■

ERICK DEMANGEON

Un management performant grâce aux "KBI"

Pour mesurer leur performance financière et leurs processus, les entreprises ont développé des indicateurs appelés KFI et KPI. Mais comment mesurer la performance du management de façon durable ?

« **U**n processus n'améliore pas les gestionnaires, ce sont les gestionnaires qui améliorent les processus ». C'est sur ce principe avancé par Jean-Philippe Raiche que repose la méthode originale de Proaction International. Chef de file dans la gestion de la performance depuis 2004, « notre méthode se concentre sur le coaching des managers et du middle management », précise l'associé et vice-président Analyse et Développement du consultant canadien. « Notre objectif est d'améliorer la performance des individus de façon durable à travers leur savoir, leur savoir-faire et leur savoir-être dans l'entreprise » quel que soit son secteur d'activité : industrie, distribution ou les services.

Méthode d'accompagnement

La démarche de Proaction s'appuie sur le coaching et une nouvelle généra-

tion d'indicateurs baptisée KBI pour *Key Behavioural Indicators*. « Nos missions durent en moyenne 6 mois avec une phase d'observation de 2 semaines environ pour comprendre les processus et le rôle des managers dans leur pilotage. En aucun moment, Proaction ne juge les comportements mais accompagne les managers pour qu'ils deviennent proactifs au sein de leur environnement professionnel, et moteur de la performance de l'entreprise ».

La dizaine d'indicateurs KBI conçus par le consultant permettent, à chaque étape de ses missions, d'évaluer cette performance et de l'améliorer par du coaching. Au titre du Savoir, l'indice d'Habiletés de gestion mesure ainsi le niveau de connaissances théoriques du manager autour de 5 axes : la communication, la supervision, l'exécution, la planification et l'amélioration continue. De son côté, l'indice d'État

personnel mesure la réceptivité aux changements et la capacité d'apprentissage selon 5 axes : l'estime et la confiance en soi, l'appartenance, la sécurité mentale et physique, les besoins physiologiques et la réalisation au travail.

Savoir-faire, savoir-être

Sachant que le manager est « plongé dans un contexte supposant un temps de réaction court et une prise de décision précise face aux événements rencontrés », l'indice de Capacité décisionnelle évalue sa capacité d'organisation, sa prise de décision, la priorisation et l'élaboration des tâches. Il est enrichi par l'indice de Supervision active « soit le temps passé auprès de ses équipes, une activité essentielle pour lui permettre d'être proactif et de jouer son rôle de moteur de la performance ». L'indice de Profondeur de gestion évalue cette supervision active.

Les trois autres KBI sont consacrés au savoir-être. Ils portent sur les éléments de mobilisation des ressources à travers les encouragements ou la reconnaissance prodigués par le manager, les



© Proaction

Jean-Philippe Raiche, associé et vice-président Analyse et Développement, Proaction International

« Plus de 60% des gestionnaires coachés... ».

objectifs, buts et attentes face aux tâches à exécuter communiquées à ses équipes, et le niveau de mobilisation de ces derniers autour de 6 axes : la communication, la considération, l'engagement, la compétence, la responsabilisation et la vision. « La certification dite Niveau 5 que Proaction délivre est basée sur l'ensemble des résultats obtenus sur les indices. Une entreprise qui bénéficie d'une équipe de managers certifiés Niveau 5, le niveau le plus élevé d'habileté de gestion, est plus performante et plus profitable », assure Jean-Philippe Raiche. ■

ERICK DEMANGEON

Conférence World Class Logistics

Jean-Philippe Raiche présentera les *Key Behavior Indicators* (KBI) et démontrera comment ils participent au rayonnement et à la croissance des entreprises.

Ami ou ennemi?



“ Les supply chains qui collaborent réduisent leurs coûts opérationnels de 50% ”

Conception et Optimisation de la Supply Chain par les experts

04 72 74 99 19

www.fr.oliverwight-eame.com

Inspiring Business Performance

Oliver Wight

OLIVER WIGHT

Veillez au grain sur les accords de libre-échange

Près de 80 % des entreprises françaises ne profitent pas des accords préférentiels dans leurs échanges commerciaux avec, pour conséquence, d'alourdir leurs droits de douane.

