VOX LOG
Décrypteur de tendances
Lanceur d'alertes

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

NOUVEAU DÉFI POUR LA SUPPLY CHAIN

GRAND ANGLE

DES MÉTIERS EN TRANSFORMATION

PORTRAIT

DIDIER TERRIER,
DIRECTEUR GÉNÉRAL,
ARTHUR LOYD LOGISTIQUE
"Un développeur loyal."

N°21 | TRIMESTRIEL
MARS 2020
Numéro gratuit

ENSEMBLE, CONSTRUISONS L'INDUSTRIE DU FUTUR

L'INNOVATION AU CŒUR DE VOTRE SUPPLY-CHAIN

Prestataire logistique responsable et engagé, IDEA est spécialisé dans la supply-chain des produits spécifiques et sensibles. Nous déployons des solutions logistiques sur-mesure et globales pour développer la réactivité et les process des industriels, pour mieux répondre aux enjeux de demain.

Nos expertises : ingénierie de projet, pilotage des flux, protection des biens et transport industriel, manutention portuaire. Au-delà de vos opérations, IDEA s'attache à valoriser les données de votre supply-chain pour améliorer votre performance globale.

IDEA

VOUS VOULEZ NOUS FAIRE PART DE VOTRE PROJET ? CONTACTEZ-NOUS : 02 40 90 08 09 / contact@groupe-idea.com / www.groupe-idea.com

Crédits photos iStock, Oleo Studio - LMNW 2020

ALORS QUE LE MONDE SEMBLE RETENIR SON SOUFFLE face aux nouvelles incertaines de l'évolution du Covid-19, l'économie mondiale doit s'adapter aux conséquences déjà coûteuses de cette tourmente sanitaire : arrêt des chaînes de production, importations au point mort, risques de ruptures… Le manque à gagner s'annonce colossal tout le long de la supply chain. En France, le ministère de l'Économie alerte d'ores et déjà sur une chute de plusieurs dixièmes de points de croissance en 2020. Face à cette crise, certaines voix appellent à repenser l'organisation des supply chain, potentiellement trop dépendantes d'activités délocalisées. Une réinvention qui semblait déjà trotter à l'esprit des grandes entreprises mondiales dernièrement. À ce titre, la Bank of America a récemment publié une étude mettant en lumière un certain renversement de tendance au sein des chaînes logistiques, allant vers des flux plus locaux et relocalisés, en opposition aux organisations globalisées qui se sont développées depuis la fin du XXe siècle. Car au-delà des crises profondes comme celle du coronavirus, de nombreux facteurs invitent à des supply chain plus resserrées : évolutions douanières et augmentation des tarifs pour le transport, développement de l'automatisation qui réduit le coût de la main-d'œuvre, volonté d'être plus proche des foyers de consommation. Selon Bank of America, sur un panel de 12 secteurs d'activité (réunissant 3 000 entreprises en Amérique du Nord, Europe et Asie-Pacifique, hors Chine), 80 % d'entre eux envisagent la relocalisation d'au moins une partie de leur supply chain dans les années à venir. Cette approche locale a également beaucoup à voir avec l'urgence environnementale, dont l'impact ne fera que s'accentuer et qui nécessite la mise en place d'une logistique de proximité afin de réduire et maîtriser les besoins de transport. Une réalité qui est au cœur de ce nouveau numéro de Voxlog, avec un grand dossier consacré à la problématique montante et connexe de l'économie circulaire. Une réflexion devenue indispensable afin de penser ensemble un monde qui jetterait moins qu'il ne produit, faisant naître de nouvelles organisations logistiques, plus durables et rapprochées.

Émilien Villeroy

PORTRAIT
Didier Terrier, directeur général d'Arthur Loyd Logistique, *"Un développeur loyal."*
P. 34-35

DÉCRYPTAGE
Économie circulaire, nouveau défi pour la supply chain
P. 42 — P. 86

GRAND ANGLE
Supply chain : des métiers en transformation
P. 88 — P. 109

Votre supply chain* tient-elle le rythme ?

Pour GEFCO, coopérer et grandir ensemble sont les clés d'une supply chain réactive et endurante. Nous écoutons, apprenons et dessinons des solutions souples et intelligentes pour gagner votre confiance. Repousser les limites et relever les défis les plus exigeants, c'est la promesse de notre réseau global. Notre nouvelle signature exprime notre engagement auprès de nos partenaires : aller toujours plus loin.

Nous sommes GEFCO. **Partners, unlimited**™**

publicis - Crédit Photo : Getty Images

gefco.fr

*Chaine d'approvisionnement.
**Être partenaires, construire un monde de possibilités.

GEFCO

Partners, unlimited

42 ☞ DÉCRYPTAGE
ÉCONOMIE CIRCULAIRE
NOUVEAU DÉFI POUR LA SUPPLY CHAIN

Le 10 février 2020, la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire était promulguée. Visant à *«accélérer le changement de modèles de production et de consommation afin de préserver les ressources naturelles»*, le texte intensifie la lutte contre la destruction des invendus, étend la responsabilité des producteurs et fixe des objectifs plus stricts en matière de traitement des déchets.

4 EN BREF
>> Actualités, nominations…

12 ON EN PARLE
>> La Smart Supply Chain au cœur du Hub Day.
16 >> France Logistique sur les rails.
20 >> Immobilier logistique : les Hauts-de-France au sommet.
24 >> Jungheinrich dévoile un électrique aussi puissant qu'un diesel.
26 >> Catella Logistic Europe multiplie les projets en France.

28 ÉTUDE
>> Kyu Associés analyse les risques qui pèsent sur la supply chain.

32 RENCONTRE
Isabel Rocher d'AutoStore et Isabelle Bion d'Element Logic.

34 PORTRAIT
Didier Terrier, directeur général d'Arthur Loyd Logistique.

36 TOUTE UNE HISTOIRE
Stackr, au service de l'optimisation des coûts d'exploitation.

38 FACE À FACE
Henri Le Gouis, CEO Bolloré Logistics Europe.

42 ☞ DÉCRYPTAGE
44 Économie circulaire : la transition logistique en marche

Rencontres
56 Brune Poirson, secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire.
58 François-Michel Lambert, président fondateur de l'Institut national de l'économie circulaire.

60 Une chaîne d'acteurs engagés pour la revalorisation des déchets
62 Fnac-Darty s'engage pour la conservation de la valeur.
66 Ecosystem, acteur central de la gestion des déchets.
70 Réseau Envie : tirer de la richesse des déchets.

72 *«L'économie circulaire, une priorité au sein d'Orange.»*

76 Repenser les emballages
Loop : la consigne fait son retour à l'heure du e-commerce.
78 LivingPackets redonne une seconde vie à l'emballage.

80 Geodis : l'expertise logistique au service de l'économie circulaire.

82 Palettes et supports : acteurs historiques d'une vision circulaire.

88 ☞ GRAND ANGLE
Des métiers en transformation

© Mavoimages – Adobe stock.

94 Les compétences les plus recherchées.
96 Se former pour répondre à la demande.
98 De nouveaux métiers en éclosion.
102 Mission : conduite du changement.

104 Interview. Aurélie Delemarle, directrice académique de la Chaire « Supply Chain du Futur » à l'École des Ponts ParisTech.

Rencontres
106 Nathalie Estrada, directrice des ressources humaines de Cdiscount.
108 Stéphanie Rott, directrice production et supply chain de LVMH.

40 AUTRE REGARD
Le coronavirus, déstabilisateur des supply chains, par P-P. Dornier.
110 LA PAGE AFILOG
112 INDEX des annonceurs

VOXLOG Le magazine décrypteur de tendances, lanceur d'alertes
Directrice de la publication : Isabelle Gazzola • Ont participé à ce numéro : Charlotte Cousin, Laurène de Vialar et Émilien Villeroy • Conception et réalisation Sous Mains • Impression : imprimerie de Champagne • Imprimé sur Vantage Silk, certifié PEFC • ISSN 2495-473X.

>> Suivez-nous sur :
>> http://www.voxlog.fr

NOMINATIONS

© GEA

STEFFEN BERSCH PREND LA TÊTE DE SSI SCHÄFER

SSI Schäfer annonce la nomination de Steffen Bersch en tant que PDG. En poste depuis le 1er mars 2020, il succèdera au PDG par intérim du groupe, Helmut Limberg, à partir du 1er avril. Précédemment, Steffen Bersch a évolué pendant près de deux décennies au sein de GEA Group, spécialiste de l'ingénierie mécanique et de l'ingénierie d'usine. Après avoir intégré le groupe en 2000, il avait travaillé en tant que directeur général pour GEA Middle East à Dubaï. Admis au conseil d'administration de GEA début 2016, il était passé finalement à la tête de sa division commerciale équipement jusqu'à son départ, fin 2019.

© Savoye.

SAVOYE ACQUIERT SOCLOZ

Né il y a huit ans, SoCloz est un spécialiste des plateformes logicielles omnicanales SaaS pour les enseignes physiques. La société, qui compte des références comme Naf-Naf, Monoprix, Maison du Monde ou encore Aigle, équipe plus de 30 000 magasins dans 18 pays. SoCloz est aujourd'hui rachetée par l'éditeur, concepteur et intégrateur de solutions d'intralogistiques globales Savoye. «*L'arrivée de SoCloz va nous permettre de répondre plus largement aux besoins de pilotage supply chain de nos clients, à la convergence des centres de distribution et des points de vente*», précise Rémy Jeannin, CEO de Savoye. À travers un système d'encaissement, de gestion des commandes omnicanales en magasin et un OMS, la plateforme SoCloz permet la gestion d'un ensemble de processus omnicanaux sur Internet et en magasin : ship from store, click and collect, e-réservation, livraison express, etc. «*Cette acquisition va permettre à la société d'enrichir sa plateforme plus rapidement et de la commercialiser à l'international à court terme. Tout ceci en s'appuyant sur un actionnariat solide qui nous autorise une grande pérennité contrairement à de nombreux acteurs de taille plus mineure*», indique Jérémie Herscovic, fondateur de SoCloz.

© IPP

UN NOUVEAU DIRECTEUR FRANCE POUR IPP

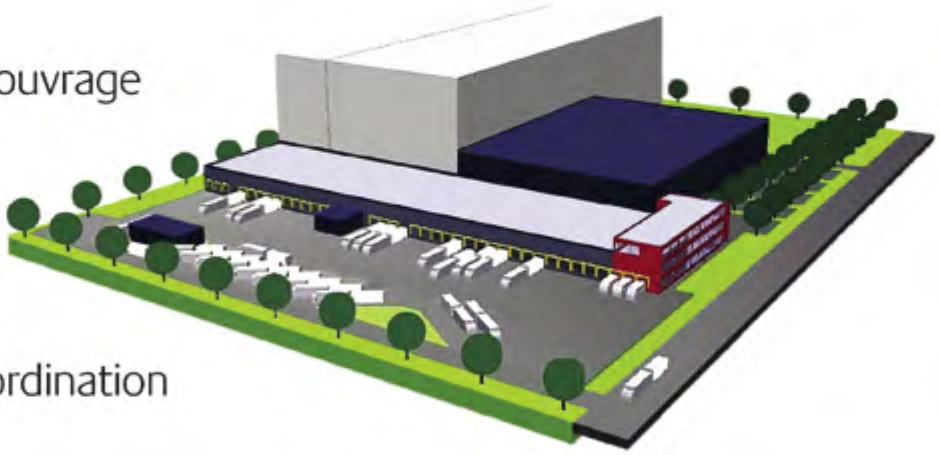
IPP annonce la nomination de Thibaut Esnée au poste de country director pour sa branche France. Il aura pour mission de poursuivre la croissance d'IPP dans l'Hexagone. Thibaut Esnée travaille depuis deux décennies dans la supply chain, ayant débuté sa carrière chez Carrefour en 1999 au poste de chargé de mission et responsable d'entrepôts. Il rejoint ID Logistics en 2004 et devient directeur de sites puis des opérations avant d'arriver en 2008 chez BSL, dont il devient directeur des activités logistiques jusqu'en 2013. Il passera ensuite six années à la tête du département de logistique contractuelle de Dachser avant de rejoindre finalement IPP début janvier 2020.

Conception de centres automatisés

Ingénierie et maîtrise d'œuvre

Conseil

Calcul du besoin
Assistance à maîtrise d'ouvrage
Planification de projet



Ingénierie

Maîtrise d'œuvre et coordination
Réalisation
Montée en charge
Veille technologique

SDZ
Co-ingénierie logistique
PROCESSRÉA

www.sdz-france.com contact@sdz-france.com +33 (0)1 41 92 85 22

FLASH

Le transport fluvial de marchandises en hausse pour 2019. Selon Voies navigables de France (VNF), le trafic a connu une progression de 10 % en tonnes-kilomètres l'an passé, avec +9 % de volumes transportés. Ce sont principalement les zones du bassin Seine-Oise et les ports français du Rhin qui portent cette croissance.

© Shippeo.

SHIPPEO LÈVE 20 MILLIONS D'EUROS

Le spécialiste de la visibilité en temps réel pour la supply chain Shippeo a annoncé une nouvelle levée de fonds de 20 millions d'euros. Celle-ci a été menée par NGP Capital et ETF Partners avec la participation de Bpifrance, via son pôle Digital Ventures, et Partech. L'entreprise a connu de forts développements depuis son lancement en 2014 : des effectifs multipliés par dix (avec 80 personnes dans sept bureaux en Europe), une croissance du chiffre d'affaires de 300 % en 2019 et des projets dans 40 pays pour 50 acteurs de l'industrie et de la distribution (Schneider Electric, Carrefour, Leroy Merlin…). Ces nouveaux fonds aideront l'entreprise dans son développement : Shippeo souhaite ainsi multiplier sa base clients par cinq, développer ses équipes en recrutant 150 personnes (principalement en data science, développement IT, ventes et opérations), tout en multipliant ses investissements par trois dans la R&D autour de l'IA et de l'automatisation.

NOMINATIONS

© Interroll.

INTERROLL SE DOTE D'UN VICE-PRÉSIDENT INNOVATION

Nouvelle fonction au sein du groupe Interroll avec la nomination de Christian Ripperda en tant que vice-président Innovation. Il a pour mission de diriger et coordonner les activités d'innovation mondiales de l'entreprise. Avant d'intégrer le fournisseur, Christian Ripperda a travaillé pour VDI Technologiezentrum en tant que conseiller en stratégie et a également été conseiller en technologie pour le Ministère fédéral allemand de l'éducation et de la recherche. Il a ensuite été vice-président de la technologie chez Isra Vision AG.

© Symphony RetailAI.

CHRIS KOZIOL, NOUVEAU CEO DE SYMPHONY RETAILAI

Symphony RetailAI a nommé en janvier Chris Koziol au poste de CEO, succédant à Pallab Chatterjee, ayant récemment pris sa retraite. Également nommé membre du conseil d'administration de l'entreprise, Chris Koziol affiche plus de 35 années de carrière dans le domaine du retail et de l'édition. Il a ainsi été président et CEO de Aspect Software, spécialiste des solutions cloud affichant un chiffre d'affaires de 330 millions de dollars. Il a également été COO de JDA Software.

ARTHUR LOYD LOGISTIQUE

CONSEIL EN IMMOBILIER LOGISTIQUE

UNE ÉQUIPE DE SPÉCIALISTES 100% IMMOBILIER LOGISTIQUE

Arthur Loyd Logistique est une structure du groupe Arthur Loyd, exclusivement dédiée à l'immobilier logistique.
Forte de son expérience, l'équipe Arthur Loyd Logistique capitalise sur son savoir-faire et sa connaisssance du marché tout en bénéficiant de la garantie d'indépendance et de l'appui du 1er réseau national d'immobilier d'entreprise que représentent les 70 implantations d'Arthur Loyd. Arthur Loyd Logistique est le conseil des utilisateurs, investisseurs, promoteurs, aménageurs et les collectivités locales.

NOS DERNIÈRES EXCLUSIVITÉS

LOYER ATTRACTIF — **LORGIES (62)**

PLATEFORME LOGISTIQUE DE 43 320 M² / DISPONIBILITÉ MAI 2020
Divisible

SITUÉ À PROXIMITÉ DE LILLE — **LA CHAPELLE D'ARMENTIERES (59)**

PLATEFORME LOGISTIQUE DE 35 454 M² / DISPONIBILITÉ FIN 2020
Divisible

Arthur Loyd LOGISTIQUE

COMMERCIALISATION EXCLUSIVE
Contact : Morgan VATIN - Tel. 06.75.47.04.39
Retrouvez toutes nos offres sur arthur-loyd-logistique.com

PROPRIÉTAIRE LOGICOR

© Witron.

TJ MORRIS CHOISIT WITRON POUR SON NOUVEAU SITE EN ANGLETERRE

Avec 550 magasins et près de 1000 prévus dans les années à venir, le distributeur anglais TJ Morris connaît une importante croissance en Europe, affichant un chiffre d'affaires de 2,5 milliards d'euros en 2018 et plus de 30000 employés. Et pour suivre ces développements, TJ Morris s'est tourné, au mois de décembre dernier, vers l'entreprise allemande Witron pour le design et la construction d'une solution automatisée au cœur d'un nouveau site de distribution de 79000 m² à Warrington, dans le nord-ouest de l'Angleterre. Capable d'accueillir 12000 références de produits secs différents, ce système sera conçu pour avoir une capacité de picking journalière de 646000 colis. Le centre logistique, d'une hauteur de 38 mètres, proposera 470000 emplacements pour palettes et plateaux, plus de 100 transstockeurs et un système de convoyage de plus de 15 kilomètres, en faisant un des sites les plus importants de son genre en Angleterre. Près de 95 % des flux seront ainsi traités automatiquement ou semi-automatiquement à l'intérieur du site. Le lancement de la solution est prévu pour la mi-2023.

NOMINATIONS

© Bito Systèmes.