L'échec des négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) s'est traduit ces dernières années par la multiplication d'accords de libre-échange entre pays et groupes de pays d'une même zone géographique. « Cette évolution impose d'être en veille permanente d'autant que ces accords concernent de plus en plus les échanges entre pays développés », constate Nicolas Ethevenin, consultant au sein d'Amber Road. En juin dernier, l'éditeur de solutions de gestion du commerce international a présenté les résultats d'une étude sur ces tendances et leurs conséquences en France à partir d'un panel de 123 PME et grands groupes. Premier enseignement, « un tiers des entreprises françaises paie plus de 5 M€ de droits de douane par an. La moitié plus de 100 000 € », relève Nicolas Ethevenin. Une facture qui s'avère lourde quand l'enquête met en perspective que seules 22 % d'entre elles utilisent les mécanismes des accords de



Carte des accords préférentiels à la disposition des entreprises françaises

libre-échange pour bénéficier de droits de douane réduits.

Carte des accords préférentiels

Pour faire prendre conscience aux entreprises françaises du manque à gagner et des opportunités liées à ces accords préférentiels, Amber Road propose une carte du monde réalisée sous un angle européen. Conçue avec la revue professionnelle suisse Supply Chain Movement et à partir de la base de données digitalisées Global Knowledge de l'éditeur, « elle montre la

pluralité des accords préférentiels à la disposition des entreprises françaises. Ce sont autant de possibilités pour les entreprises françaises de réduire leur facture de droits de douane ». Au-delà, la carte relève les opportunités d'affaires que permettent des accords avec certains pays du monde. C'est notamment le cas de l'accord de libre-échange en cours de négociation avec plusieurs pays de l'Est (en jaune sur la carte) entré en vigueur en Ukraine début 2016.

Automatisation des procédures

La carte rappelle enfin les accords en cours de négociation et met en évidence les risques à commercer avec certains pays du monde. « Ces risques sont classés

de 1 à 4 pour les États les plus instables politiquement et économiquement ». Pour le consultant, « il existe donc une mine d'or à portée de main des entreprises françaises. Les accords sont là et fonctionnels ».

Il y a toutefois de nombreuses règles contraignantes à respecter pour avoir accès aux droits de douane réduits comme celles en matière d'origine à prendre en compte dès la conception des produits ou le sourcing. « Ce travail, très long et lourd qui n'est pas uniquement du ressort des services logistiques, peut être automatisé par Amber Road comme la demande auprès des fournisseurs des certificats d'origine ou le calcul des composants d'un produit éligibles aux droits de douane préférentiels ».

L'étude d'Amber Road montre en effet que dans plus de 72 % des cas, ce sont les services logistiques qui s'occupent de la gestion de la conformité réglementaire. « Il s'agit d'un travail chronophage mené dans la majorité des cas de façon manuelle. Il devient très vite complexe à gérer quand l'entreprise commerce avec de nombreux pays et de grandes quantités de produits ». ■

ERICK DEMANGEON

Conférence World Class Logistics

Nicolas Ethevenin interviendra sur la thématique des accords de libre-échange et présentera la base de données réglementaires d'Amber Road sur 150 pays ainsi que ses logiciels dédiés.

Comment sécuriser ses logiciels de *supplychain*

La sécurité informatique de la chaîne d'approvisionnement est vitale. Quelles stratégies mettre en œuvre pour l'optimiser et quelles conséquences sur la *supplychain* ? Quels réflexes adopter en cas de faille et comment les prévenir ?

Chaque entreprise gère de façon propre sa chaîne d'approvisionnement selon son secteur d'activité et les exigences de son marché. « Très souvent, le degré de complexité de la chaîne d'approvisionnement dépend des acteurs qui travaillent ensemble. La sécurité et les infrastructures deviennent du coup rapidement laborieuses à gérer », constate Arsène Liviu. Pour le spécialiste sécurité chez Bitdefender, éditeur de solutions *antimalwares* et expert en cybersécurité, les violations de données chez de grandes entreprises se produisent généralement lorsqu'un « petit partenaire subit une attaque. Par ce biais, les attaquants accèdent également à la grande entreprise avec qui il traite ».

Environnement Cloud et mobilité

Lorsqu'une entreprise migre vers le *Cloud*, il importe donc qu'elle ait une réflexion stratégique prenant en compte l'offre de la disponibilité à ses clients mondiaux. Certains scénarii ou situations ont besoin d'être enregistrés et mémorisés dans des *data-centers*, dans divers lieux géographiques, afin d'être prêt à réagir en cas de catastrophe. « Les acteurs qui ont accès aux infrastruc-

tures *Cloud* et aux données de l'entreprise doivent être surveillés afin de détecter d'éventuelles activités suspectes. Les demandes et entrées doivent aussi être contrôlées afin de s'assurer qu'elles ne compromettent pas les services, les bases de données et l'infrastructure ». Des actions à mener sur toute la chaîne selon Arsène Liviu, pour répondre plus efficacement en cas d'attaque ou de violation de données.

Au-delà du *Cloud*, les personnels logistiques utilisent de plus en plus d'applications et appareils mobiles dans les entrepôts ou les transports. Pour le responsable, il est indispensable d'intégrer aux MDMs (appareils d'enregistrement multipiste numérique modulaires) une console de gestion centralisée de la sécurité. « Laquelle permettra au service informatique de déployer des politiques de sécurité proactives et défensives comme par exemple l'effacement à distance des appareils volés ou perdus ». Il est également fréquent que les personnels les utilisent à des fins personnelles et, à l'occasion, y installent des applications suspectes ou infectées. « Dans ces cas aussi, les logiciels et politiques de sécurité peuvent aider à la fois les acteurs de la chaîne d'approvisionnement

et les entreprises à sécuriser leurs données ».

Question de responsabilité

La responsabilité partagée est un modèle imposé aux clients par les grands fournisseurs de services *Cloud* : « Le fournisseur de *Cloud* est responsable de la sécurité physique et de la conformité ; les clients de la sécurisation de leurs VPS en fonction de leurs besoins et politiques ». Ce modèle de responsabilité mutuelle fonctionne pour les entreprises qui reposent sur les infrastructures hybrides car elles tiennent à garder un blocage réversible de leurs données qui peuvent être tantôt inactives, tantôt actives. « Cela implique généralement le cryptage de la communication entre les terminaux et le *Cloud*, ainsi que le chiffrement des données inactives ou inexploitable ». L'entreprise peut appliquer ce modèle de responsabilité partagée à chaque acteur de sa chaîne d'approvisionnement en examinant leurs capacités de sécurité, ou en travaillant avec des acteurs qui adhèrent à ses normes de sécurité déjà établies. « Étant donné que les entreprises ne sont pas tenues de gérer directement la sécurité de l'ensemble de leur chaîne logistique, elles peuvent toutefois demander



© Bitdefender

Arsène Liviu, spécialiste de la sécurité chez Bitdefender, éditeur de solutions *antimalwares* et expert en cybersécurité

« Les grandes entreprises et les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement doivent plus s'intéresser à la sécurité de leurs infrastructures informatiques ».

des audits de sécurité aux services qui gèrent directement leurs infrastructures informatiques », précise Arsène Liviu.

Le responsable recommande donc qu'au moins quelques directives basiques de sécurité soient définies et appliquées au sein de l'entreprise. Elle doit aussi prendre en compte tous les aspects de sécurité d'une chaîne d'approvisionnement dynamique en fonction des spécificités de tous les acteurs qui y interviennent ». ■

ERICK DEMANGEON

L'IBP orchestre les *supplychains* internationales

Comment synchroniser et faire converger les acteurs d'une *supplychain* vers des objectifs de performance de coûts et de satisfaction clients communs ?

La différence entre les entreprises qui réussissent et les autres réside souvent dans la capacité à anticiper le futur, à s'adapter et à répondre aux changements. Telle est la cible de la Planification intégrée aussi connue sous le nom S&OP avancé ou IBP (*Integrated Business Planning*). Pour maîtriser une croissance forte, gérer une acquisition-fusion ou améliorer le pilotage d'un groupe, « l'IBP développe les principes du processus S&OP mais y intègre la *supplychain*, les enjeux financiers, les porte-

feuilles produits et clients, ainsi que la demande dans un seul et unique processus. En plus d'équilibrer la demande avec la *supply*, il s'agit d'un outil de pilotage global », présente Catherine Schmitt-Weber, consultante associée au sein d'Oliver Wight, inventeur de l'approche S&OP il y a 25 ans. Dirigée par l'équipe de direction, l'IBP permet d'aligner tous les mois les plans tactiques et opérationnels de l'entreprise avec ses objectifs de performance, et d'optimiser ses ressources critiques (hommes, machines, stocks, matières, temps, capacités financières) pour satisfaire le client. « La planification intégrée vise à augmenter les bénéfices mais aussi à détecter au plus tôt les écarts avec la performance attendue. Les entreprises peuvent ainsi anticiper et répondre de manière favorable aux changements ».