JEFFERSON KELNER À LA DIRECTION DE BITO SYSTÈMES FRANCE

Bito Systèmes France a officialisé la nomination de Jefferson Kelner au poste de directeur. Recruté à la mi-2019, le nouveau directeur s'est depuis chargé de rendre opérationnelle l'équipe de Bito France, tout en visant à inscrire davantage les clients au centre du fonctionnement de l'entreprise. Diplômé de l'ESC Lille, Jefferson Kelner a travaillé au sein de plusieurs entreprises d'équipements, telles que ManOrga et Provost, ainsi que KGS Diamond et Prémines, spécialistes des produits abrasifs. Au sein de ces groupes, il a occupé différents postes: responsable produit, responsable export, responsable marché jusqu'à passer directeur commercial.

©Bolloré Logistics.

YVES LAFORGUE À LA TÊTE DE BOLLORÉ LOGISTICS AMÉRIQUES

Bolloré Logistics a nommé Yves Laforgue au poste de CEO pour la zone Amériques. Ayant rejoint le groupe en 1996, Yves Laforgue est un expert de la zone Asie, ayant été successivement directeur général à Singapour entre 2008 et 2012, directeur général de la région Asie du Sud-Est jusqu'à 2016 puis COO Asie-Pacifique. À son nouveau poste, il aura pour objectif de poursuivre le développement de Bolloré Logistics aux États-Unis, au Canada et en Amérique latine.

EN QUELQUES MOTS

Rhenus vient d'acquérir le prestataire espagnol de services logistiques LTK, disposant d'un site principal situé à Madrid et de trois autres centres en Espagne (Alava, Séville et Cadix) pour un total de 26000 m² de stockage. Les sites d'entreposage de LTK constitueront la base de l'expansion de Rhenus Warehousing Solutions en Espagne.

Plus de 617 millions de dollars de chiffre d'affaires pour Manhattan Associates en 2019. L'éditeur américain affiche des résultats en hausse par rapport aux exercices 2017 et 2018, qui avaient atteint respectivement des montants de 594,6 et 559,2 millions de dollars.

EN QUELQUES MOTS

Nomagic, fournisseur de systèmes robotiques, a annoncé une levée de fond de 8,6 millions de dollars auprès du fond de la Silicon Valley, Khosla Ventures (Menlo Park). Avec cette levée de fonds, l'entreprise entend diffuser ses solutions dans de nouveaux secteurs comme l'habillement et financer son modèle de Robot as a Service. Une prestation permettant aux clients de souscrire, à travers un abonnement mensuel, aux solutions Nomagic et d'obtenir un retour sur investissement rapide.

NOMINATION

© Kuehne+Nagel.

KUEHNE+NAGEL NOMME SON NOUVEAU DIRECTEUR FRANCE ET MAGHREB

Succédant à Guillaume Col, Guillaume Péard vient d'être nommé président France et Maghreb de Kuehne+Nagel. Disposant de près de 30 années d'expériences dans le secteur du transport chez des acteurs comme DB Schenker pour des fonctions commerciales, marketing et de direction, Guillaume Péard avait été nommé en 2013 au poste de directeur de l'activité route chez Kuehne+Nagel France. Il a dorénavant pour mission de continuer à développer les activités logistiques, routières, aériennes, maritimes et d'accompagnement aux formalités douanière en France.

© Voxlog.

ID LOGISTICS SIGNE AVEC LIDL, PEPSICO ET INTRATUIN

Bilan dynamique pour ID Logistics en 2019 : avec un chiffre d'affaires annuel de 1,53 milliard d'euros, c'est une croissance de 10 % à données comparables qu'affiche le prestataire logistique. «*Année après année, notre empreinte européenne se confirme, notamment en Espagne mais également en Allemagne, au Benelux ou encore en Pologne. Élément nouveau en 2019, nous enregistrons en décembre notre premier chiffre d'affaires aux États-Unis suite à l'acquisition des activités de Jagged Peak*», déclare Éric Hémar, le PDG de l'entreprise. Le dernier trimestre a, lui, apporté un chiffre d'affaires de 405 millions d'euros à l'entreprise, en hausse de 8,4 %, avec de bons résultats français, à hauteur de 185,7 millions d'euros. Une croissance permise par les 21 nouveaux dossiers signés en 2019 par ID Logistics. Parmi ceux-ci, un premier contrat avec Lidl en France, pour l'ouverture de sa troisième plateforme de gestion du flux retour des produits non alimentaires. D'une surface de 47 000 m², ce site comptera 90 collaborateurs et sera mécanisé. Du côté des Pays-Bas, ID Logistics sera prochainement chargé du stockage et du transport pour le compte d'Intratuin, spécialiste de la vente au détail de produits de jardinage, d'intérieur et de produits pour animaux, sur un nouveau site de 23 000 m² dont le lancement est prévu pour octobre 2020. Enfin, en Pologne, ID Logistics gère depuis février 2020 un entrepôt pour le compte de PepsiCo, le plus grand du pays, pouvant accueillir 200 personnes. S'adressant aux supermarchés et hypermarchés dans le pays, ce site de 58 000 m² accueillera des solutions de préparation put-to-light, des chariots à portée guidée automatisée et une ligne de remplissage automatique.

EN QUELQUES MOTS

Alloga investit 5,8 millions d'euros dans l'extension ou la transformation de trois de ses cinq plateformes logistiques en France, qui accueillent des activités de stockage de produits ambiants et froids. L'occasion pour le dépositaire pharmaceutique, qui a enregistré une progression de son chiffre d'affaires de 8 % en 2019, d'augmenter considérablement sa capacité de stockage pour répondre à la demande croissante du secteur.

Koch Industries va acquérir la totalité d'Infor. Un accord définitif pour racheter les parts restantes de l'éditeur encore détenues par Golden Gate Capital a été signé début février. À l'issue de la transaction, Infor deviendra une filiale autonome de Koch Industries tout en continuant à être gérée par son équipe de direction actuelle.

NOMINATION

© Manuelle Toussaint.

LAURENCE GIARD DEVIENT DG DE SEGRO EN FRANCE

Laurence Giard a été nommée directrice générale France de Segro. Une nouvelle fonction qui s'ajoute à son poste actuel de directrice des fusions et acquisitions, qu'elle occupe depuis 2014 au sein du groupe. Celle qui a rejoint Segro il y a onze ans au poste de directrice financière Europe avait ensuite pris la tête de la direction financière opérationnelle du groupe en 2011. Laurence Giard a été formée à l'Essec et a débuté sa carrière en tant qu'auditrice au sein du cabinet EY (ex-Ernst & Young) avant de poursuivre sa carrière à New York chez Havas Media puis chez JC Decaux en tant que chief financial officer pour l'Amérique du Nord.

NOMINATIONS

©D.R.

©Voxlog

PAREDES RENFORCE SES ÉQUIPES DIRIGEANTES CÔTÉ SUPPLY CHAIN

Paredes restructure sa direction. Denis Berthier *(à gauche)* est nommé directeur supply chain et organisation du groupe. Il sera notamment chargé du suivi du plan stratégique #DEFI2022 *(cf. Voxlog n°20)*. Denis Berthier a précédemment eu l'occasion de piloter des chaînes de distribution BtoB et BtoC, ayant notamment été directeur supply chain de Feu Vert avant de passer par le groupe Brossette, aux postes de directeur supply chain, puis de l'organisation. Bruno Perrin *(à droite)* passe à la direction de la division logistique et transport, avec pour mission d'orchestrer les processus supply chain pour le groupe. Enfin, pour poursuivre ses développements dans la région Centre-Est, le groupe a promu Frédéric Nicolini au poste de directeur régional Centre-Est, remplaçant à ce poste François Thuilleur, le directeur général de l'entreprise.

©D.R.

IVANHOÉ CAMBRIDGE S'EMPARE D'UN PORTEFEUILLE LOGISTIQUE DE 430 000 M²

Ivanhoé Cambridge a racheté un portefeuille logistique de 430000 m² auprès de Carlyle Group, société d'investissement internationale. Une acquisition qui s'inscrit dans le sillon des opérations déjà menées par Ivanhoé Cambridge en Amérique du Nord, en Amérique latine ainsi qu'en Asie-Pacifique, et de la création de PLP, une plateforme opérationnelle au Royaume-Uni. Hub&Flow, marque créée par Carlyle Group pour regrouper ses actifs immobiliers français à vocation logistique, cède ainsi un portefeuille de 17 actifs logistiques, en faisant l'une des plus grandes transactions réalisées ces dernières années sur le marché français. Le portefeuille, situé au cœur de la dorsale, offre des surfaces allant de 10000 à 40000 m². *«Cette opération stratégique est la première d'un nouveau volet d'expansion en Europe continentale visant la création d'une plateforme logistique de premier plan, centrée sur les hubs européens clés. Le portefeuille permettra à Ivanhoé Cambridge de répondre idéalement à la demande générée par le commerce en ligne»*, déclare Karim Habra, directeur général Europe et Asie-Pacifique.

LA SMART SUPPLY CHAIN AU CŒUR DU HUB DAY

Le 30 janvier dernier avait lieu à Paris la cinquième édition du Hub Day Future of Retail & E-Commerce. L'évènement dédiait un parcours à la smart supply chain, évoquant les ressorts pour la rendre agile et performante, ancrée dans des enjeux de logistique omnicanale et urbaine.

© Voxlog

« *C'est la première fois que le Hub Institute lance un parcours sur le sujet de la supply chain. Nous allons balayer sur la matinée l'ensemble de l'écosystème supply chain d'aujourd'hui et aborder la transition écologique qui nous attend* », indiquait Fabien Esnoult président de SprintProject, pour introduire la matinée de discussions menées autour du concept de smart supply chain, lors de la cinquième édition du Hub Day Future of Retail & E-Commerce organisée le 30 janvier 2020 par le Hub Institute. L'évènement, en partenariat avec Voxlog, faisait notamment intervenir Fabien Barrois, CMO de l'éditeur de solutions supply chain Vekia, venu évoquer l'automatisation de la préparation de commandes permise par sa solution basée sur l'IA, grâce à la méthodologie PPDA (« People, Process, Data, Algorithm »). « *IA, open data, on en parle beaucoup mais nous en sommes encore au tout début* », indiquait de son côté François Deprey, CEO de GS1 France, jugeant la maturité des entreprises « *encore relativement faible dans la maîtrise et le partage de leurs données* » face à l'accumulation d'informations.

Des métiers en mutation au service du client

Représentant à la fois l'Aslog (en tant que président) et le groupe Rocher (dont il est Deputy CEO operations & IT), Yann de Feraudy était venu traiter des enjeux autour des métiers de la supply chain : la RSE, la sécurité (que ce soit sur l'IT ou les approvisionnements) et la formation. Évoquant son rêve d'une « *supply chain rapide, flexible, fluide et hyperconnectée dans les villes avec toutes les parties prenantes* », ce dernier détaillait sa nécessaire connexion à la nature (le groupe Rocher s'engageant, d'ici 2030, à atteindre une supply chain décarbonée). « *Ce qui va faire la différence, ce sont les femmes et les hommes qui exécutent et réalisent l'excellence opérationnelle* », rappelait-il. D'humain, il était également question avec Sté phanie Rott, directrice production et supply

SAVOYE

SUPPLY CHAIN SOLUTIONS

PME ET GRANDS COMPTES, DANS UN MONDE QUI ÉVOLUE...

DIGITALISEZ VOTRE SUPPLY CHAIN EXECUTION ET AUTOMATISEZ VOTRE INTRALOGISTIQUE

ADVANCED SOFTWARE

Suite complète :
OMS, WMS, WCS, TMS, EDI

Modules intégrés de prévision de flux, labour management, prévision de panne, anticipation des ruptures en picking, optimisation du réapprovisionnement...

En mode SaaS et On-Premise

Pour des solutions 100% manuelles comme automatisées

ADVANCED TECHNOLOGIES

Préparation de commandes person-to-goods et goods-to-person

Machines d'emballage automatisées

Stockage automatisé de charges lourdes

Outils d'aide à la préparation : pick-to-light, put-to-light, chariot de préparation à led, etc.

EXPERTISE MÉTIER

SAVOYE intervient sur les secteurs clés de l'économie et bénéficie d'une expérience unique pour chacun d'entre eux.
L'offre de SAVOYE, centrée sur des expertises "métier" pointues, propose des solutions sur mesure à tout type d'entrepôt logistique, des plus simples aux plus complexes.

POUR TOUTE ACTIVITÉ

distribution, industrie, prestation logistique

POUR TOUT SECTEUR

e-commerce, textile, grande distribution, fournitures industrielles, fournitures de bureau, pièces de rechange, etc.

www.savoye.com

Design AGENCE dixo

chain de LVMH et Julien Morel, supply chain director de Rimowa (spécialiste du bagage, associé au groupe LVMH), venus échanger sur la « customer delivery experience ». Une expérience client que le groupe souhaite, dans toutes ses maisons, «*en adéquation avec celle vécue en boutique : autour de la précision, de la flexibilité, de l'humain et sur un modèle durable social, environnemental et économique*», expliquait Stéphanie Rott. Une stratégie qui implique une «*symétrie des attentions : la qualité de l'expérience que le livreur va apporter à votre client est égal à la qualité que nous, donneur d'ordres, lui apportons*», relevait Julien Morel.

Une livraison performante au cœur de la logistique du dernier kilomètre

Ce livreur, Geoconcept souhaite l'accompagner, en simplifiant son travail et en pilotant en temps réel son parcours, avec des outils digitaux de planification, exécution et prévision. La solution proposée par l'entreprise aboutit à «*15 à 30% de gain de productivité, une réduction de 20 à 30% de coûts opérationnels ainsi qu'une satisfaction client et des conditions de travail améliorées*», détaillait son directeur commercial, Jérémy Mandon, tout en s'interrogeant : demain, tous livreurs grâce à la Blockchain ? Un futur qu'Antoine Carteyron, directeur général France de la société de livraison Stuart, était également venu anticiper, prédisant la forme que prendrait la livraison du dernier kilomètre d'ici cinq ans. Un modèle passant par le développement de flottes de véhicules éco-responsables, d'infrastructures de proximité, de traction de nuit en PL éco-responsables, la mise en place de stratégie de pooling et la généralisation des consignes multimarques, que Stuart est convaincu de pouvoir tester de façon massive en 2025. Cette alliance entre performance et responsabilité environnementale de la logistique était également évoquée par James Rebours, directeur de l'innovation et de la performance chez Cdiscount qui rappelait les quatre grands champs de développement du e-commerçant : améliorer les conditions de travail, déployer une démarche éco-responsable, optimiser la performance et proposer une expérience client enrichie. «*Une démarche d'open innovation qui ne fonctionne que si on arrive à se mettre à l'échelle temporelle des start-up*», indiquait-il, évoquant The Warehouse, l'incubateur de jeunes pousses de Cdiscount.

> « Les quatre grands champs de développement de Cdiscount : améliorer les conditions de travail, déployer une démarche éco-responsable, optimiser la performance et proposer une expérience client enrichie. »

Une supply chain agile dans un monde omnicanal

Sébastien Liorzou, directeur supply chain groupe de Carrefour, rappelait combien l'agilité de la supply chain repose, dans les modèles de drives, sur les équipes réalisant les préparations. «*La plupart des supply chain ont leurs lots de complexité. L'e-commerce alimentaire en cumule pas mal*», confiait-il, listant les impératifs de rapidité, mais également la nature des commandes qui peuvent comporter plus de 40 produits ainsi que leurs spécificités (périssables, à forte rotation…). Face à ces contraintes, Carrefour propose des «*réponses opérationnelles multiples en fonction des clients*», avec des modèles de préparation adaptée à leur configuration et à la zone de chalandise, plus ou moins mécanisée. L'automatisation des entrepôts fut également abordée ce jour-là par Yann Reguenes, directeur commercial de Dematic venu présenter les différentes formes à l'œuvre dans le secteur du retail «*en pleine mutation*» : le distribution center, le dark store et le micro-fulfillment. Patrice Fitzner, directeur logistique de la Redoute, décrivait de son côté la refonte totale de l'organisation logistique de l'entreprise en 2014-2015 avec la mécanisation de sa supply chain amont ayant mené à «*une division des surfaces par quatre, une multiplication du nombre de références par deux et une productivité multipliée presque par sept au niveau du picking*». Chez ManoMano, Victor Schieber, head of fulfillment & delivery, abordait l'approche fulfillment mise en place par la société, permettant à ses marchands de leur confier la gestion logistique de leur stock. Bénéfices observés : moins de remboursements demandés car moins d'erreurs de préparation. «*Le fulfillment permet aussi de donner à nos marchands l'accès à l'ensemble de nos marchés crossboarder et à l'international*», expliquait Victor Schieber. Édouard Morange, co-fondateur et CEO d'Epicery, site e-commerce de livraisons des commerçants et artisans de quartier, détaillait pour finir le modèle ship-from-store adopté par l'entreprise et les défis auxquels elle doit répondre (livraison le jour même, mise en place de tournées de ramassage de produits optimisées) et s'interrogeait : «*Le modèle est-il extensible à d'autres secteurs ?*». ■ **C.C.**

FP
FAUBOURG PROMOTION
GROUPE IDEC

VOTRE PARTENAIRE EN IMMOBILIER DE BUREAUX, ACTIVITÉ ET LOGISTIQUE

DES EMPLACEMENTS DE CHOIX

94 - Parc Val-Pompadour à **Valenton**
91 - Parc du Haut de Wissous II à **Wissous**
84 - Parc Natura'Lub à **Cavaillon**
83 - Parc d'Activité la Queue de Sartan à **Signes**
79 - Parc d'Activité Les Pierrailleuses à **Niort**
78 - Parc Ablis Nord II à **Ablis**
59 - ZAC de la Délivrance à **Lomme**
51 - Parc Zone des Sables à **Champigny-Reims**

41 - Parc Terre Sologne à **Lamotte-Beuvron**
35 - La Factory by GROUPE IDEC à **Cesson-Sévigné**
34 - ZAC Pierres Vives à **Montpellier**
31 - Parc de l'Escalette à **Pibrac**
26 - Parc des Éoliennes à **Donzère**
13 - Parc Euro-Méditerranée à **Fos-sur-Mer**
Parc Asco fields à **Fos-sur-Mer**

VALENTON (94) **5 500 M²**
PARC VAL POMPADOUR
LA FACTORY BY GROUPE IDEC

CAVAILLON (84) **145 000 M²**
PARC NATURA'LUB

PIBRAC (31) **6 000 M²**
PARC DE L'ESCALETTE

AMÉNAGEUR ET PROMOTEUR

2004
année de création

350
hectares aménagés ou en cours d'aménagement

15
parcs en développement

500
hectares en développement

1 500 000 m²
de bâtiments constructibles

FAUBOURG PROMOTION, SAS au capital de 1 000 000 € - RCS Paris 453 246 845 - Informations et visuels non contractuels - Crédits images : © Groupe IDEC

CRÉATEUR D'IMMOBILIER D'ENTREPRISE

VOTRE CONSEILLER 7JOURS / 7

01 61 61 69 10

FAUBOURG-PROMOTION.COM

FRANCE LOGISTIQUE SUR LES RAILS

Construite sur un dialogue entre pouvoirs publics et acteurs de la filière, la plateforme associative France Logistique a été lancée le 8 janvier 2020 en présence du secrétaire d'État aux transports Jean-Baptiste Djebbari. Présidée par Anne-Marie Idrac, la nouvelle organisation vise avant tout à améliorer la compétitivité de la filière logistique en France.