pour mener à bien cette démarche reposent sur l'engagement humain, l'apprentissage pour faire évoluer les comportements, les expertises internes, et la mise en place de processus cohérents en identifiant avec précision les rôles et responsabilités de chacun. « Sa mise en œuvre est complexe dans les environnements internationaux mais donne à l'entreprise une visibilité sur un horizon glissant de 24 mois en général ». Pour Catherine Schmitt-Weber, « avant de pouvoir optimiser leur *supplychain*, les entreprises ont besoin de mettre de l'ordre chez elles. Si de nombreuses entreprises ont une stratégie claire, 75 % ne disposent pas en effet du processus pour la déployer correctement ». L'IBP consiste justement à faire converger les équipes, les processus et les outils vers des objectifs, un langage et des chiffres communs et uniques.

groupes de travail consacrés à la gestion des produits, à la demande et à la *supplychain*. Rôle clé, « le responsable du processus IBP pilote la revue de réconciliation. Celle-ci se focalise sur le suivi, les écarts et problèmes rencontrés, proposés des arbitrages en intégrant les trajectoires financières, et de les soumettre à la revue de pilotage composée des membres de la direction générale ». Ces cinq revues mensuelles correspondent à une organisation type. Elles peuvent être dupliqués autant de fois qu'il y a d'usines, de divisions produits, pays, zones géographiques regroupant plusieurs pays etc. jusqu'à une revue de pilotage corporate. Grâce au processus IBP, Oliver Wight a ainsi permis au Centre d'approvisionnement de l'US Army d'économiser 4,5 Mds d'USD sur ses stocks !



© Oliver Wight

Catherine Schmitt-Weber, consultante associée du cabinet conseil Oliver Wight

« Si de nombreuses entreprises ont une stratégie claire, 75 % ne disposent pas du processus pour la déployer correctement ».

Converger dans le même sens

Selon AMR Research, les bénéfices de l'IBP sont l'augmentation des revenus et des améliorations en matière de prévisions, taux de qualité et de satisfaction client, de planification via le respect des plannings ou encore, la réduction des stocks et la gestion optimisée des ressources. Les éléments clés

Suivi continu

Après un diagnostic de l'existant, la définition de programmes d'amélioration et de leurs processus ainsi que des groupes de travail qui les mettront en œuvre, la démarche IBP fonctionne à partir de cycles mensuels. Chaque mois, elle s'assure de l'avancement cohérent des

Auto-évaluation

Pour estimer la maturité de la démarche IBP dans l'entreprise, Oliver Wight a conçu un outil d'auto-évaluation en ligne. « Cette auto-évaluation permet à toute entreprise de découvrir au moyen d'un jeu de questions très simples quel est le niveau de maturité de ses processus et si elle prête à s'améliorer », invite Catherine Schmitt-Weber. ■

ERICK DEMANGEON

NOUS VOUS RAPPROCHONS DE VOS CLIENTS...

 **LOGISTIQUE** *e solutions*
by SeD

 **SeD Fashion**
by SeD

 **SeD e-commerce**
by SeD

 **LOGISTIQUE** *e industrie*
by SeD

 **REVeRSE** *logistics*
by SeD



 **OVeRSEAS** *solutions*
by SeD

 **AIR & SeA**
by SeD

 **DOUANeS**
by SeD

 **TERReSTRE** *solutions*
by SeD

 **PARCeL** *distribution*
by SeD

 **FReT** *management*
by SeD

 **A2DIS**
LA LIVRAISON SPECIALISEE

 **SeD online**
by SeD



Le Code des douanes de l'Union est déjà une réalité

Le CDU introduit de nouvelles procédures. Effectif en France, le dédouanement centralisé national permet ainsi de personnaliser les démarches douanières. Combiné à l'autoliquidation de la TVA et au statut d'Opérateur Économique Agréé, il ouvre de nouvelles facilités aux entreprises.

Succédant au Code des douanes communautaires, le Code des douanes de l'Union est entré en vigueur le 1^{er} mai 2016. Bien que sa mise en œuvre soit progressive jusqu'en 2020, d'ores et déjà, certaines de ses mesures sont accessibles en France. Tel est le cas du dédouanement centralisé national (DCN) appelé à remplacer à terme la procédure de domiciliation unique (PDU). Le 10 novembre dernier, à l'occasion d'une matinée de l'ASLOG, la DGDDI faisait état de la délivrance de 65 autorisations de dédouanement centralisé au niveau national. « *Le DCN est déjà une réalité au plan juridique et informatique* », confirme Karine Boris Treille, chef du Pôle Action Économique du service des douanes de Paris-Ouest. « *Il permet à une entreprise de déposer auprès d'un bureau de douane français une déclaration concernant des marchandises présentées dans le ressort d'un autre bureau de douane français, puisque le DCN dissocie le flux déclaratif et documentaire du flux physique marchandises* ».

Avantages

Octroyé sans audit, le DCN permet d'économiser le

transit lorsqu'un point frontière est repris comme bureau de présentation. Il facilite en outre la gestion douanière des autorisations et des contrôles grâce à la mise en place d'un interlocuteur unique, et est évolutif dans le temps. « *En fonction de ses besoins, l'entreprise intègre de nouveaux bureaux de présentation ou peut migrer vers des déclarations simplifiées. Sans agrément, il permet aussi d'exporter depuis les locaux de l'entreprise, et de rationaliser le suivi des procédures Export Control System (ECS)* ».

Sur ce principe, l'ex bureau de domiciliation devient bureau de déclaration chargé des déclarations en douane et de la mainlevée des marchandises. Quant à l'ex bureau de rattachement, il devient bureau de présentation où les marchandises sont présentées physiquement. En France, l'ensemble des bureaux de domiciliation des PDU seront à terme bureaux de déclaration, et tous les bureaux ouverts au dédouanement pourront devenir bureaux de présentation. « *Le choix du bureau de déclaration est stratégique car il deviendra l'interlocuteur unique de l'entreprise*

vis-à-vis de l'Administration douanière », insiste Karine Boris Treille.

Soumis à agrément du schéma de dédouanement de l'opérateur, le DCN s'adresse à toutes les entreprises (grandes, PME, ETI, start-up), et s'applique à l'import comme à l'export, à toutes les déclarations en douane et marchandises.

Un "plus" pour l'autoliquidation de la TVA

L'entrée en vigueur de la nouvelle version de l'autoliquidation de la TVA à l'importation* apporte un autre avantage au DCN. Grâce à cette procédure choisie sur simple option, en cas d'importation de biens provenant d'un pays tiers, l'importateur peut éviter de payer sa TVA. « *Pour obtenir l'autoliquidation, l'entreprise doit remplir un formulaire et le renvoyer au Pôle d'action économique des douanes ou à son bureau de dédouanement. Un code doit être porté ensuite sur la déclaration pour en bénéficier, et le montant de la TVA autoliquidée devra être reporté sur le CA3. L'autoliquidation fonctionne en effet sur le même rythme mensuel ou trimestriel que*



Karine Boris Treille, chef du Pôle Action Économique du service des douanes de Paris-Ouest

« **La combinaison DCN, avec ou sans autoliquidation de la TVA, et l'OEA est gagnante pour l'entreprise** ».

le CA3 déclaré par l'entreprise ; le nouveau modèle de la déclaration périodique du chiffre d'affaires prévoit deux lignes à renseigner pour la TVA due à l'importation autoliquidée : les cases 2B et 7C », détaille Karine Boris Treille.

Statut OEA confirmé

Le nouveau Code consacre aussi les statuts d'opérateur économique agréé (OEA) Sûreté-sécurité et Simplifications douanières « *en leur conférant davantage de poids, d'allègements, facilités et simplifications dont*

Conférence World Class Logistics

Karine Boris-Treille interviendra, lors de World Class Logistics, sur la modernisation des procédures douanières et le statut d'opérateur économique agréé.

Par ailleurs, les experts de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects présents sur l'événement pourront vous conseiller et vous orienter au mieux sur les différents sujets d'actualité tels que le nouveau CDU, l'allègement des démarches administratives liées aux Douanes dans l'entreprise ou encore l'intégration d'un service Douanes au sein de votre structure.

pourront bénéficier leurs titulaires », valorise Karine Boris Treille.

A fin septembre, la France recensait 1 519 certificats OEA délivrés, et 1 626 demandes en cours d'instruction.