Remis le 16 septembre 2019 au Premier ministre Édouard Philippe, le rapport Hémar-Daher sur la compétitivité logistique française préconisait la création d'une plateforme dédiée à la filière. C'est chose faite avec le lancement de France Logistique le 8 janvier 2020, à l'occasion de son premier conseil d'administration. Cette plateforme associative, présidée par l'ancienne ministre et ex-présidente de la RATP et de la SNCF Anne-Marie Idrac, vise à coordonner l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique en lien avec les pouvoirs publics, en portant une vision et une voix unifiée, tout en faisant émerger des solutions concrètes. Alors que la France se situe actuellement au 15e rang du classement Logistics Performance Index 2018 de la Banque mondiale, derrière l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, il s'agit de faire revenir l'Hexagone dans le top 10 mondial.

ANNE-MARIE IDRAC, PRÉSIDENTE DE FRANCE LOGISTIQUE

© Voxlog.

> « Cette plateforme associative vise à coordonner l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique en lien avec les pouvoirs publics, en portant une vision et une voix unifiée, tout en faisant émerger des solutions concrètes. »

Cinq champs d'action majeurs

Anne-Marie Idrac a indiqué les cinq champs d'action prioritaires visées par l'association. Tout d'abord : favoriser la compétitivité « *de manière offensive en termes d'attractivité et d'image, et défensive par rapport à nos concurrents* ». Cela passe notamment par une optimisation des formalités et des contrôles aux frontières pour les opérateurs, mais également par une fiscalité « *plus prévisible* », et un ajustement des modalités de modernisation et de création des entrepôts aux voisins européens. « *Nous travaillons à la mise en place d'un baromètre avec ces critères, d'ici la fin de l'année* », détaille la présidente. Deuxième objectif : celui de contribuer à la transition énergétique de l'ensemble de la filière logistique et transport, en cohérence avec l'action publique. « *Comment faire, par exemple, pour diminuer l'artificialisation des sols ou être plus efficace dans la production*

d'énergie solaire ?». Troisième champ d'action : améliorer l'image de la filière, accompagner l'évolution de ses métiers et de ses compétences, avec «*la perspective d'une véritable GPEC (gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences) d'ici 2021*». Quatrième priorité : «*Faire émerger de nouveaux modes d'organisation pour la logistique urbaine*». Enfin, dernier élément, la «*participation à la planification logistique du territoire, en définissant avec les pouvoirs publics des schémas d'organisation territoriaux*».

Un dialogue public/privé

Pour répondre à ces enjeux, France Logistique se veut une plateforme faisant le lien entre la filière et les administrations gouvernementales. Financée par ses adhésions, l'association s'appuiera sur un comité scientifique spécialiste du secteur et intégrera des organisations et fédérations professionnelles, des entreprises du secteur (transporteurs et logisticiens) ainsi que des représentants des clients industriels. Des sociétés adhérentes que la présidente souhaite «*de toutes tailles*» et dont six d'entre elles devraient par ailleurs siéger au conseil d'administration. L'objectif étant d'instaurer un dialogue avec les pouvoirs publics à travers un Comité exécutif logistique. Ce Comex, qui associe la DGITM (Direction générale des infrastructures des transports et de la mer), la DGE (Direction générale des entreprises), France Logistique à travers sa présidente, ainsi que diverses personnalités qualifiées, aura pour missions d'étudier, d'élaborer et de veiller à la mise en œuvre des décisions concernant l'ensemble de la filière. Il se réunira sur un rythme mensuel aidé par deux chargés de mission dédiés pour ensuite proposer et rapporter des décisions lors des comités interministériels de la logistique (Cilog). «*Ce premier conseil d'administration marque le début d'un renouveau pour une chaîne logistique française adaptée au XXIe siècle, plus écologique, plus compétitive et attractive*», observait le secrétaire d'État aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari, venu assister au lancement de France Logistique. Une première réunion qui a été suivie par la tenue d'un Comex le 15 janvier 2020, tandis qu'un Cilog est prévu pour le premier trimestre 2020 sous la présidence du Premier ministre, avec l'annonce d'actions prioritaires. ■ **C.C.**

PROLOGIS DRESSE UN BILAN 2019 POSITIF

Prologis annonce des résultats 2019 en accord avec sa stratégie menée ces dernières années. L'acteur souhaite poursuivre son développement en France en s'axant sur l'expérience client.

© Prologis.

«*Prologis est en excellente santé*», annonce Cécile Tricault, country manager France & regional head Europe du Sud. Le spécialiste de l'immobilier logistique, qui a levé 6,5 milliards de fonds en 2019, enregistre cette année un taux d'occupation global de 96,5 %, un montant d'acquisition de 759 millions de dollars et 2854 millions de dollars engagés dans le lancement de nouveaux projets. Les actifs immobiliers en gestion ont bondi, passant d'une valeur de 86,7 millions de dollars en 2018 à 118 millions en 2019. Au 31 décembre 2019, Prologis totalisait ainsi 89,6 millions de m² dans 19 pays pour environ 5500 clients. Des chiffres à mettre également en relation avec la finalisation de deux acquisitions réalisées début 2020 et comptabilisées dans les résultats 2019 : tout d'abord celle d'Industrial Property Trust pour 4 milliards de dollars doté d'un portefeuille de 3,5 millions de m² de surfaces logistiques, avec plus de 236 bâtiments, «*exclusivement situés aux États-Unis dans des marchés sur lesquels nous sommes déjà*», précise Cécile Tricault. Deuxième acquisition notable, celle de Liberty Proprety Trust pour 13 milliards de dollars avec un portefeuille de 10 millions de m² de bâtiments logistiques et plus de 370000 m² en cours de développement.

Une stratégie 2020 centrée sur l'expérience client

En Europe, ce sont 18,1 millions de m² et un taux d'occupation de 96,9 % pour 816 bâtiments qui sont enregistrés en 2019, tandis que la France, avec 3 millions de m² et 120 bâtiments affiche un taux d'occupation de 97,3 % légèrement en baisse par rapport à 2018 qui affichait le taux record de 98,4 %.

L'année 2019 aura été marquée par la livraison de trois projets pour 66375 m² (Douvrin DC1, Marly DC1 et Vémars DC7) et le démarrage ou la signature de cinq autres sur 129125 m². Parmi eux, le projet de Moissy 2 Les Chevrons pour Samada, filiale de Monoprix, avec qui Prologis a signé un bail de 100000 m², dont la livraison finale est prévue pour le quatrième trimestre 2021. Si Cécile Tricault annonçait, en 2018, viser 4 à 5 millions de m² en France dans les deux, trois prochaines années, elle explique aujourd'hui préférer «*y aller progressivement plutôt que se lancer dans une course à la taille*», ce développement pouvant également passer par une croissance externe. En 2020, Prologis continuera à se concentrer sur des localisations situées sur la dorsale avec le Havre et Orléans. Niveau innovation, l'entreprise compte étendre l'utilisation du photovoltaïque et a mis en place un programme de déploiement du Led sur tous ses actifs. Enfin, elle entend déployer sa stratégie «Parklife» pour offrir à ses clients une palette étendue de services sur les parcs. Prologis garde également l'œil sur la logistique urbaine, essentiellement sur le territoire francilien et éventuellement lyonnais. Après avoir constitué une équipe dédiée à ce sujet et travaillé sur différents dossiers en 2019, l'acteur ne compte néanmoins qu'un projet en France : un bâtiment à Nanterre dédié à l'exploitation de flotte de véhicules – «*un échec par rapport à l'ambition de départ*» – qui s'explique en partie par la frilosité des municipalités sur le sujet. ■ **C.C.**

Du Black Friday* au Cyber Monday**,
vos clients commandent de plus en plus et
souhaitent des livraisons toujours plus rapides.
Il est essentiel d'avoir un partenaire à même
de gérer les pics d'activité.
Une entreprise qui réussit
s'appuie sur une logistique
sans faille.
Aux Etats-Unis, entre « Thanksgiving » et le « Cyber Monday », GEODIS a traité 23 millions de colis dans ses entrepôts automatisés et les a acheminés jusqu'à destination. GEODIS est un acteur majeur du transport et de la logistique dans le monde.
geodis.com
* vendredi noir - ** lundi cyber
GEODIS
KEEP RISING

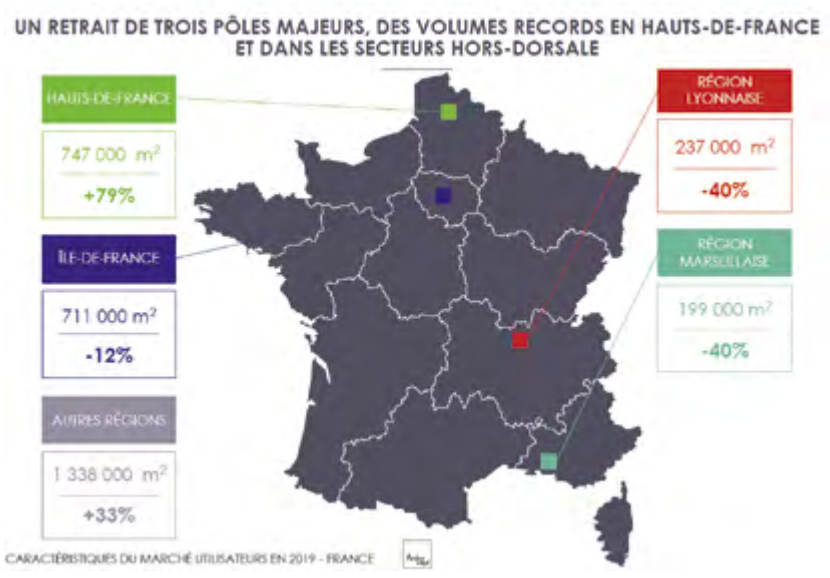
IMMOBILIER LOGISTIQUE : LES HAUTS-DE-FRANCE AU SOMMET

Deuxième meilleur exercice de la décennie pour l'immobilier logistique français avec 3,2 millions de m² commercialisés. 2019 voit la demande placée évoluer de manière inédite dans les Hauts-de-France et les pôles extérieurs à la dorsale, mais montre un repli sur les marchés principaux que sont l'Île-de-France ainsi que les régions lyonnaise et marseillaise.

«*Pour la première fois, l'Île-de-France perd sa position de leader dans la dorsale, remplacée par les Hauts-de-France*», observe Louis-Marie Masfayon, chargé d'études chez Arthur Loyd Logistique, à l'heure où la société spécialisée dans le conseil en immobilier logistique dresse le bilan 2019 du marché dans l'Hexagone. Et même si les chiffres ne se situent pas au niveau record de 2017, l'année 2019 se présente comme le deuxième meilleur exercice de la décennie avec 3323000 m² placés en 2019, «*l'essentiel se concentrant sur les Hauts-de-France*» (+79%) tandis que les trois pôles traditionnels de la dorsale (Île-de-France, Lyon, Marseille) sont en baisse amenant l'axe Nord/Sud à concentrer 59% de parts de marché en 2019 contre 66% en 2018. Autre fait notable, les secteurs hors dorsale enregistrent de leur côté une hausse de plus de 30% poursuivant une progression entamée depuis cinq ans. Concernant les investissements, l'année 2019 en totalise 4,8 milliards d'euros pour l'immobilier logistique français, soit une hausse de 78% en un an. «*Représentant 13% des montants engagés en immobilier d'entreprise, le segment logistique a ainsi fait preuve d'un véritable engouement de la part des investisseurs*», indique Nicolas Chomette, directeur investissement d'Arthur Loyd Logistique. Et ce sont les Français qui, pour la première fois, avec 42% des montants investis, représentent les principaux acteurs du marché. Si les portefeuilles dominent, avec 2,71 milliards d'euros, la progression des investissements est essentiellement due aux transactions unitaires qui atteignent 2,08 milliards d'euros. Le taux prime logistique s'est compressé de son côté, se positionnant désormais à 4% et le taux prime logistique en blanc à moins de 6%.

Année record pour les Hauts-de-France et les pôles hors dorsale

«*On explose les chiffres !*», annonce Morgan Vatin, consultant associé chez Arthur Loyd Logistique à propos de cette année record pour les Hauts-de-France. Des résultats notamment dus à trois transactions XXL et des transactions clés-en-main, en direct, pour le compte de chargeurs et de logisticiens. La demande placée reste majoritaire dans le bassin minier (257000 m²) bénéficiant de nombreuses disponibilités, mais on



GLOBAL FULFILMENT SERVICES

Optimiser

la gestion des flux pour améliorer votre compétitivité

www.staci.com
contact@staci.com
+33 (0)1 34 40 29 00

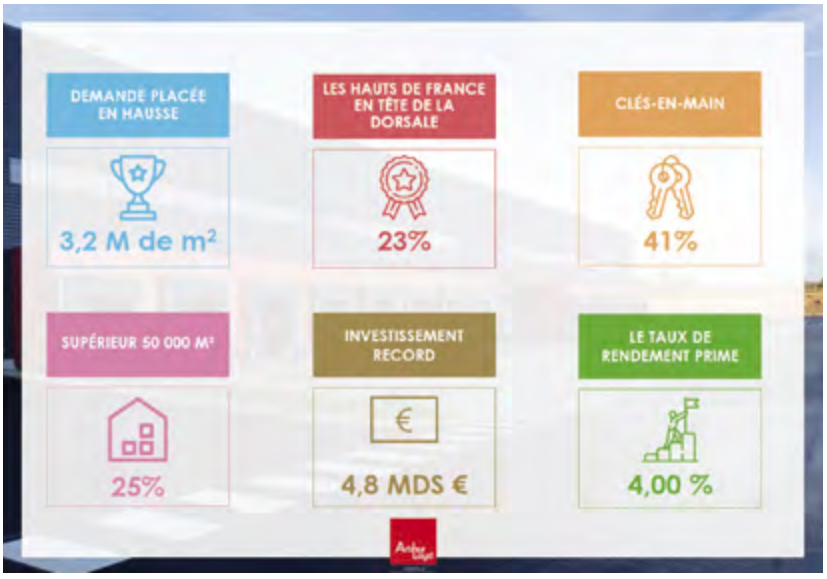
BELGIUM, FRANCE, GERMANY, ITALY, NETHERLANDS, SPAIN, UK, USA

staci
FLEX-MADE LOGISTICS

observe également une nette progression du Valenciennois (4 transactions pour 153000 m² contre 91000 m² en 2019) tandis que les zones secondaires de la région prennent de plus en plus d'ampleur : 204000 m² en 2019 contre 11000 m² en 2018. L'offre disponible, qui s'élève à 433000 m², s'y avère en revanche inégalement répartie, se concentrant sur le bassin minier «*en situation de sur-offre*», tandis que la zone lilloise,«*a du mal à répondre à des demandes de plus de 30000 m²*» et que les zones secondaires enregistrent un manque de surfaces, notamment en Picardie. De la même manière, la demande placée sur les pôles hors dorsale enregistre une progression sans précédent (+33 % de volumes), avec 1338000 m² dont 71 % de classe A. «*La région Centre-Val-de-Loire (389000 m²) mène toujours la danse avec la zone de Mer et d'Orléans tandis que les Pays de la Loire ont aussi performé cette année (263000 m²), grâce à la grande distribution (Lidl, Action)*». Avec 41 % de volumes placés, les pôles hors dorsale constituent le premier marché de France et comptent en 2019 63 transactions (dont 7 XXL et 26 clefs en main).

Niveau bas pour les régions lyonnaises, marseillaise et l'Île-de-France

À l'opposé des Hauts-de-France, la région lyonnaise observe de son côté, avec 237000 m², son niveau de demande placée le plus bas depuis neuf ans (–40 %). «*Il s'agit d'une année très moyenne, nettement en dessous des valeurs habituelles. Cela s'explique en partie par un taux de vacances très bas*», indique Laurent Lamatière, consultant associé sur la région Grand Sud. Sur les neuf transactions effectuées, la région enregistre uniquement trois transactions de plus de 30000 m² et 0 m² de commercialisation sur la plaine de l'Ain.