Pour la chef du Pôle Action Économique du service des douanes de Paris-Ouest, les entreprises OEA bénéficient de nombreux avantages. La certification Sûreté - sécurité, octroie par exemple une réduction du taux de contrôle en matière de sûreté de surcroît si le représentant en douane et le destinataire de la marchandise sont également OEA. Notification préalable des contrôles sûreté, traitement priori-

taire en cas de sélection à un contrôle, bénéficiaire des accords internationaux de reconnaissance mutuelle sont d'autres avantages associés.

La certification Simplifications douanières est également assortie d'un allègement des contrôles physiques et documentaires ainsi qu'un traitement prioritaire. L'entreprise a en outre la possibilité de convenir avec l'Administration des douanes du lieu où seront réalisés les contrôles physiques lorsque ceux-ci seront initiés. Le transfert dans ses locaux de produits industriels soumis à normes est autorisé même si une analyse laboratoire

est en cours. Réduction ou dispense de garantie, inscription dans les écritures du déclarant avec dispense de présentation des marchandises, autorisation donnée à l'entreprise d'effectuer elle-même, sous surveillance douanière, certaines formalités incombant à l'Administration (*self-assessment*), sont d'autres simplifications liées. Pour Karine Boris Treille, « la

combinaison DCN et OEA est gagnante pour l'entreprise qui bénéficie alors d'une approche douanière personnalisée ». ■

ERICK DEMANGEON

* Mesure de la loi sur l'économie bleue votée le 22 juin 2016 dont les décrets d'application ont été adoptés le 8 novembre 2016 dans la loi dite "Sapin II"



Panasonic BUSINESS

Panasonic Toughpad – Les solutions métiers pour les transports et la logistique

Les tablettes Panasonic Toughpad sont les terminaux mobiles parfaits pour les besoins spécifiques des secteurs transports et logistique : robustesse, excellente connectivité, nombreuses configurations possibles...

- Processeur Intel® Core™ m5-6Y57 vPro
- Résistants aux chutes, chocs, vibrations et à la poussière
- Windows 10 Pro
- Batteries échangeables à chaud par les utilisateurs (option)
- Ecrans de 4.7" à 10.1" parfaits pour une utilisation en extérieur
- Ports configurables en fonction des besoins métiers

En savoir plus sur notre site www.toughbook.fr ou par téléphone au 01 47 91 64 92

TOUGHPAD

Intel, le Logo Intel, Intel Core, Intel vPro, Core Inside et vPro Inside sont des marques déposées d'Intel Corporation aux Etats-Unis et dans d'autres pays.



F2-X1 F2-M1 F2-N1



Le dédouanement nouvelle génération

Grâce aux suites logicielles 100 % *Cloud* d'Akanea, la société EPSP a automatisé ses procédures et s'est engagée avec confiance dans la démarche de certification OEA.

Implantée sur la zone aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle depuis 2001, EPSP est commissionnaire de transport international et en douane. Créée pour répondre à un marché export croissant sur l'Afrique de l'Ouest, la société s'est développée dans le reconditionnement et l'acheminement de marchandises sensibles à haute valeur ajoutée avant de se consacrer au dédouanement import/export de fret aéronautique et biomédical. Depuis 2012, EPSP s'appuie pour ces activités sur le logiciel Akanea Douane. « *Notre besoin primordial était d'avoir un logiciel qui nous permette de visualiser rapidement l'historique de toutes les déclarations en douane effectuées. Nous recherchions également une solu-*

tion qui puisse, entre autres choses, produire des statistiques relatives aux données de ces déclarations. Les fonctionnalités proposées, le type d'hébergement et le coût de cette solution nous ont alors séduit », explique Cyril Mc Ginley, directeur d'exploitation d'EPSP. Service 100 % *Cloud* hébergé en mode SaaS par l'éditeur, Akanea Douane est en effet commercialisé auprès du commissionnaire à partir des déclarations effectuées... et mis à jour au fil de l'eau.

Gain de productivité

Les déclarations dématérialisées d'EPSP sont aujourd'hui automatisées soit à partir des modèles préparamétrés du logiciel, soit à partir de bons de livraison ou de factures. « *Les alertes envoyées par Aka-*

nea Douane, comme l'envoi de DAU par email, sont très pratiques. Cela permet de contrôler en temps réel que l'ensemble des formalités sont correctes et ceci même à distance ». Pour Cyril Mc Ginley, un logiciel spécialisé dans le dédouanement est devenu indispensable au regard de ses 9 000 déclarations réalisées par an.