Un marché jugé donc très faible sur la région, avec un seul bâtiment de plus de 20000 m² disponible. Face à un manque important de disponibilités, l'essentiel se concentrant en Nord-Isère (62000 m²), les solutions devraient se trouver autour d'opérations de requalifications. Avec 199000 m² (–40 %), la région marseillaise enregistre quasiment le même volume que la région lyonnaise, uniquement sur des surfaces de classe A. La demande placée se concentre notamment sur la zone de Fos-Distriport (106000 m²) en hausse comparée aux trois autres zones (Ecopôle Saint-Martin, Clésud, et les autres zones). S'élevant à 44000 m², l'offre à moins de six mois y est «*quasiment la même que l'année dernière, donc très basse*», avec trois surfaces disponibles seulement, tandis que le potentiel de développement de la région reste toujours élevé avec deux opérations en blanc livrées en 2020. Un recul de la demande placée également observée en Île-de-France avec –12 % en 2019 pour 711000 m², avec 43 transactions effectuées contre 51 en 2018, en faisant «*la troisième année la moins dynamique de la décennie*», indique Erick Schiller, consultant région IDF chez Arthur Loyd Logistique. Si les surfaces de classe A neuves et les plateformes de messagerie tirent leur épingle du jeu avec une demande placée en hausse, elle est en revanche en baisse de 26 % sur les bâtiments existants de classe A et B. Dans la région, l'offre disponible à moins de six mois se situe à 1099000 m² (concentrée dans les pôles Nord et Sud). Concernant le potentiel de développement sur la région, il se situe à 2,2 millions de m², la zone du Nord/Sud Oise restant dominante sur la dorsale avec 1468000 m² à développer. ■ **C.C.**

© Olly – Adobe stock.

ÊTRE PLUS PROCHE...

pour aller plus loin

Sébastien Longépé
Directeur Industriel
LA MIE CÂLINE

ANTICIPEZ ET FIABILISEZ VOS PRÉVISIONS

RÉDUISEZ VOS STOCKS

GAGNEZ EN PERFORMANCE

Suite **SCP**

VIF S&OP

VIF PREVISION DES VENTES

VIF PLANIFICATION

Mieux anticiper grâce aux prévisions de vente, au S&OP et à la planification

La Suite SCP s'inspire des meilleures pratiques Supply Chain des industries agroalimentaires. L'anticipation via un S&OP collaboratif, des prévisions à plus ou moins long terme et la bonne organisation des moyens vous permettent de **sécuriser le pilotage de l'entreprise à tous les niveaux et de faire progresser votre chiffre d'affaires.**

VIF software

INNOVONS ENSEMBLE

VIF SAS - RCS NANTES B 320 459 084 © 2018 - VIF **vif.fr/suite-scp**

JUNGHEINRICH DÉVOILE UN ÉLECTRIQUE AUSSI PUISSANT QU'UN DIESEL

© Voxlog

À l'occasion de sa conférence de presse internationale annuelle à Hambourg, le constructeur Jungheinrich a dressé le bilan de l'année 2019 et présenté ses nouveautés. En tête, le P30i, un chariot électrique qui affiche des performances similaires à un véhicule thermique.

© Voxlog

2019, dernière année dynamique pour l'intralogistique avant un trou d'air économique ? Alors que le marché international enregistre une légère baisse de 2 % selon le WITS (World Industrial Truck Statistics), les résultats de Jungheinrich affichait eux une hausse de 10 % sur les trois premiers trimestres comparés à 2018. Un résultat remarquable alors que le nombre d'unités vendues par l'entreprise a, lui, connu un recul de 6,5 %. «*Nos projections pour l'année à venir nous montrent un marché plus difficile, avec un vrai ralentissement économique qui risque de durer au moins trois ans*», explique Lars Brzoska, nouveau président du directoire de Jungheinrich AG. En effet, si les projections pour 2019 font état d'un chiffre d'affaires de 3,85 à 4,05 milliards d'euros, celles de 2020 plafonnent pour l'instant entre 3,60 et 3,80 milliards. Un contexte particulier mais qui n'a pas empêché Jungheinrich de profiter de ses résultats passés pour enchaîner les projets en 2019. Ainsi, l'entreprise avait annoncé durant l'été la création de JT Energy Systems, une joint venture avec Triathlon, fournisseur de batteries intelligentes, afin de devenir le «*leader européen dans le développement, la production et le recyclage de systèmes d'energie pour les chariots, véhicules et les machine mobiles de travail*», selon les termes de Lars Brzoska. De quoi surfer sur le développement des énergies lithium-ion, alors que le nombre de véhicules équipés est passé de 1500 à 15000 entre 2016 et 2019. «*Nous estimons que le taux de nos véhicules équipés au lithium-ion mis sur le marché d'ici 2025 sera de 80 %*», assure le président du directoire.

Le lithium-ion tient tête au diesel

Pas étonnant donc que plusieurs annonces du constructeur lors de cette conférence de presse se soient portées sur cette technologie. Ainsi, après le ERC 216zi dévoilé l'année dernière, c'est toute la gamme des véhicules ERCi qui passera au lithium-ion avec une batterie intégrée dans le châssis grâce à un design dédié. Du côté des équipements de charge, Jungheinrich a également dévoilé un nouveau type de station de recharge, plus complet et pouvant être accompagné d'un système de stockage d'énergie extérieur, permettant des recharges à des endroits divers. Mais la grande nouveauté, c'est le EFG P30i, un chariot élévateur électrique au lithium-ion pensé pour les utilisations extérieures

et capable d'afficher des capacités égales aux véhicules diesel. Avec deux moteurs électriques de 25 kWh chacun, celui-ci a une vitesse de levée 25 % plus rapide qu'un chariot électrique standard tout en réduisant le poids du véhicule. Il est capable de fonctionner dans des conditions de températures entre -20 et 40 °C (voire jusqu'à 55°C avec chargeur intégré IP54). L'occasion de «*combiner l'énergie et la robustesse d'une machine à combustion avec les économies et les réductions d'émissions d'un véhicule électrique. Le P30i est un nouveau standard qui annonce le début de la fin pour les véhicules diesel*», estime Christian Erlach, membre du directoire de Jungheinrich pour les ventes et le marketing. Au total, ce sont 52 % de CO_2 émis en moins qui pourraient être permis sur le cycle de vie global d'un EFG P30i. Une machine que le public n'est cependant pas encore prêt à voir fonctionner en entrepôt : Jungheinrich estime son lancement sur le marché pour la fin de l'année 2021.

Une caméra dans les fourches

En attendant le chariot du futur, Jungheinrich a tout de même fait quelques focus sur des innovations qui seront elles disponibles prochainement. En tête, le système d'assistance AddedView, qui sera lancé dès cette année. Ce système se base sur une caméra numérique intégrée directement à l'intérieur de la fourche du véhicule et qui sera utilisée pour proposer de l'analyse visuelle en interface avec le WMS, via la Logistics Interface de Jungheinrich. Concrètement, avec AddedView, quand un opérateur se place devant un rack, la caméra peut lire conjointement les codes-barres des emplacements sur le rack ainsi que ceux de la palette elle-même. En connexion avec le WMS, le système permet d'indiquer à l'opérateur si la bonne palette est située au bon endroit, aussi bien pour le stockage que pour le picking. Pensé comme un système universel, AddedView est capable de s'adapter à des structures IT spécifiques pour chaque client. L'évènement était aussi l'occasion pour Jungheinrich de revenir sur ses efforts au niveau de l'automatisation. Côté produit, c'est une version AGV du ERC 213 qui a été officialisée. Une machine déjà déployée chez Sauer, fabricant de plastique en Allemagne, afin d'automatiser le flux de produits entre la production et les cellules de stockage grande hauteur sur un site. Les 11 véhicules déployés servent désormais plus de 150 postes de travail. ■ **É.V.**

CATELLA LOGISTIC EUROPE MULTIPLIE LES PROJETS EN FRANCE

Depuis son lancement en Europe il y a un peu moins de deux ans, Catella Logistic Europe a déjà inauguré deux premières plateformes logistiques en France et affiche un riche calendrier de constructions pour les années à venir.

© ACH photo.

Voilà maintenant un peu moins de deux ans que Catella Logistic Europe, branche du groupe Catella Property Investment Management, a lancé son activité en Europe, dans trois pays : France, Espagne et Allemagne. Son objectif : le développement de bâtiments logistiques clé-en-main pour le compte de tiers. «*Nous sommes en phase de renouvellement en Europe. Beaucoup de sites sont obsolètes aujourd'hui, aussi bien en termes d'empreinte environnementale que d'adaptation aux nouveaux besoins et flux des entreprises. Le rebond des actifs logistiques répond donc à un marché en mouvement, notamment face à la montée en puissance du e-commerce*», estime Thierry Bruneau, président de Catella Logistic Europe. Et le développeur a déjà plusieurs réalisations à son actif, avec deux entrepôts construits pour le compte du prestataire logistique Logtex, spécialisé dans le retail fashion et e-commerce. Le premier est situé près de Troyes, sur 19932 m², tandis que le second, basé à Cholet dans le Maine-et-Loire, propose 18768 m² de surface au sol. De quoi accueillir les activités BtoB et BtoC de marques telles que IKKS, Balibaris, Kenzo, Le Slip Français ou encore Absorba. Livrés en octobre derniers, les deux sites sont opérationnels et accueillent des process automatisés ainsi que des mezzanines afin d'optimiser l'espace. «*Ce sont des bâtiments de classe A, suivant les standards du marché, que nous avons adaptés finement au business de notre client. Nous voulons proposer un modèle de site reproductible et flexible qui intègre mezzanines et process automatisés*», explique Thierry Bruneau. Une première étape qui a offert plus de visibilité à Catella Logistic Europe sur le marché. «*Notre valeur ajoutée vient de notre capacité de compréhension des nouveaux modèles des exploitants, qu'ils soient clients finaux ou prestataires. Aujourd'hui, il nous faut proposer des sites mutualisables, qui répondent aux besoins de stockage et de préparation de commandes allant de la palette au colis de détail, ainsi qu'aux flux e-commerce*», résume Thierry Bruneau. Depuis, les projets se sont multipliés pour Catella Logistic Europe, qui affiche un riche calendrier pour les prochaines années. Une troisième opération

est ainsi d'ores et déjà lancée sur le parc logistique de l'Aube près de Troyes, pour un bâtiment de 18000 m² dont la livraison est prévue à la fin de l'année. De nombreux autres entrepôts devraient également naître sur le territoire français, parfois à la marge de la dorsale comme l'explique Thierry Bruneau : «*Le positionnement des hubs logistique tient principalement de leur capacité à intégrer de la main-d'œuvre formée, compétente et stable. Or, la grande dorsale Lille-Lyon comme le bassin parisien ne permettent plus cela aujourd'hui – d'autant plus dans un contexte de saturation du marché dans ces zones. Nous nous positionnons donc sur d'autres régions, très dynamiques, riches en forces humaines, tout en proposant des fonciers attractifs et disponibles*». Catella Logistic Europe multiplie ainsi les projets de développements dans des régions françaises en dehors des grands bassins traditionnels. À Roye (80) tout d'abord, pour une plateforme multimodale, offrant 36000 m² de logistique augmentés de 4000 m² de messagerie, et dont la construction a débuté en mars 2020. Également en prévision dans la région Centre-Val de Loire : 50000 m² d'entrepôt près d'Orléans, 70000 m² sur deux bâtiments à Romorantin, et enfin, à Tours, 137500 m² qui seront développés en plusieurs entrepôts XXL, répondant à la demande de «*grands logisticiens et e-commerçants*». Enfin, à Metz, sur le pôle Eurotransit, ce sont entre 60 et 80000 m² qui sont actuellement en projet. Ailleurs en Europe, Catella Logistic démarre également ses premières constructions en Espagne, avec trois projets : le premier au nord de Barcelone («*Une zone très dense avec des besoins forts en logistique pharmaceutique et automobile*»), le deuxième au sud de Madrid, dédié au e-commerce, et un dernier à Vigo sur la côté Atlantique. «*Vigo est la porte d'entrée des marchandises alimentaires venant d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale. Nous avons donc deux projets en température dirigée dans la zone*», détaille Thierry Bruneau. Tous ces entrepôts seront achevés entre fin 2020 et 2023, avec d'autres contrats également en cours de signature en France, en Espagne et en Allemagne. L'ambition de Catella Logistic Europe pour Thierry Bruneau : «*Livrer trois projets annuellement dans les dix années qui viennent.*» ■ **É.V.**

ÉTUDE

KYU ASSOCIÉS ANALYSE LES RISQUES QUI PÈSENT SUR LA SUPPLY CHAIN

Le cabinet de conseil, en collaboration avec l'École des Arts et Métiers ParisTech, a publié en début d'année les résultats de son Baromètre 2019. Répertoriant les risques impactant la supply chain, il évalue leur degré de maîtrise et propose des leviers d'amélioration pour atteindre la résilience.

Parti du constat que le risque supply chain est devenu le second des risques des entreprises (selon le Baromètre Allianz de janvier 2020), le cabinet de conseil spécialisé dans l'expérience client, les opérations et la gestion des risques, Kyu Associés, a publié son *Baromètre 2019 des risques supply chain,* en collaboration avec le Master spécialisé de management des risques de l'École des arts et métiers ParisTech.

Dix risques hiérarchisés

Basé sur les réponses apportées à un questionnaire par une centaine de responsables de la gestion des risques, des achats et de la supply chain dans quatre grands domaines (auto/aéro, autres industries, commerce/distribution, réseaux/services), le Baromètre répertorie les différents risques et les hiérarchise. En première « place », la plus critique, selon les entreprises interrogées, un enjeu opérationnel lié au défaut de qualité : « *Bien qu'au cœur de la gestion des opérations, la non-qualité des composants achetés ou des prestations réalisées n'en demeurent pas moins une cause fréquente de défaillances majeures de la supply chain* », indique le document. Le deuxième risque concerne la planification : le fait de « *ne pas correctement réaliser une planification des besoins et de se retrouver en rupture de réapprovisionnement* », détaille Thibaud Moulin, associé chez Kyu. Le troisième porte sur les risques capacitaires : « *Quand la demande augmente ou lorsqu'on lance un produit, est-on certain que les fournisseurs ont une vision de la demande?* », interroge-t-il, citant le cas d'Airbus ayant subi des retards importants entre 2015 et 2017 dus à son fournisseur de sièges et d'aménagement cabine, Zodiac. En quatrième place figure le risque industriel sur les sites de production : incendie, débris de machines,

© Kyu Associés.

GSE

GSE, leader européen **en immobilier logistique**

Les enjeux logistiques ont évolué et requièrent plus de réactivité, de rapidité et de performance. Pour y répondre, GSE imagine des **entrepôts innovants, automatisés, à étages ou grande hauteur.**
Résultat : des coûts optimisés et de l'énergie économisée pour des solutions à haute valeur ajoutée.

Acteur référent de la conception et de la construction des projets immobiliers d'entreprise, GSE accompagne ses clients de l'idée jusqu'à la réalisation clés en main, ainsi que dans les premiers mois de mise en service des locaux.
Réunissant architectes, ingénieurs et bureaux d'études internes, les équipes GSE s'impliquent à vos côtés pour réaliser un projet immobilier sur mesure.

Retrouvez-nous

gsegroup.com

CONTRACTANT GLOBAL **EN IMMOBILIER D'ENTREPRISE**

dommages divers sur les moyens de production… Cinquième risque listé : le sourcing avec des zones qui se *« tarissent »*, des matières qui se raréfient, des savoir-faire qui disparaissent et la problématique : *« Où trouver des fournisseurs qui vont m'accompagner pour répondre à mes besoins de sourcing ? »*. Le sixième risque est technologique avec les cas d'obsolescence des produits et des fournisseurs qui doivent accompagner le client mais peuvent éprouver des difficultés à répondre aux évolutions technologiques permanentes. Au septième rang, le risque logistique : *« Les ruptures sur les flux logistiques représentent une menace importante pour les entreprises de tous les secteurs. Le sourcing des fournisseurs dans des zones à bas coût de main-d'œuvre, toujours plus éloignées, étire les chaînes d'approvisionnement, augmente les aléas pendant le transport et diminue la réactivité en cas d'incident »*, développe le Baromètre. En huitième place, les catastrophes naturelles avec le réchauffement climatique qui viennent impacter la supply chain mondiale, suivi en neuvième position par les risques réglementaires (guerres commerciales, Brexit, lanceurs d'alerte), et enfin par les risques cyber qui vont croissant avec la digitalisation de la supply chain et l'interconnexion de ses systèmes. Le Baromètre souligne également les *« risques à surveiller »* touchant différents domaines : géopolitique, financier, économique, savoir-faire, stratégique, RSE, légal mais également sanitaire. Sur ce dernier point, l'étude relève, faisant aujourd'hui écho de manière quasi-prémonitoire à la crise générée par la propagation du Covid-19 : *« Au-delà des industries pour lesquelles ce risque est intrinsèquement très critique (l'agroalimentaire et la pharmacie en particulier), la mondialisation de la supply chain a augmenté l'exposition de l'ensemble des entreprises de par la vitesse de propagation des maladies mais aussi par les conséquences indirectes qu'une crise peut avoir sur tout un écosystème (absentéisme, restrictions de circulation, mise en quarantaine des marchandises… en cas de pandémie majeure) »*.