Tremplin à l'OEA

Certifiée par les Douanes françaises, la solution Akanea Douane sécurise, dans des délais très courts, les échanges avec cette administration au moyen de liaisons EDI Pasteur - Mareva assorties d'une traçabilité complète de l'ensemble des déclarations effectuées. EPSP l'utilise pour ces formalités NSTI, Delta, la gestion des régimes particuliers, les procédures ECS



Cyril Mc Ginley, directeur d'exploitation d'EPSP

« *C'est un plus d'avoir Akanea Douane pour l'obtention du statut OEA* ».

à l'export et ICS à l'import, le détail des valeurs, les nomenclatures douanières, l'archivage et l'historique des données. Afin de proposer à ses clients les meilleures prestations dans un souci de conformité avec le nouveau Code des Douanes de l'Union (CDU), le commissionnaire a entrepris depuis un an une démarche pour obtenir la certification Opérateur Économique Agréé (OEA). « *C'est un plus d'avoir Akanea Douane pour l'obtention du statut OEA notamment à travers la traçabilité des déclarations* », selon Cyril Mc Ginley. Le commissionnaire prévoit de recevoir le certificat OEA en 2017. ■ ERICK DEMANGEON

Innovation : TMS Freight Forwarding

Offre 100 % *Cloud*, TMS Freight Forwarding est la nouvelle solution de l'éditeur Akanea. À l'attention des commissionnaires de transport international et des transitaires ainsi qu'aux prestataires logistiques, importateurs, exportateurs, industriels et négociants, il s'agit d'un portail multimodal, multi-métiers, multilingue pour gérer les dossiers de transport à l'international. À ce titre, il permet la gestion des opérations import/export, cross-trade, transit, groupage que ce soit en mode aérien, maritime, routier ou combiné. L'une de ses valeurs ajoutées est sa capacité à amender et à enrichir par l'utilisateur les documents de transport traités. Son interopérabilité native avec les plates-formes digitales (CCS) des ports et des aéroports, et la traçabilité étendue à l'ensemble des maillons de l'expédition impliqués sont d'autres qualités de la solution disponible début 2017.



VOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS SUPPLY CHAIN

RENCONTREZ VOTRE MARCHÉ !



Retail Chain

Les rendez-vous Experts
de la Supply Chain omnicanale.

25 avril 2017 - Paris

www.retail-chain.fr



Value Chain Software

Les rendez-vous Experts
de la Supply Chain digitale.

15 juin 2017 - Paris

www.logiciel-supply-chain.com



Value Chain Pharma

Les rendez-vous Experts
de la Supply Chain pharmaceutique.

28 juin 2017 - Paris

www.logistique-sante.com



Value Chain Parts

Les rendez-vous Experts de la Supply Chain
des pièces détachées.

22 novembre 2017 - Toulouse

www.value-chain-parts.com



World Class Logistics

Les rendez-vous Experts de la Supply Chain
France/Europe/Monde.

12 décembre 2017 - Paris

www.logistique-internationale.com



Logistiaa

Les rendez-vous Experts de la Supply Chain
agroalimentaire.

juin 2018 - Paris

www.logistique-agroalimentaire.com

VOS CONTACTS

Experts :

Camille Guittard

tél. 01 46 23 60 20

cguittard@premiumcontact.fr

Elise Thouzeau

tél. 01 46 23 60 10

ethouzeau@premiumcontact.fr

Visiteurs :

Margot François

tél. 01 46 23 60 03

mfrancois@premiumcontact.fr

UNE ORGANISATION



group@premiumcontact.fr
www.premiumcontact.fr

SAS au capital de 57 180 € - Siret 410 034 706 000 45 - APE 70.22Z - TVA Intracommunautaire FR 85410034706

1, rue Royale
212, Bureaux de la Colline - Bât.B
92213 ST-CLOUD Cedex - France
tél. +33 (0)1 46 23 60 00
fax +33 (0)1 46 23 60 29

Challenges et opportunités de l'internationalisation

La chaîne d'approvisionnement de Monoprix conjugue performance économique et écologique. Fort de cette expérience à l'importation, le groupe se développe à l'export avec de nouveaux défis à relever.