> « La mondialisation de la supply chain a augmenté l'exposition de l'ensemble des entreprises de par la vitesse de propagation des maladies mais aussi par les conséquences indirectes qu'une crise peut avoir sur tout un écosystème. »

Des axes d'amélioration

« On a coutume de dire que le risque supply chain est devenu un risque systémique », évoque Thibaud Moulin. Par effet papillon, *« il peut en effet mettre à genoux tout un secteur industriel »*. Le Baromètre remarque à ce sujet que si l'industrie *« a globalement intégré ces risques dans ses processus opérationnels et décisionnels en se dotant d'outils, la distribution et les services sont moins avancés sur le sujet. Certains risques comme la cybersécurité ou les incendies restent assez mal appréhendés par tous, faute de prise de conscience »*. Ainsi, dans le domaine des services, seulement 40 % des entreprises ont fait l'exercice d'évaluer les risques de leur supply chain, tandis que le domaine de l'automobile et de l'aéronautique l'ont fait à 90 % et celui de la distribution à 70 %. *« Les résultats du Baromètre 2019 montrent qu'il reste de nombreux progrès à faire au sein des entreprises pour correctement cartographier les risques supply chain, les prévenir et mettre en œuvre les dispositifs et les organisations nécessaires à la résilience de leur supply chain »*, juge l'enquête. Face à ces observations, l'étude propose notamment trois axes d'amélioration. Tout d'abord, gagner en visibilité : *« Déployer des processus pour collecter des informations à jour sur sa supply chain ainsi que des données externes »*, détaille Thibaud Moulin. Le tout afin d'établir une *« cartographie pertinente »*. Une démarche qui se doit d'intégrer les fournisseurs *« car ils sont les seuls à détenir certaines informations primordiales à l'évaluation des risques »*, la difficulté consistant à les convaincre de *« leur propre intérêt à partager ces données, à mettre à jour leurs risques pour améliorer leur propre résilience et donner la possibilité à leurs clients d'anticiper et de prévenir les défaillances »*. Deuxième levier d'amélioration : devenir flexible, c'est-à-dire investir dans des supply chains résilientes, et travailler à l'optimisation de ces dernières : *« Une fois le risque correctement perçu, évalué et localisé, des moyens doivent être mis en œuvre pour réduire son exposition, anticiper au maximum les défaillances d'un des maillons de la chaine et le cas échéant être en capacité d'adapter ses modes et sources d'approvisionnement, de production et de livraison sans discontinuité »*. Dernier levier, la capacité de collaboration avec son environnement *« avec une stratégie de résilience commune »*, détaille Thibaud Moulin. *« Une entreprise intégrée à son environnement, qui considère l'ensemble des parties prenantes de son écosystème comme des partenaires et prend en compte leurs besoins et leurs contraintes dans ses processus de décisions, aura de meilleurs atouts pour prospérer et réagir en cas de crise »*, conclut le Baromètre. ■ **C.C.**

LOGICOR

Logicor fait partie des leaders européens de l'immobilier logistique. Forte de **170** entrepôts représentant **3,1** millions de m² en France, une équipe de **20** personnes est à votre service afin de vous apporter les solutions contribuant au développement de votre activité.

LOGICOR

134, boulevard Haussmann • 75008 Paris • +33 (0)1 88 32 33 30 • www.logicor.eu

© LOGICOR / Mars 2020 / Document non contractuel - Logicor Gestion SAS / 752 899 393 RCS Paris / 134, boulevard Haussmann 75008 Paris
Les renseignements apportés dans ce document sont donnés à titre indicatif et ne sauraient engager les sociétés citées, propriétaires de leurs marques et de leurs logotypes. Bloodymary.fr

© Voxlog.

RENCONTRE

ISABEL ROCHER & ISABELLE BION

DIRECTRICE GÉNÉRALE D'AUTOSTORE FRANCE
& DIRECTRICE GÉNÉRALE D'ELEMENT LOGIC FRANCE

Après l'ouverture d'un bureau en France en février 2019, AutoStore y étoffe son réseau de distribution avec l'arrivée d'un nouvel intégrateur pour ses systèmes de stockage et de préparation de commandes automatisés : Element Logic, qui s'est implanté en octobre 2019 dans l'Hexagone. Isabel Rocher (à droite) et Isabelle Bion reviennent sur le partenariat entre les deux sociétés.

Comment la collaboration entre les deux groupes norvégiens AutoStore et Element Logic a-t-elle débuté ?

Isabelle Bion. Element Logic a été créé en 1985. En tant qu'intégrateur historique d'AutoStore, nous avons installé le premier système en 2003 en Norvège. Aujourd'hui, nous avons les droits de distribution du système AutoStore sur l'ensemble de l'Europe et sommes présents dans dix pays : la Norvège, la Suède, la Finlande, le Danemark, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Pologne, le Benelux ainsi que la France depuis le 1er octobre 2019. L'Hexagone constitue un marché très intéressant parce qu'en fort développement alors qu'il n'était jusqu'alors pas très tourné vers l'automatisation.

L'installation d'Autostore en France il y a un an s'est faite de manière stratégique pour y accompagner vos intégrateurs ?

Isabel Rocher. Nous avions déjà commencé à y travailler avec des intégrateurs avant cela. Alstef fut le premier au niveau national, tandis que nous travaillons avec Swisslog et Dematic qui possèdent les droits de distribution mondiaux et aujourd'hui avec Element Logic au niveau européen. La France étant un pays cible, en pleine croissance, AutoStore a décidé de renforcer ce marché avec une structure propre. Ma mission principale, en tant que directrice générale de la société sur le territoire, est d'accompagner nos partenaires au niveau commercial, marketing, communication et réglementation : en somme, tout ce qui peut leur poser problème et les dévier de leur objectif de vendre l'AutoStore ! Chez nos intégrateurs, nous cherchons des experts de l'intralogistique puisque nous sommes des fournisseurs d'une partie d'une solution logistique globale. La certification de nos partenaires/distributeurs leur permet d'accéder à nos outils de design et de simulation de la solution, afin d'être complètement autonomes. Ils vont traiter toutes les données des clients, dimensionner l'AutoStore et simuler les flux pour garantir une solution optimale pour le client.

I.B. Chez Element Logic, nous sommes également capables d'intégrer d'autres produits autour de l'AutoStore : systèmes de convoyage, machines d'emballage, fermeuses de caisses, trieurs ou bras de picking. Nous avons en outre notre propre WCS, nommé EWCS, qui vient faire l'interface entre le WMS du client et le système Autostore.

© DR.

Quels sont vos projets pour 2020 en France ?

© DR.

I.R. Nous avons triplé nos installations dans le pays en 2019 et nous avons de belles perspectives pour la première partie de 2020 avec des projets de plus en plus conséquents : en moyenne de 60 000 à 100 000 bacs. L'arrivée d'Element Logic devrait également agir comme un démultiplicateur naturel pour atteindre nos objectifs. Nous observons également que des clients qui ont l'habitude de travailler avec des technologies traditionnelles commencent à frapper à notre porte.

I.B. Nous avons affaire à deux extrêmes : de très grosses installations et de petits systèmes en zone urbaine en micro-fulfillment. Nous avons ainsi récemment finalisé l'installation en Suisse d'un AutoStore de 12 000 bacs chez Peterhans Handwerkercenter (enseigne de vente de matériel de construction et de bricolage), au cœur du magasin.

I.R. Ce type d'applications en micro-fulfillment devrait se multiplier à l'avenir. AutoStore demeure le même, c'est l'application qui change et notre capacité à s'interfacer sous n'importe quelle forme : une réserve d'un magasin en ville, en zone urbaine, en entrepôt « prime » d'un transporteur qui a besoin de réaliser son dernier kilomètre…

© DR.

Quels secteurs d'activités visez-vous avec l'AutoStore ?

I.B. Element Logic a beaucoup de clients dans le domaine de l'habillement, des pièces de rechange, de l'automobile, de l'électronique et dans le tout petit électroménager.

I.R. Ces dernières semaines, nous constatons une demande plus élevée de la part de logisticiens. Le système AutoStore est parfait pour répondre au stockage de tout type de produit : tout ce qui peut entrer dans un bac de 600 x 400 et qui est traité en préparation de commandes au détail est éligible, non seulement dans la distribution, mais aussi dans le domaine de la production. Nous avons par exemple installé des systèmes AutoStore qui servent de buffer pour alimenter les chaînes de production.

Comment vous différenciez-vous par rapport à vos concurrents sur ce créneau du système automatisé de stockage ?

I.R. Nous sommes les pionniers dans ce domaine. AutoStore existe depuis 25 ans et nous en sommes à la cinquième génération de robots. Nous avons une disponibilité de plus de 99,8 % dans le monde, sur plus de 430 installations qui fonctionnent tous les jours depuis des dizaines d'années. Notre compacité nous différencie. Par exemple, nous réalisons la consolidation des commandes à l'intérieur du cube robotisé de l'AutoStore : lorsqu'on indique à un client qu'il aura besoin de 1 000 m² au sol, ce ne sera pas 1 000 m² + 20 % ! Nos flux en préparation des commandes s'adaptent à tous les profils : des industriels avec des flux moyens aux détaillants e-commerce avec une rotation de stock très forte. Nous dimensionnons en outre la solution AutoStore au besoin instantané du client car le système modulaire permet d'augmenter l'espace de stockage ou d'intensifier le flux par des robots additionnels. Il n'y pas de surinvestissement pour palier à la croissance future.

I.B. Et nous pouvons augmenter le nombre de robots et ajouter des ports en plus sans avoir à arrêter le système plus de quatre heures. Nous proposons d'autre part deux catégories de robots : la Red Line et la Black Line. Si la première nécessite deux cellules pour que le robot puisse circuler (la cellule avec le corps du robot et la cellule du plateau qui va aller chercher les bacs), la Black Line est beaucoup plus compacte : le bac rentre à l'intérieur du corps du robot ne nécessitant qu'une cellule et demie pour se déplacer et permettant ainsi d'avoir plus de flux. Celle ligne est dotée d'un système de recharge différent et plus simple. ■ **C.C.**

DIDIER TERRIER,
DIRECTEUR GÉNÉRAL D'ARTHUR LOYD LOGISTIQUE

UN DÉVELOPPEUR LOYAL

Il aime le succès, le business mais pas au détriment des autres. Didier Terrier, directeur général d'Arthur Loyd Logistique, est un homme fidèle et droit. Dans sa vie, ce sont ses attaches qui lui ont permis d'en arriver là où il est, figure reconnue du monde de l'immobilier logistique français.

© DR.

Viré de son troisième lycée, pas franchement motivé pour un quatrième, Didier Terrier, jeune homme originaire de la banlieue lyonnaise, se décide à entrer dans la vie active. Nous sommes en 1978. «*Je n'ai pas fait d'études, mais cela a finalement été une bonne école. J'ai arrêté en première et travaillé deux ans comme fabricant de tee-shirt. Puis j'ai fini par entrer dans la grande distribution, un métier difficile mais qui allait m'ouvrir et m'apprendre beaucoup…*», entame Didier Terrier. Il démarre en rayon pour passer rapidement responsable, puis acheteur en centrale : «*J'y ai appris le goût de l'effort et à ne pas perdre mon temps. Cela a été une étape privilégié de Prologis et le spécialiste de la logistique qu'on sait*», s'amuse Philippe Leigniel. Il accompagne ensuite l'entreprise américaine sur des opérations à Lyon puis Paris et Marseille. C'est le début d'une «*belle et grande collaboration*», indique-t-il. «*Nous étions quelques-uns à avoir compris que le marché allait se développer. À l'époque, cet actif n'intéressait personne alors qu'aujourd'hui la supply chain a un rôle déterminant dans l'économie*», analyse Didier Terrier. Au final, il passera une vingtaine d'années chez DTZ, depuis devenue Cushman & Wakefield. Car le développeur se révèle aussi et surtout fidèle. D'un point de vue professionnel. «*Ici, il a beaucoup de vieux copains. Nous avons un mode de fonctionnement un peu grégaire malgré des trajectoires différentes. Didier a une façon simple et directe de voir les choses. C'est un épicurien qui aime bien manger, bien boire, voir ses amis, rigoler…*», confirme son ami d'enfance Éric Charvet. Malgré

importante dans ma vision du travail», assure-t-il. Au bout de trois ans, un virage est à prendre et deux options s'offrent à lui : quitter le secteur ou s'y investir de longues années en prenant la tête de magasins. Il optera pour la première et, inspiré par des amis déjà implantés dans le secteur, postulera dans l'immobilier : «*À cette époque, le secteur est en plein développement, je candidate alors à Lyon chez tous les gros brokers. Sans diplôme et malgré plusieurs refus, je finis par intégrer une petite agence spécialisée dans l'immobilier d'entreprise*». Son dirigeant s'appelle Martial Desruelles, il n'est autre que l'actuel directeur général de Linkcity France, qui vendra bientôt son business à Jean Thouard, futur DTZ. Philippe Leigniel, son ancien patron et ami se souvient : «*J'ai repris Jean Thouard avec mon associé Jean-Marc Rödel en décembre 1992. Nous avions un bureau à Lyon et un négociateur s'y est distingué : Didier Terrier. J'ai remarqué un caractère original : quelqu'un de bosseur, particulièrement engagé dans son métier et franc. Il a pris la responsabilité du développement de DTZ à Lyon en 1995. Il a effectué un travail remarquable et nous avons pris une belle position sur le marché lyonnais.*»

De l'instinct et de l'amitié

En 1997, Didier Terrier reçoit sur ses terres l'entreprise Security Capital Investment Trust (SCI), qui deviendra Prologis : «*Il passe alors deux jours à visiter la région lyonnaise avec Jeff Schwartz, ancien CEO de Prologis. Ils ne maîtrisaient pas leurs langues respectives mais, après ces deux jours bien silencieux, Didier est finalement devenu l'interlocuteur* nel d'abord, puisque lorsque Philippe Leigniel vient le chercher en 2011 pour intégrer Arthur Loyd et y monter une structure dédiée exclusivement au conseil en immobilier logistique, Didier Terrier n'hésite pas : «*Quand j'ai repris Arthur Loyd IdF c'était parfois difficile. L'arrivée de Didier a été cruciale pour moi. C'était un acte d'amitié fort, pas seulement professionnel. Il est le plus constant, le plus solide des soutiens. Il dispose de qualités d'engagement, de ténacité et d'intelligence relationnelle. Il est un menhir, charismatique, mais est également doté d'une vraie gentillesse et possède une belle subtilité d'analyste*», confie Philippe Leigniel.

Fidèle aux Hommes et à ses terres

Sur le plan personnel, Didier Terrier est également loyal. Originaire de Lyon, il y vit toujours, rejoignant sa famille le week-end après avoir passé sa semaine à Paris. Finalement, depuis son démarrage chez DTZ en tant que consultant, puis directeur, il n'aura quasiment jamais quitté la ville des Lumières. Et pour cause, il s'est installé dans une vieille ferme rénovée dans l'Ain, à 20 kilomètres de Lyon, là-même où il a grandi et joué des parties de foot endiablées avec son ami Éric. «*J'ai besoin d'être rattaché à mes racines. J'adore Paris, le business, rencontrer des clients mais le week-end, j'ai envie d'autre chose*», admet-il. Et Didier Terrier n'est pas le seul à être bien implanté. Sa femme, après une carrière dans la communication, est finalement devenue maire du village. «*Elle aussi se plait dans ce coin. Si elle avait voulu habiter à Lyon ou à Paris, il aurait probablement bougé, mais finalement, ils joignent l'utile à l'agréable.*

> « Quand j'ai repris Arthur Loyd IdF c'était parfois difficile. L'arrivée de Didier a été cruciale pour moi. C'était un acte d'amitié fort, pas seulement professionnel. Il est le plus constant, le plus solide des soutiens. »
>
> *Philippe Leigniel.*

cette simplicité, sa fidélité aux hommes et à ses terres et un départ un peu tardif, Didier Terrier a finalement «*crevé le plafond de verre pour devenir un expert dans son domaine*», affirme Éric Charvet. Et si, depuis peu, Philippe Leigniel a quitté Arthur Loyd, Didier Terrier y poursuit sa mission avec un nouvel actionnaire majoritaire et un business plan à cinq ans. «*J'ai 61 ans et je suis bien loin de me poser la question de savoir quand je vais m'arrêter*», assure-t-il. Ainsi à l'instar de leur père, peut-être que l'un de ses trois enfants, dont deux travaillent dans l'immobilier, tracera son sillon dans le secteur porteur de la logistique. ■

Portrait réalisé par Laurène de Vialar

1990. Arrivée chez Jean Thouard, bureau de Lyon

1990. Mariage

1997. Rencontre avec Prologis

2005. Nommé directeur général délégué DTZ France

2011. Arrivée chez Arthur Loyd Logistique

STACKR, AU SERVICE DE L'OPTIMISATION DES COÛTS D'EXPLOITATION

Aujourd'hui reconnu à la fois comme éditeur de logiciels et acteur majeur dans le secteur logistique sur la gestion automatisée des accès véhicules et piétons, Stackr a su, en l'espace de 20 ans, se transformer au gré des opportunités pour servir trois marchés autour d'expertises majeures. Retour sur un destin bien pensé.

© Stackr.
CORINNE ET FRANCK ZULIAN

L'histoire de Stackr naît de la création de trois sociétés, réunies sous cette bannière unique en 2016. Pour comprendre le cheminement vers l'entreprise telle qu'elle existe aujourd'hui, il faut donc revenir en 1992, lorsque Franck Zulian rencontre Corinne, sa future épouse, sur les bancs des Arts et Métiers, à Paris. Fils de fonctionnaires, désireux de commencer à gagner sa vie en parallèle de son statut d'étudiant, il démarre alors une Junior-Entreprise qui le propulse tout naturellement vers le statut d'indépendant. Un an après avoir terminé ses études, Franck Zulian devient consultant en patrimoine immobilier dans les secteurs bancaire et distribution. L'aventure durera 10 ans. Et c'est durant cette période, plus précisément en 1996, qu'il se voit soumettre une nouvelle problématique pour l'un de ses clients : améliorer la performance des réseaux retail afin de mesurer le taux de transformation des enseignes. «*J'ai proposé de développer un système de quantification des flux entrants dans les boutiques et de développer cette offre en pilotant un ensemble de sous-traitants pour mettre en œuvre la solution. Au bout d'environ trois ans, les enseignes m'ont finalement demandé de monter une société et de développer la solution*», explique Franck Zulian. Easycomptage naît donc en 2003 au travers de cette solution de quantification des flux de personnes. Précédant de peu une seconde société, Eurocsoft, proposant un logiciel de gestion à 360° du patrimoine immobilier, permettant d'optimiser les dépenses et la gestion multisites. «*Au travers de ces deux sociétés, j'ai commencé à travailler avec des foncières commerciales. Ces dernières rencontraient notamment des problématiques de quantification de flux véhicules en complément des flux piétons. Nous avons alors cherché à développer une solution sur ce dernier enjeu*», raconte Franck Zulian. C'est finalement en 2013, à la barre du tribunal de commerce de Marseille, que les époux Zulian rachètent une société en cessation de paiement basée à Aix-en-Provence et la nomment Euroshaktiware.