Réconcilier l'inconciliable ! La définition de la fonction *supplychain* de Mark Boys, chef du département International au sein de la direction *supplychain* du groupe Monoprix, témoigne des enjeux démultipliés dès que les flux sont intercontinentaux. « *Un premier niveau commun à toutes les entreprises, consiste à optimiser et à fiabiliser les délais, à préserver l'intégrité des produits tout en recherchant à minimiser les coûts en prenant garde aux risques de change* ». Un deuxième degré suppose la maîtrise des réglementations douanières et/ou des règles phytosanitaires, l'intégration d'une démarche de développement durable, et le déploiement de systèmes d'information performant de bout en bout. A l'importation, Monoprix a atteint cette excellence. Au départ du Havre, son unique port d'importation, le groupe a diver-

sifié dès 2003 les modes d'approvisionnement de son entrepôt principal à Combs-la-Ville avec la voie d'eau complété en 2007 par le rail. Quelques années plus tard, l'enseigne de distribution a été l'une des premières en France à bénéficier des procédures de simplification et d'accélération des formalités douanières fluvio-maritimes sur ses flux entre le port haut-normand et sa plate-forme basée en Seine-et-Marne. « *Aujourd'hui, 100 % de nos flux massifiés sont traités sous PFM* ». Pour Mark Boys en effet, « *la performance douanière est indissociable de la performance logistique* ».

Supplychain "green"

Sur ce schéma, 90 % des marchandises importées par Monoprix empruntent le transport maritime jusqu'au Havre où elles sont transbordées à 60 % sur des barges fluviales, à 30 % sur le train, et à 10 % sur des

camions. Par voie maritime en mode roulier suivie d'un trajet routier, 3 % des importations proviennent du Maghreb et de la Turquie, et 7 % voyagent par air. « *Le mode aérien divise par 2,5 les délais par rapport au maritime. Il est utilisé en cas de nécessité car son coût est en revanche 6 fois supérieur* ». Aussi, l'alternative ferroviaire entre l'Europe et l'Asie est une nouvelle option testée en 2016 avec succès. « *Le service utilisé relie Wuhan en Chine à Duisbourg suivi d'un post acheminement routier jusqu'à Combs-la-Ville. Le transit-time est d'une vingtaine de jour, soit divisé par 1,6 par rapport au transport maritime pour un coût inférieur de 37 % et un excellent bilan écologique par rapport à l'aérien* ».

De nouveaux enjeux à l'exportation

Dans le domaine douanier le groupe est là encore, l'un des tout premiers en France à avoir déployé l'autoliquidation de la TVA à l'importation avec, à la clé, « *des gains de trésorerie sensibles* », constate Mark Boys. Fort de ces expériences, le développement de l'enseigne à l'exportation a été au début jugé comme une formalité. « *A tort car nous sommes*



Monoprix est l'un des premiers groupes à bénéficier en France de l'autoliquidation de la TVA à l'importation.

passés de client à fournisseur », reconnaît le responsable.

Monoprix compte plus de 100 points de vente répartis dans 15 pays en Amérique du Sud, Caraïbes, Océan indien, Maghreb, Europe et Moyen-Orient. Après une phase de rodage, le groupe s'est engagé dans la structuration de sa chaîne logistique export. « *Nous mettons en place une structure grossiste pour stabiliser nos prix, fournir un meilleur pilotage de la rentabilité de nos activités de bout en bout, et expérimentons des approvisionnements spécifiques et/ou directs fournisseurs en mode cross-trade* ». En parallèle, une réflexion est en cours pour moderniser les outils de l'export. « *Le développement des exportations chez un distributeur est un changement culturel fort* », confie Mark Boys. ■

ERICK DEMANGEON

Conférence World Class Logistics

Sur l'événement, Mark Boys viendra présenter les challenges relevés par son enseigne dans le cadre du développement de ses flux internationaux, que ce soit à l'import (comment (ré)concilier réactivité, coûts, process douaniers et développement durable ?) comme à l'export (comment appréhender les aspects réglementaires ? quels impacts sur les référentiels, les flux et les outils ?).



CRÉATEUR DE SOLUTIONS LOGISTIQUES

SERVICES



E-COMMERCE



RETAIL



INDUSTRIE



TÉL. : 03 20 10 64 64
2 RUE DU CALVAIRE
59810 LESQUIN

WWW.LOG-S.EU





iway
TO CUSTOMS

Le pilotage de vos données
douanières & sécuritaires

Logiciels - SaaS
Échanges de données

www.conex.net

CONEX
i-WAY TO CUSTOMS