Du flux piétons au flux véhicules et du retail à la logistique

Cette entreprise les intéresse tout particulièrement pour une raison bien précise : elle vient de remporter un appel à projets auprès du groupe Casino et de sa filiale Easydis sur la digitalisation du poste de garde. «*Nous avons donc relevé le défi d'accompagner Casino dans le développement d'une solution que nous avons baptisée E-Gestrack. Il s'agissait de notre tout premier projet logistique. Par la suite, nous sommes passés à une solution standard que nous avons reproduite pour de nombreux clients*», témoigne Franck Zulian. E-Gestrack, dédiée à la gestion automatisée et sécurisée des flux véhicules et piétons est en fait une solution de Flow Management System (FMS) qui s'inter-

connecte avec tous les outils présents en usines ou sur plateformes logistiques : WMS, TMS, ERP et YMS. 100 % automatisée, elle permet de gérer le check-in et le check-out sur site (prise de rendez-vous sur portail Web, identification via scan ID et prise de vue, impression des badges/documents…), de contrôler leurs accès (identification via plaque d'immatriculation, code et QR code, gestion des abonnés, autorisations temporaires), mais également de piloter les flux (gestion des rendez-vous, du planning d'exploitation, alerte arrivée, affectation manuelle ou dynamique à une ou des ressources, suivi de l'avancée des missions). Ainsi, à la suite de son projet avec Easydis, déployé sur plusieurs sites du groupe, l'entreprise est contactée par XPO Logistics et l'industriel Bonilait. Ils seront les premiers d'une longue liste aujourd'hui composée de noms tels que FM Logistic, Carrefour, ID Logistics, Faurecia, Nestlé, Decathlon ou Ikea… «*Le développement dans le monde industriel et logistique s'est principalement fait par le bouche à oreille. Nos premiers commerciaux ne sont arrivés qu'en 2014. Aujourd'hui, nos clients sont nos meilleures plateformes de démonstration auprès des prospects*», souligne Franck Zulian.

Réunir ses expertises autour d'une seule entité

Le couple Zulian parvient ainsi à développer trois sociétés complémentaires autour de deux métiers : éditeur logiciel et intégrateur de matériel, ainsi que trois solutions permettant de capter, gérer des flux mais également un patrimoine multisite de manière optimisée. «*Finalement, tout était centralisé et nos trois sociétés s'organisaient de manière similaire. Mais nous nous sommes aperçus que certains de nos clients utilisaient plusieurs de nos solutions sans savoir que nous en étions à l'origine. Nous avons donc décidé de fusionner les trois entreprises en 2016*», relate Franck Zulian. Easycomptage, Eurocsoft et Euroshaktiware deviennent alors Stackr. Élargissement des fonctionnalités, complémentarité et transversalité des expertises ainsi que construction d'une identité commune sont parmi ses principaux objectifs. Autour de ces derniers, l'entreprise construit aussi ses valeurs : exactitude, inventivité et satisfaction client. «*Pour être performant il faut être exact dans la recherche de solutions, répondre à des besoins client de manière simple et pertinente, à moindre prix tout en générant de la valeur pour leurs entreprises*», détaille le PDG. Et c'est notamment grâce à ces valeurs que Stackr a tout récemment été reconnue par la région Auvergne-Rhône-Alpes comme entreprise à fort potentiel. Elle envisage ainsi de «*devenir sous 10 ans une ETI indépendante, où il fait bon vivre et inscrite parmi les leaders européens ou mondiaux du phygital data management*», affirme Franck Zulian. «*Aujourd'hui, la logistique représente 20 % de notre chiffre d'affaires. Nous souhaitons atteindre un équilibre de 30 % sur chacun de nos trois marchés : collectivités, distribution et industrie/logistique afin de ne pas être dépendant d'un secteur en particulier et sécuriser notre croissance*», détaille-t-il. Pour ce faire, Stackr a achevé au printemps dernier une opération de croissance externe et racheté la société Sevitech, spécialisée dans les portiques antivol et la vidéo protection et vient également de remporter un important appel d'offres de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour automatiser l'accès de 28 déchetteries et optimiser leur gestion. Prochaines étapes ? Fournir du conseil à ses clients et s'ouvrir à l'international : «*20 % de notre chiffre d'affaires est réalisé à l'étranger puisque nous y accompagnons nos clients existants. Notre stratégie à trois ans consiste à maintenir ce taux et à se développer par croissance externe sur le territoire européen*», conclut Franck Zulian. ■ **L.d.V.**

© Stackr.

> « Pour être performant il faut être exact dans la recherche de solutions, répondre à des besoins client de manière simple et pertinente, à moindre prix tout en générant de la valeur pour leurs entreprises. »

BOLLORÉ LOGISTICS EUROPE

Henri Le Gouis

CEO

LE GROUPE MONDIAL DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE A SIGNÉ UNE ANNÉE 2019 PARTICULIÈREMENT DYNAMIQUE, MARQUÉE PAR DE NOUVEAUX SITES ET SERVICES. HENRI LE GOUIS, CEO EUROPE DU PRESTATAIRE, REVIENT SUR CES PROJETS ET ÉVOQUE LES GRANDS DÉVELOPPEMENTS À VENIR POUR BOLLORÉ LOGISTICS.

© Bolloré Logistics.

Quel bilan tirez-vous de 2019 et comment envisagez-vous 2020 ?

Les résultats 2019 sont très satisfaisants malgré une conjoncture contrastée. Nous sommes sortis d'une ère de croissance naturelle des flux sur le marché mondial du commerce avec un ralentissement de l'import, surtout en provenance de Chine. Du côté de l'aérien, l'impact environnemental du transport dans le domaine du fret est questionné. Il a donc fallu s'adapter à ces volumes stables voire décroissants en créant plus de valeur avec nos solutions, en s'organisant mieux pour rester plus compétitifs et en essayant de mutualiser de plus en plus les ressources. Nous éprouvons de surcroit une difficulté croissante à trouver et à fidéliser une population qualifiée dans les métiers du transport. Cela suppose de retenir les talents et de maintenir l'engagement de nos équipes à un niveau élevé. In fine, le marché pour 2020 risque d'être très volatil en termes de taux de fret. Ce qui fera la différence sur le moyen terme, et ce sur quoi nous misons, c'est la qualité de service, avec des interlocuteurs réactifs capables d'accompagner le changement en trouvant des solutions logistiques innovantes. Pour cela, il faut créer un environnement coopératif, avec un réseau de partenaires en mesure d'offrir une solution de bout en bout, ainsi qu'une capacité à rebondir et s'adapter dans un environnement perturbé.

> « Nous éprouvons une difficulté croissante à fidéliser une population qualifiée dans les métiers du transport. Cela suppose de retenir les talents et de maintenir l'engagement de nos équipes à un niveau élevé. »

Comment travaillez-vous avec vos équipes pour répondre à ces objectifs ?

L'implication des forces humaines ne se déclenche pas en période de crise : c'est l'aboutissement d'un management bienveillant, empathique, offrant de la formation afin d'être confiant dans la maitrise des outils et des techniques. Ce dernier point sera d'ailleurs une source importante d'investissements cette année. L'attractivité d'une marque comme Bolloré Logistics passe par son appartenance à un groupe familial, avec ses valeurs : engagement, excellence opérationnelle, entrepreneuriat… Les techniques et les outils évoluent rapidement avec la digitalisation mais ce qui fait sens pour nous, c'est le positionnement de notre marque « People Powered Innovation », porté par les femmes et les hommes qui composent nos équipes et donnent de la valeur à l'entreprise. Nous avons aujourd'hui des difficultés à recruter aux deux bouts de la chaîne, aussi bien des ingénieurs que des personnes en charge de la manutention et de l'exécution. Il faut donc offrir du sens à ces fonctions ; ne pas dévaloriser l'exécution et donner

des perspectives d'évolution aux ingénieurs logistique. C'est cette cohérence qui nous permet d'être attractifs et de recruter. Le monde de l'entreprise doit retrouver sa place dans la société et être un pourvoyeur fort d'emplois et d'évolutions, et cela pour toutes les catégories de profils. Nous travaillons ainsi à une plus grande intégration de personnes en situation de handicap par exemple.

Sur quels marchés Bolloré Logistics est-il le plus actif aujourd'hui ?

Nous sommes partenaires de grands groupes internationaux, avec une proximité naturelle avec les chargeurs français, et les PME. Au total, nous avons près de 15 000 clients pour Bolloré Logistics France. Nous ne négligeons aucun marché, mais nous allons nous positionner naturellement là où l'Hexagone est forte à l'export : le luxe, la cosmétique, l'aéronautique, la défense et la pharmaceutique. Nous nous développons également sur l'agroalimentaire et le frais, ainsi que le secteur de l'automobile – qui traverse certes une passe difficile mais va justement avoir besoin d'un prestataire réactif pour l'accompagner dans la transformation de sa supply chain.

Quelles solutions développez-vous pour répondre aux nouvelles demandes de vos clients ?

Face à l'évolution du business et de nos clients, nous nous devons d'offrir de nouvelles prestations. C'est dans ce sens que nous avons créé l'an dernier Bolloré Solutions Logistiques, afin de répondre aux besoins de logistique in situ ou d'externalisation, dans l'aéronautique par exemple. Nous avons débuté en 2019 avec un premier client à Lyon, et un grand acteur dans le domaine de la défense suivra en 2020. Nous prévoyons une croissance de 20 à 30 % pour ce type de prestations dans les années à venir. 2020 sera également consacrée à la rénovation de notre système informatique. L'e-commerce a montré l'importance d'être également présent aussi bien dans les flux d'informations que dans les flux physiques, tant les deux vont de pair aujourd'hui. Cela passera donc par le déploiement mondial du TMS CargoWise de WiseTech. Déjà utilisé par plus de 80 transitaires dans le monde, celui-ci remplacera nos TMS actuels. Nous sommes également en train de faire évoluer en interne notre plateforme digitale de track-and-trace avec des modules supplémentaires. Disponible d'ici la fin de l'année, elle s'adresse à l'ensemble de nos clients, dont les PME. Pour ce type de structures, travailler avec un grand groupe peut parfois intimider. Nous essayons donc d'atteindre ces clients via un réseau d'agences offrant une proximité géographique exceptionnelle (plus de 60 sites en France), mais aussi via des solutions digitales, qui les aideront à démarrer des activités à l'export.

Comment se déploient vos investissements dans l'innovation ?

Nous avons ouvert en 2019 deux B.Lab, l'un à Puteaux et l'autre à Singapour. Ce sont des espaces de co-working et de veille technologique au sein desquels les équipes de Bolloré travaillent sur de nouveaux sujets. Grâce à ces lieux d'innovation, nous souhaitons avancer rapidement sur l'amélioration des interfaces et des conditions de travail dans une approche de digitalisation.

Où en êtes-vous de vos efforts sur la question environnementale ?

Nous visons une réduction de 43 % de nos émissions de CO_2 d'ici 2027. Pour atteindre cet objectif, nous allons multiplier les initiatives : adaptation aux normes environnementales et nouvelles certifications – nous avons déjà reçu la mention Gold d'EcoVadis –, mise en place plus étendue du recyclage sur nos sites, renouvellement de nos flottes de véhicules afin d'aller vers des solutions gaz en attendant la maturité de l'hydrogène. Les chargeurs et les prestataires doivent prendre conscience que l'on ne pourra pas réaliser d'efforts sur ce plan sans mener d'investissements forts.

Quels sont les développements attendus sur le territoire français pour 2020 ?

Nous poursuivons le renouvellement et la rénovation d'une large partie de nos sites sur le territoire. C'est un mouvement que nous avons entamé dès 2016 avec des nouveaux bâtiments inaugurés au Havre et à Roissy. Nous avons d'ores et déjà posé la première pierre d'un futur site à Lyon en novembre 2019, près de l'aéroport, dont la livraison est prévue pour la fin 2020. Des projets de rénovation sont également en développement à Dunkerque et Rouen pour 2021. ■ **É.V.**

GREEN HUB BOLLORÉ LOGISTICS, SINGAPOUR.

© Bolloré Logistics.

PRÉSENT DANS **107 PAYS**

15 000 CLIENTS EN FRANCE

20 600 EMPLOYÉS SUR **609 SITES**

2 000 000 DE M² DE SURFACES LOGISTIQUES

690 000 TONNES DE FRET AÉRIEN

873 000 EVP DE FRET MARITIME

LE CORONAVIRUS, DÉSTABILISATEUR DES SUPPLY CHAINS

Philippe-Pierre Dornier
Professeur à l'Essec et président de Newton.Vaureal Consulting

Pensées émues et sincères pour tous ceux, trop nombreux, qui sont déjà victimes de ce virus. De manière bien entendue relative, il est possible d'y associer ceux en charge du fonctionnement des supply chains. Car nous sommes dans une situation inédite à cette échelle : un marché de consommation majeur qui se congèle et le lieu de concentration d'une partie de la production mondiale qui se met au point mort, et ce dans la durée.

Les conséquences sur la supply chain sont d'ores et déjà multiples et il ne sera possible d'en voir les effets que d'ici quelques mois. Car si on connait à peu près bien ses fournisseurs, il faut des process achats bien maîtrisés pour disposer d'une bonne visibilité sur ses fournisseurs du deuxième ou troisième rang. Des surprises se révèlent lorsque les défauts d'approvisionnement pour des composants mineurs, mais essentiels pour la cohérence d'un tout se déclarent. Nous ne revenons pas sur la réalité médicale de l'épidémie. Seuls quelques éléments contextuels sont à rappeler sur la place de la Chine dans les supply chains de certaines industries. La Chine est la seconde économie mondiale en termes de PIB et la première en matière de PIB exprimé en parité de pouvoir d'achat. Elle réalise 11 % des exportations mondiales. Elle est un partenaire crucial pour l'Europe dans des secteurs comme les équipements de télécommunication ou les équipements informatiques. Certaines régions ont un poids économique qu'il est bon de rappeler. Dans le Sud-Est de la Chine, la province du Guangdong, qui englobe des villes comme Shenzhen (30 000 habitants en 1978… 12,8 millions d'habitants en 2020) ou Guangzhou (Canton), est le moteur de l'économie chinoise avec un PIB (1 246 milliards d'euros), équivalent à celui de l'Espagne, soit 10 % du PIB de la Chine.

L'arrêt prolongé de la consommation à une époque de l'année concordant avec le Nouvel An chinois, la mise en sommeil des usines travaillant à l'exportation, soit du fait du non-retour des ouvriers partis en cette période de fête, soit pour des raisons de fermeture autoritaire à des fins de confinement, ont un impact sévère. The Evergrande Research Institute, think tank chinois a publié un rapport ramenant la prévision de croissance au cours du premier trimestre d'une base annuelle de 6 à 4 %. Il est projeté que les répercussions pour les économies occidentales développées correspondent à l'impact observé sur la Chine, divisé par un coefficient allant de deux à cinq selon les pays. Une baisse réelle de 1 % de la croissance chinoise annuelle, affecterait en moyenne la croissance des pays occidentaux de 0,3 %. C'est peu en valeur relative. Mais ramené à la croissance annuelle de 1,2 % de la France en 2019, cela accentue le problème. Bien entendu, on pense au secteur du luxe pour qui les ventes, soit en Chine, soit dans les destinations touristiques fréquentées par les Chinois à l'étranger, vont voir leurs chiffres s'effondrer. Dans la chaîne de l'industrie pharmaceutique, si la production des produits finis se réalise encore en Europe, les substances actives et une bonne partie des médicaments

génériques sont fabriqués en Inde et en Chine. La fabrication de produits électroniques, en particulier des produits Apple par Foxconn est ralentie. Enfin, Wuhan est un lieu de concentration industrielle important en Chine, pointant en 13e position des zones industrielles chinoises avec plus de 500 usines qui y sont localisées. De plus, Wuhan aujourd'hui encore complètement cadenassée, est une plateforme en Chine intérieure qui ramène les produits fabriqués à plus bas coûts que dans les régions de l'Est vers les grands ports de la côte de la mer de Chine. Enfin, les vecteurs de transport sont eux-mêmes affectés. Les grandes compagnies occidentales ont annulé tous leurs vols (Lufthansa, Air France, British Airways…). Or 70 à 80 % des marchandises sont transportées dans les soutes des transports de passagers, en transport mixte.
Cette situation exceptionnelle conduit à envisager des conséquences, sur trois horizons de temps, le court, le moyen et le long terme.

Sur un horizon proche, post épidémie, si l'ensemble de l'outil industriel chinois redémarre comme attendu, une nouvelle période de perturbation relative aux capacités de transport apparaîtra nécessairement. Tous les acteurs économiques vont souhaiter au même moment reconstituer leurs stocks, et la capacité d'emport maritime ou aérienne sera nécessairement limitée. Le lissage des volumes pour revenir à un régime normal prendra deux ou trois mois minimum.

Sur un horizon moyen terme, le sujet des Busines Continuity Plan (BCP) va être ré-exploré. Une étude DHL avance que 93 % des World Top Companies sont mal préparées face à des évènements perturbateurs de grande ampleur. DHL a mis à disposition une solution Resilience360 qui permet de faire une analyse en ligne des risques sur sa supply chaine et de bâtir des solutions alternatives opérationnelles en temps réel.

Enfin, sur le plus long terme, la concentration très forte de la production dans un seul et unique pays, démontre les risques associés face à un tel évènement. Une des premières conséquences est de considérer que cette crise pourrait être récurrente au cours des prochaines années et que la refonte des supply chains globales, avec une diversification des sourcing, sera à l'ordre du jour. Le secrétaire d'Etat américain au Commerce a ainsi déclaré : «*Je pense que cela devrait aider à une accélération du retour d'emplois en Amérique du Nord, aux États-Unis, et probablement au Mexique*». D'autres facteurs, moins conjoncturels et plus structurels, viennent s'ajouter à une refonte probable des supply chains mondiales. Le renchérissement du coût de la main-d'œuvre et l'appréciation du Yuan sont également des facteurs favorables pour reconsidérer l'attractivité de la Chine comme lieu de production privilégié. Le renforcement des contraintes sociales et environnementales conduit également la Chine à s'aligner sur les pratiques des pays les plus développés et baisse l'attractivité de son dumping social et environnemental.

Mais cette situation devrait faire quelques heureux… Les conséquences financières des défauts d'approvisionnement conduisent les clients à invoquer les clauses de pénalités pour être indemnisés. Les fournisseurs ne manquent pas d'invoquer le «*cas de force majeur*» qui leur permet de manière exceptionnelle de déroger à leurs obligations. Sans nul doute de beaux jours pour les tribunaux de commerce, les commissions de conciliation, et… les avocats pour interpréter l'invocation de cette clause. ■

Dossier réalisé par Charlotte Cousin et Émilien Villeroy

© Elnur – Adobe stock.

44 **I. Économie circulaire : la transition logistique en marche**

56 **II. Interviews**
Brune Poirson : secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire

58 **III. François-Michel Lambert :** président fondateur de l'Institut national de l'économie circulaire

60 **IV. Une chaîne d'acteurs engagés pour la revalorisation**
62 Fnac-Darty s'engage pour la conservation de la valeur
66 Écosystem, acteur central de la gestion des déchets
70 Réseau Envie : tirer de la richesse des déchets

72 **V.** *« L'économie circulaire, une priorité au sein d'Orange. »*

76 **VI. Repenser les emballages**
Loop : la consigne fait son retour à l'heure du e-commerce
78 LivingPackets redonne une seconde vie à l'emballage

80 **VII.** Geodis : l'expertise logistique au service de l'économie circulaire

82 **VIII. Supports logistiques, acteurs historiques d'une vision circulaire**

ÉCONOMIE CIRCULAIRE : NOUVEAU DÉFI POUR LA SUPPLY CHAIN

Le 10 février 2020, la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire était promulguée. Visant à *«accélérer le changement de modèles de production et de consommation afin de préserver les ressources naturelles»*, le texte intensifie la lutte contre la destruction des invendus, étend la responsabilité des producteurs et fixe des objectifs plus stricts en matière de traitement des déchets. L'occasion d'inscrire dans la loi la notion d'économie circulaire, visant une plus grande durabilité et capacité de revalorisation des produits que nous produisons et consommons. Face à ce défi nécessaire à l'heure de l'urgence climatique, tout l'écosystème de la supply chain doit désormais collaborer et innover afin d'orchestrer ces nouveaux flux et inscrire les principes d'une économie circulaire au cœur des organisations – des industriels jusqu'aux spécialistes de la fin de vie des appareils, en passant par les distributeurs et logisticiens. Et les initiatives dans le domaine sont déjà là, parfois depuis longtemps : emballages réutilisables, produits remis en circulation, nouveaux process vertueux…

> « À l'heure de l'urgence climatique, tout l'écosystème de la supply chain doit désormais collaborer et innover afin d'orchestrer ces nouveaux flux. »

ÉCONOMIE CIRCULAIRE : LA TRANSITION LOGISTIQUE EN MARCHE

La transition vers un nouveau modèle basé sur la réduction de l'exploitation des ressources, privilégiant le recyclage et la réutilisation, s'ancre dans les discours. L'adoption fin janvier 2020 en France du texte de loi anti-gaspillage pour une économie circulaire confirme la tendance. Si les initiatives éclosent dans ce domaine, pour le secteur de la supply chain, grand maître d'œuvre des flux physiques, ses principes et ses enjeux restent encore à saisir et à mettre en œuvre avec l'ensemble des parties prenantes.

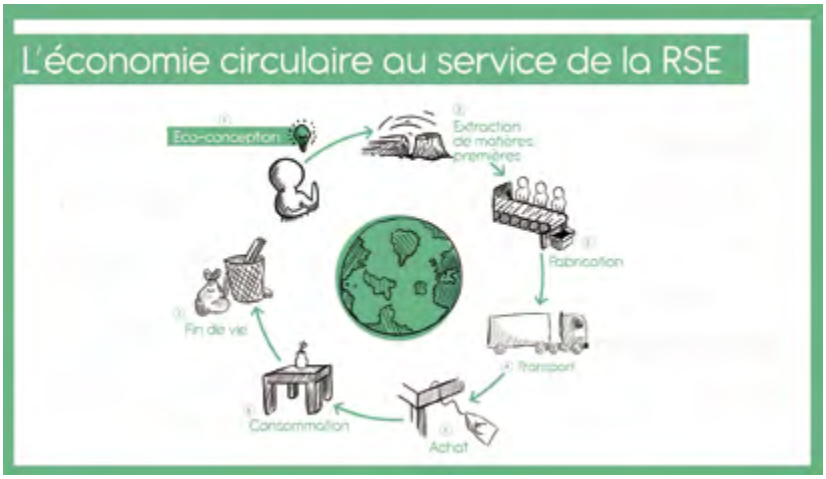
© iQoncept – Adobe stock.

Face à l'épuisement des ressources planétaires, aux enjeux écologiques cruciaux et à l'implication citoyenne croissante, le projet de loi anti-gaspillage pour une économie circulaire, adopté définitivement le 30 janvier 2020 par le Sénat aura permis de mettre en lumière un modèle encore méconnu du grand public. Constitué de plus de 130 articles, celui qui a pour ambition de «*transformer notre système en profondeur*», recouvre plusieurs problématiques impliquant divers secteurs. Mais quels changements pour la filière logistique ? Le secteur a-t-il acté l'émergence d'une démarche créatrice d'un nouveau modèle économique impliquant une remise en cause systémique ? Pour Julien Darthout, associé chez CPV Associés et délégué général du Club Déméter, association œuvrant pour une logistique responsable, «*la notion d'économie circulaire est beaucoup plus acceptée dans le langage commun. Quand le terme est apparu, il était très conceptuel, mais la communauté des logisticiens a aujourd'hui compris que ses métiers étaient compatibles avec ce concept, et pas seulement pour le recyclage et la réutilisation des ressources mais également pour leur réduction*». Si les principes d'économie d'énergie, de diminution des déchets, de réemploi des matériaux… mettent d'accord l'ensemble des acteurs, une démarche pédagogique reste à déployer pour ancrer ce terme dans le secteur du transport juge néanmoins Julien Darthout pour qui la notion d'économie circulaire est encore trop souvent seulement rattachée à celle du recyclage. Une prise en compte globale que le député écologiste des Bouches-du-Rhône, également président-fondateur de l'Institut national de l'économie circulaire, François-Michel Lambert, juge de son côté en régression avec «*une dégradation de la perception de la dimension de l'urgence politique et donc sociétale*» autour de la notion. «*On est passé d'une économie circulaire fondée sur les limites de la planète à une économie circulaire de gestion des déchets et de traitement de la pollution visuelle,* observe-t-il. *De facto, on s'est éloigné de l'économie circulaire 2.0 basée sur le partage et sur une mobilisation des experts de la supply chain pour inventer un nouveau modèle économique. Aujourd'hui, on demande*

seulement d'optimiser le modèle linéaire en gérant mieux les déchets», juge le député à propos du texte de loi adopté *(cf. p. 52)*.

POUSSÉE PAR LE MARCHÉ ET LA RÉGLEMENTATION

La société O2M Conseil, cabinet d'accompagnement en développement durable, observe que le terme d'économie circulaire est encore très peu utilisé. «*Les gens ne savent pas trop ce qu'il recouvre. On parlait initialement d'écologie industrielle qui consistait à utiliser des déchets comme matières premières. Aujourd'hui l'économie circulaire est une notion beaucoup plus large*», observe Fanny Pénet, consultante énergie carbone RSE au sein du cabinet. Cette dernière relie cette terminologie à «*une autre manière de parler du développement durable*», une notion pour le coup largement adoptée par les entreprises à travers la RSE. Aujourd'hui, les démarches s'inscrivant dans cette économie circulaire sont encore principalement poussées par le marché et la réglementation, et non par une volonté profonde d'adopter ce modèle. «*Les entreprises se demandent comment elles se positionneront demain sur ces nouveaux marchés. Il existe également des sociétés qui se créent autour d'éco-activités, leur cœur de métier étant en lien avec ces thématiques nouvelles.*



© O2M Conseil.

Elles vont alors intégrer une réflexion autour de l'économie circulaire et la manière dont leur produit va s'intégrer dans cet écosystème en réfléchissant à son cycle de vie», poursuit Fanny Pénet. Un cheminement qui peut naître grâce à un dispositif comme le programme EVE *[Engagements volontaires pour l'environnement – transport et logistique]* qui concentre plusieurs initiatives (Fret 21, Charte Objectif CO_2, EVcom) impliquant divers acteurs de la logistique – chargeurs, transporteurs, commissionnaires… : «*Ce sont souvent des projets menés avec des partenaires. Si un distributeur s'engage dans le dispositif Fret 21, il va intégrer ses transporteurs qui eux-mêmes vont viser la Charte Objectif CO_2…*».

METTRE LA LOGISTIQUE AU NIVEAU

Une approche inclusive qui nécessite ainsi d'intégrer l'ensemble de son écosystème. Avec cette remise en cause de l'économie linéaire, la supply chain se retrouve par sa nature même concernée de prime abord par la question. Actrice principale d'une gestion optimisée des flux, il ne peut y avoir d'économie circulaire sans mener une réflexion autour des moyens logistiques à mettre en œuvre pour l'incarner sur les maillons du transport, de l'emballage et de la gestion des produits devenus déchets. «*Les logisticiens l'ont plutôt bien compris et savent qu'ils ont tous un rôle un peu plus actif à jouer pour l'accompagner. Ce n'est pas pour autant que l'on observe des solutions nouvelles sur le sujet,* indique Julien Darthout. *Néanmoins, des acteurs historiques travaillent déjà sur la logistique circulaire parfois sans le savoir, notamment les acteurs des emballages réutilisables*». En effet, les démarches de mutualisation des palettes, de réutilisation et de recyclage des déchets à l'œuvre dans la filière contribuent à l'élaboration de ce nouveau modèle économique. «*Nous accompagnons des entreprises sur le sujet avec des outils dédiés à des démarches*

ZOOM

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

«Un modèle économique dont l'objectif est de produire des biens et des services de manière durable, en limitant la consommation et les gaspillages de ressources (matières premières, eau, énergie) ainsi que la production des déchets.» ■

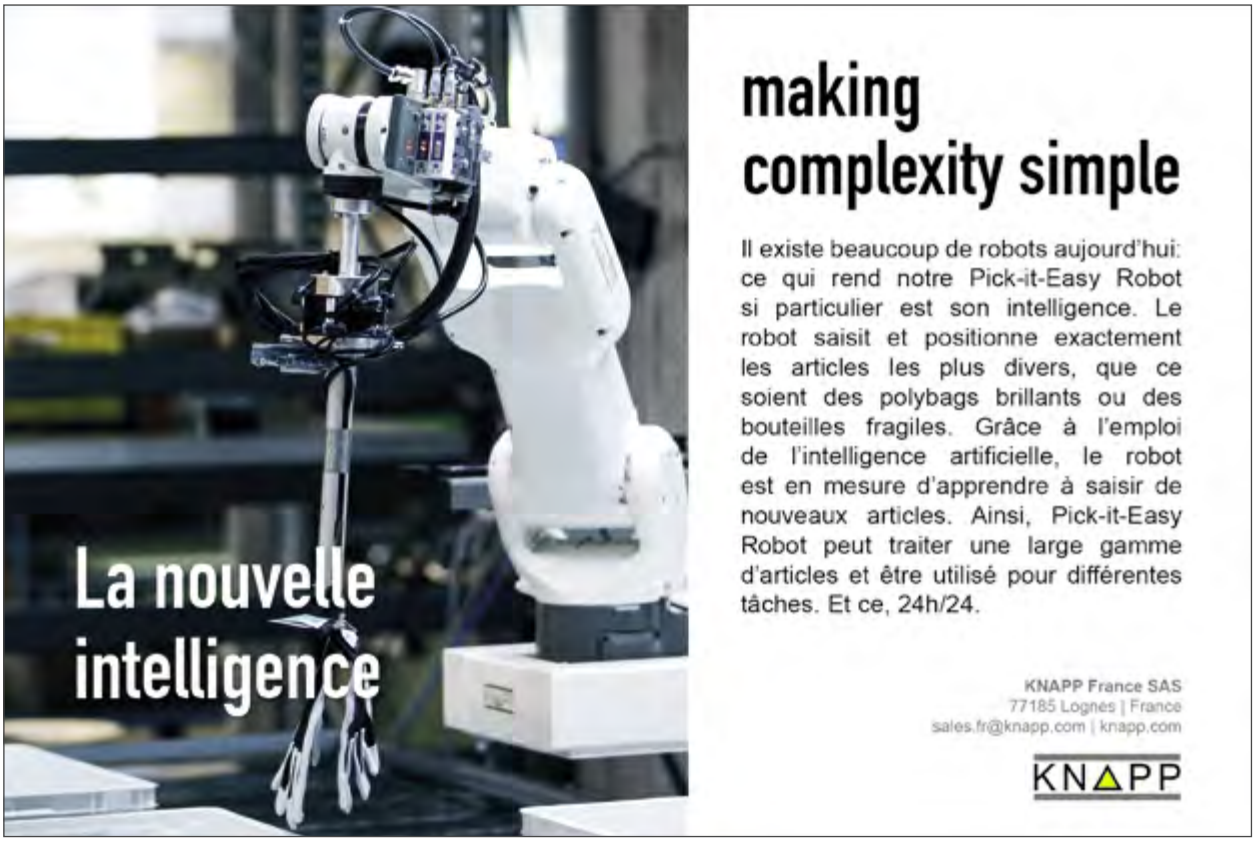
Site du ministère de la Transition écologique et solidaire

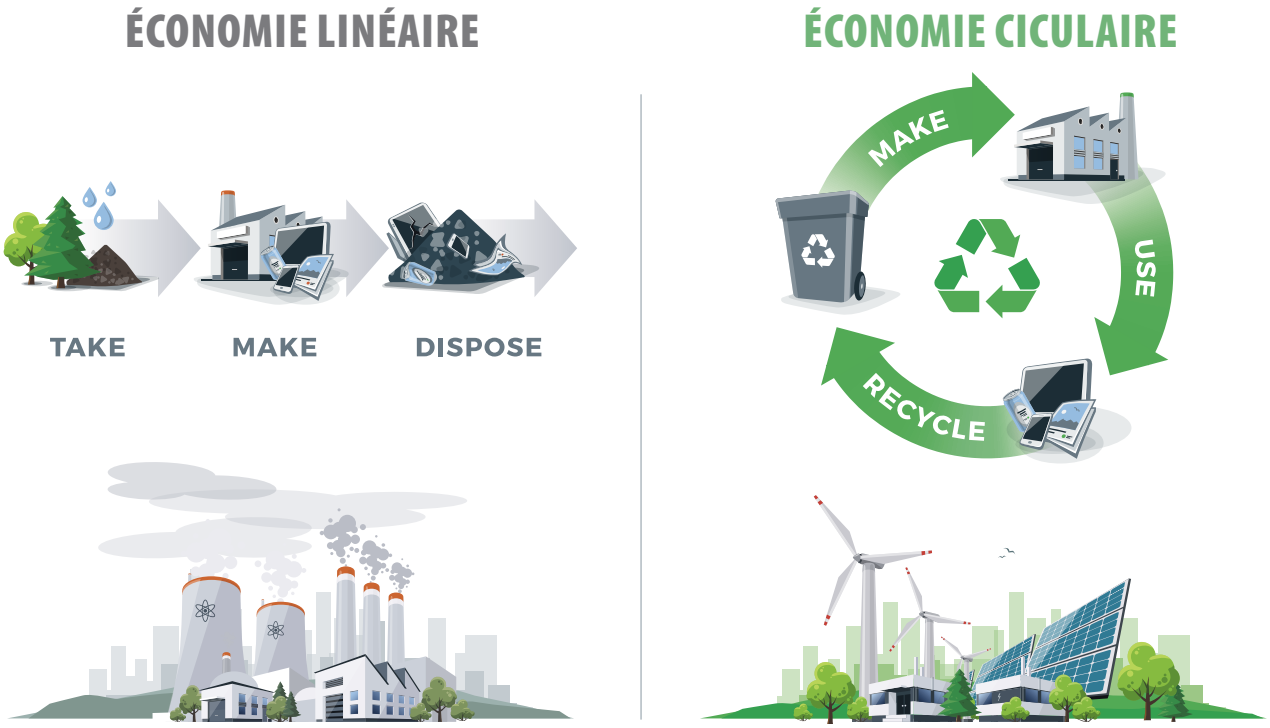
environnementales mais qui sont davantage liées à leurs activités logistiques et qu'ils vont vouloir mettre en place sur l'ensemble de leur chaîne de valeur», corrobore Fanny Pénet. Parce que la logistique circulaire demande bien souvent de modifier le business model des entreprises, sa prise en compte n'est ni évidente, ni intuitive pour ces dernières, sauf lorsque leur modèle s'est créé en fonction d'elle. «*Prenons l'exemple du mobilier de bureau : reprendre les anciens meubles et les remettre à neuf est une activité que l'on ne sait pas très bien faire car le coût de la logistique pour les récupérer et les relivrer est encore trop élevé*», observe Rémy Le Moigne, managing director de Gate C, cabinet de conseil aidant ses clients à saisir la valeur de l'économie circulaire. Également auteur de l'ouvrage *L'économie circulaire, stratégie pour un monde durable,* ce dernier observe que l'un des principaux freins à la mise en œuvre de ce nouveau modèle demeure la logistique : «*Elle coûte encore trop cher sur cette opération de récupération des produits usagés. C'est un chaînon indispensable à l'économie circulaire mais c'est malheureusement aujourd'hui le maillon faible. Et plus on va avancer, plus les contraintes sur cette logistique de retour vont être importantes*», juge-t-il.

> « Parce que la logistique circulaire demande bien souvent de modifier le business model des entreprises, sa prise en compte n'est ni évidente, ni intuitive pour ces dernières, sauf lorsque leur modèle s'est créé en fonction d'elle. »

DES DÉMARCHES EN COURS

«*Le premier acte de l'économie circulaire, c'est la réutilisation,* juge Julien Darthout. *Cela doit amener certaines entreprises, distributeurs ou industriels, à réfléchir davantage à ces solutions*». Le délégué général du Club Déméter observe des «*efforts à réaliser sur le recyclage des emballages complexes*





a contrario de celui des emballages les plus volumineux qui bénéficient d'une bonne organisation de la filière». L'association avait à ce sujet réalisé en 2018 l'outil ÉCEM (Économie circulaire des emballages secondaires et tertiaires) proposant à ses membres de comparer une solution d'emballage A à une solution B d'un point de vue circulaire, à partir de cinq critères majeurs : fonctionnalités opérationnelles, empreintes économique, environnementale, sociale et fin de cycle. «*Pour le recyclage, il est crucial de massifier les gisements pour pouvoir les traiter. La logistique est donc très importante*», juge Nathalie Boyer, déléguée générale d'Orée [*association multi-acteurs engagée pour échanger et mettre en place une dynamique environnementale au service des territoires,* ndlr] qui décrit «*trois grandes pistes*» autour de la mise en œuvre de l'économie circulaire dans les transports : la mutualisation, la substitution et l'optimisation. Cette dernière revêt diverses formes, intégrant la mise en commun des livraisons, la réduction des distances parcourues et la substitution, quand cela est possible, du transport par route au ferré et au fluvial : «*L'économie circulaire propose de produire et consommer au niveau local en créant des boucles et en faisant donc appel à la logistique de proximité,* décrit-elle. *Il s'agit de repenser toute la chaîne logistique à travers, notamment, l'optimisation du chargement des véhicules en évitant les retours à vide et en réduisant le poids et le volume des emballages, en optimisant l'emplacement des nœuds logistiques, en favorisant le transport multimodal ou combiné et en mutualisant les besoins*». Ainsi, si l'adoption du terme et l'imprégnation pédagogique autour de l'économie circulaire tardent, les démarches ne sont pour autant pas inexistantes. Rémy Le Moigne décrit dans son ouvrage les différents business models mis en œuvre : le recyclage des matières en boucle longue, celui des matières en boucle courte, l'exploitation de symbioses industrielles, le prolongement de

> « L'économie circulaire propose de produire et consommer au niveau local en créant des boucles et en faisant donc appel à la logistique de proximité. »

la durée de vie d'un produit, la vente de l'usage d'un produit, le partage de l'utilisation d'un produit. Des modèles intégrés à différents niveaux de la chaîne, que ce soit sur la partie vente, la filière achat ou encore le maillon de la production : «*Il peut s'agir de vendre des produits que l'on va récupérer puis remettre en vente plusieurs fois. Sur la partie achat, cela peut consister à acheter des produits déjà utilisés une fois mais à un prix plus faible…*», décrit-il. Quant à la menée d'«*exploitation de symbioses industrielles*» ? «*Un vrai gisement*», selon l'expert : elle vient redonner une valeur résiduelle aux déchets industriels issus d'un procédé de fabrication qui sont réutilisés comme matières premières pour un autre : «*L'industrie produit actuellement environ 10% des volumes de déchets et ces derniers ont souvent de la valeur qu'il est possible de réutiliser dans d'autres processus industriels*». S'il se révèle encore aujourd'hui complexe de trouver des débouchés sur cet axe, la démarche étant encore récente, «*avec l'avènement de nouvelles technologies, de la data, de l'IA…, on commence à voir apparaître des solutions permettant de mettre en relation ces industriels : entre le producteur de déchet et celui qui est intéressé pour en faire une ressource*», poursuit-il. Le déchet, bête noire d'une économie fondée sur un processus de circularité peut également s'inscrire dans un schéma de mutualisation. L'article L541-1 du code de l'environnement prévoit que «*les politiques publiques promeuvent le développement de l'écologie industrielle et territoriale*» en optimisant les flux des «*ressources utilisées et produites à l'échelle d'un territoire pertinent, dans le cadre d'actions de coopération, de mutualisation et de substitution de ces flux de ressources, limitant ainsi les impacts environnementaux et améliorant la compétitivité économique et l'attractivité des territoires*». À ce sujet, Justine Bain-Thouverez, avocate en Droit de l'Environnement et de l'Energie chez LLC et Associés, observe : «*Dans le cas où il y a de petits gisements de déchets à forte valeur ajoutée (déchets électroniques, plastiques, véhicules hors d'usage…) entre les mains des acteurs de la logistique, la collecte pourrait être optimisée pour permettre une mutualisation et viabiliser leur valorisation/recyclage. Par la suite, les produits pourront*

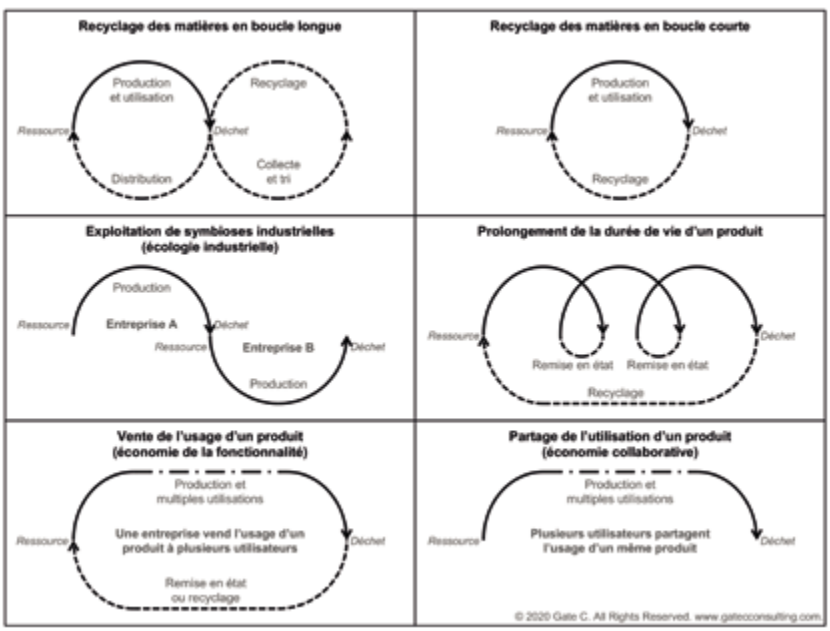
© Stockwerk-Fotodesign – Adobe stock.

être réparés afin de leur donner une seconde vie ou leurs pièces détachées être récupérées». Évoquer l'économie circulaire aboutit ainsi inévitablement à aborder le concept de reverse supply chain et sa démarche de gestion de retour du produit qui doit être pensée dès sa conception.

UNE COLLABORATION NÉCESSAIRE

Pour parvenir à ces différents modèles, une collaboration et une synergie entre les acteurs de la chaîne est de toute évidence primordiale. Jusqu'aux collectivités territoriales. «*Les échelles régionales, départementales et communales doivent être complémentaires et assurer l'optimisation des systèmes de mobilité existants. Les solutions mises en avant par l'économie circulaire offrent des avantages directs aux territoires : réduction des nuisances sonores, des problèmes de congestion, des accidents, de la consommation d'espace, des pollutions des eaux et sols, attractivité des territoires, etc.*», juge Nathalie Boyer. Il ne peut ainsi exister d'économie circulaire sans qu'une forme de collaboration n'émerge, qu'elle passe par un partage d'informations ou par une mise en commun de process avec les acteurs en amont et en aval de la chaîne : «*On ne fait pas d'économie circulaire tout* ...

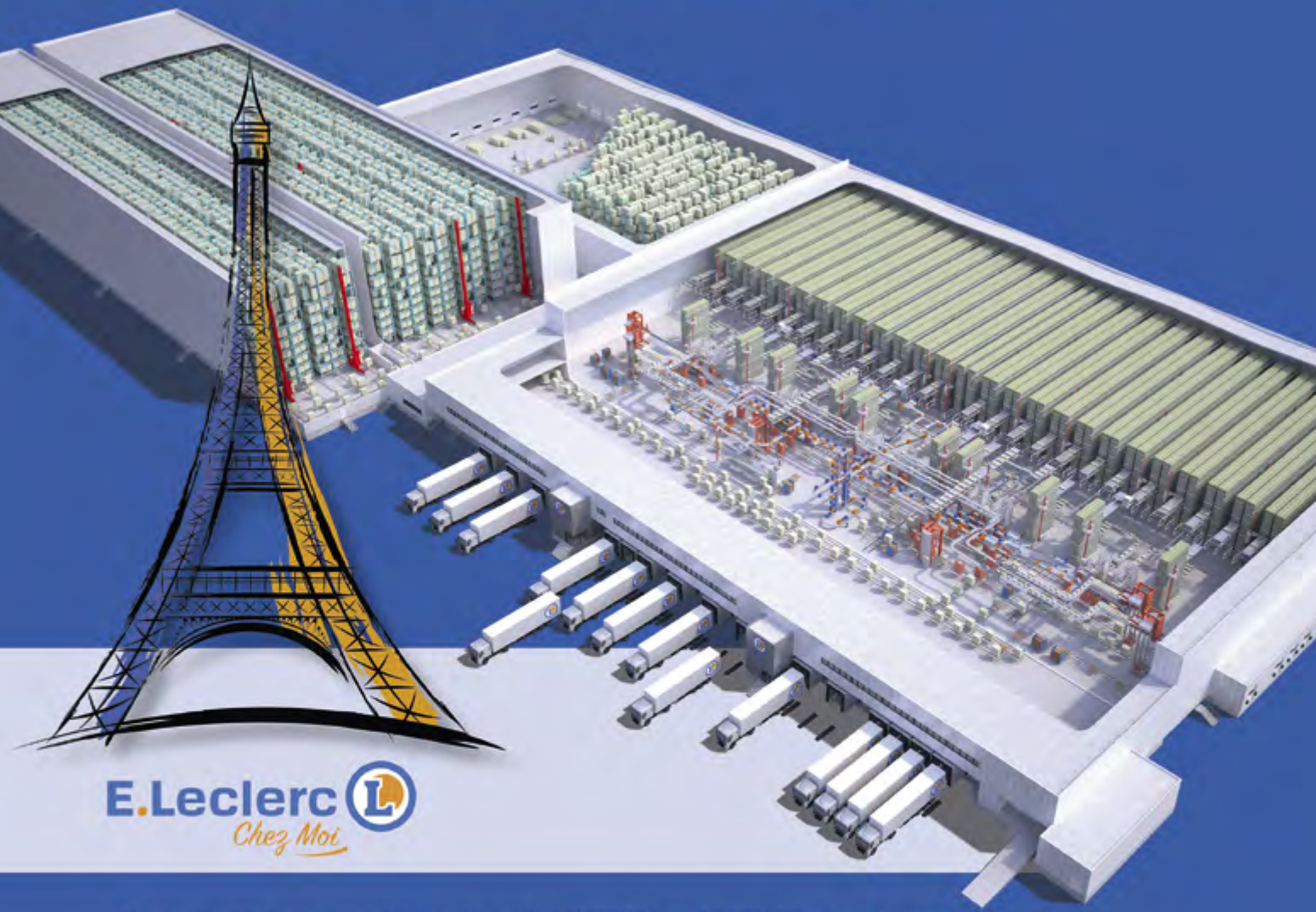
LES BUSINESS MODEL MIS EN ŒUVRE DANS L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE



© DR.

WITRON

LOGISTIQUE AUTOMATISEE
GRANDE DISTRIBUTION ALIMENTAIRE



E.Leclerc Chez Moi

« Le système de préparation automatisé WITRON en SCAPNOR nous a permis à PARISNORDIS de déployer avec succès la livraison à domicile sur Paris.

L'offre e-commerce de livraison à domicile E.LECLERC Chez Moi propose à nos clients le même choix qu'un hypermarché avec un taux de service très élevé et de forts pics de volumes.

Le système WITRON et les équipes E.LECLERC SCAPNOR nous garantissent une fréquence d'approvisionnement quotidienne et une conformité de livraison de 100% des produits préparés dans l'ordre exact souhaité. »

S. MACHEREY, Directeur Général, PARISNORDIS, E.Leclerc Chez Moi

More about WITRON's Multi Channel Systems OPM and AIO.

Ingénierie, maitrise d'œuvre, assemblage mécanique et IT en propre I info@witron.fr I 03.88.44.37.69

www.witron.com

ZOOM

QUE DIT LA LOI ?

Son parcours n'aura pas été simple. Adoptée définitivement par le Sénat le 30 janvier 2020, la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire a été promulguée le 10 février suivant. Concrètement que contient le texte paru au Journal officiel du 11 février et comment vient-il impacter le secteur de la logistique ? Des infos décryptées par Justine Bain-Thouverez, avocate en droit de l'environnement et de l'énergie chez LLC et Associés.

Plusieurs grands axes viennent structurer le texte de loi anti-gaspillage pour une économie circulaire : sortir du plastique jetable, mieux informer les consommateurs, lutter contre le gaspillage et pour le réemploi solidaire, agir contre l'obsolescence programmée (avec la réduction de l'usage des plastiques à usage unique). Il s'agit également de mieux produire avec une REP (Responsabilité élargie des producteurs) qui s'étend et se précise.

De nouveaux objectifs aux producteurs

« En tant que producteurs, importateurs ou exportateurs, les acteurs de la logistique devront désormais justifier que les déchets engendrés, à quelque stade que ce soit, par les produits qu'ils importent ou exportent, sont de nature à être gérés dans les conditions prescrites par le code de l'environnement », explique Justine Bain-Thouverez. La responsabilité devrait donc reposer sur les *« producteurs du produit »*, entendus comme *« toute personne physique ou morale qui élabore, fabrique, manipule, traite, vend ou importe des produits générateurs de déchets ou des éléments et matériaux entrant dans leur fabrication, dite producteur au sens de la présente sous-section »* (art. L. 541-10 tel qu'issu de l'article 8 du projet de loi). *« Au-delà de cette extension de la REP, le texte assigne de nouveaux objectifs aux producteurs en y ajoutant la prévention des déchets, l'éco-conception, l'allongement de la durée de vie des produits, ou encore le réemploi, la réutilisation et la réparation. Les acteurs concernés doivent donc désormais pourvoir à une démarche d'économie circulaire sur tout le cycle de vie de produits générateurs de déchets »*. La REP se trouve également élargie avec l'extension du périmètre de filières existantes (la REP textile d'habillement intégrera les textiles pour la maison) ou l'ajout de neuf nouvelles filières qui seront listées à l'article L. 541-10-1 du code de l'environnement. *« Notamment, la première concernera les emballages professionnels en 2025. En 2022, quatre nouvelles familles de produits seront couvertes : les produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment, les jouets, les articles de sport et de loisir, et les articles de bricolage »*.

Dispositions spécifiques

La loi prévoit en outre des dispositions spécifiques sur les conditions de reprise, la vente en ligne et les consignes. *« Concernant les ventes en ligne (ou marketplace), elles n'échappent pas à la responsabilité élargie du producteur. Lorsqu'une personne physique ou morale facilite, par l'utilisation d'une interface électronique, les ventes à distance ou la livraison de produits relevant de la REP pour le compte d'un tiers, elle est tenue de pourvoir ou de contribuer à la prévention et à la gestion des déchets »*. Enfin, le texte prévoit d'imposer aux producteurs la mise en œuvre d'un dispositif de consigne pour le recyclage, la réutilisation ou le réemploi des produits consommés ou utilisés par les ménages si cela est *« nécessaire pour atteindre les objectifs de collecte »*, ainsi que d'un dispositif harmonisé de collecte séparée des déchets d'emballages et de papiers graphiques. De quelles manières le gouvernement accompagnera-t-il les entreprises dans ces actions ? Selon le texte, celui-ci doit mettre en place des actions afin d'atteindre les objectifs posés par le texte de loi, tout en prenant en compte les enjeux sanitaires, environnementaux et économiques. *« Il doit aussi favoriser la recherche et le développement, s'appuyant chaque fois que cela est possible sur le savoir-faire et les ressources ou matières premières locales, et les substituts ou alternatives sains, durables, innovants et solidaires. Le gouvernement doit aussi prendre des mesures d'accompagnement pour aider les entreprises, concernées par les obligations résultant des objectifs du texte, à se reconvertir. Le texte n'entre toutefois pas dans les détails de cet accompagnement »*, termine Justine Bain-Thouverez. ■

seul sauf si on pilote un circuit de façon totalement autonome ! C'est le cas de certaines entreprises qui utilisent des emballages en pool fermé», détaille Julien Darthout. Il s'agit de déterminer de manière globale les stratégies à mettre en place avec ses partenaires. «*Nous intervenons pour réfléchir aux critères les plus pertinents : est-ce qu'ils sont environnementaux, pratiques et techniques, plutôt sur l'aspect social RH ou global RSE… ? Quels vont être les meilleurs projets dans une logique d'amélioration continue ? Dans la logistique, cela va concerner l'organisation des flux de transport, les outils d'aide à la décision sur les tournées, la mutualisation, les plateformes inter-entreprises sur un territoire pour livrer les mêmes clients, la création de GIE* (groupement d'intérêt économique) *autour du transport…* », détaille Fanny Pénet. En n'oubliant pas que toutes ces démarches ont évidemment un critère économique à prendre en considération.

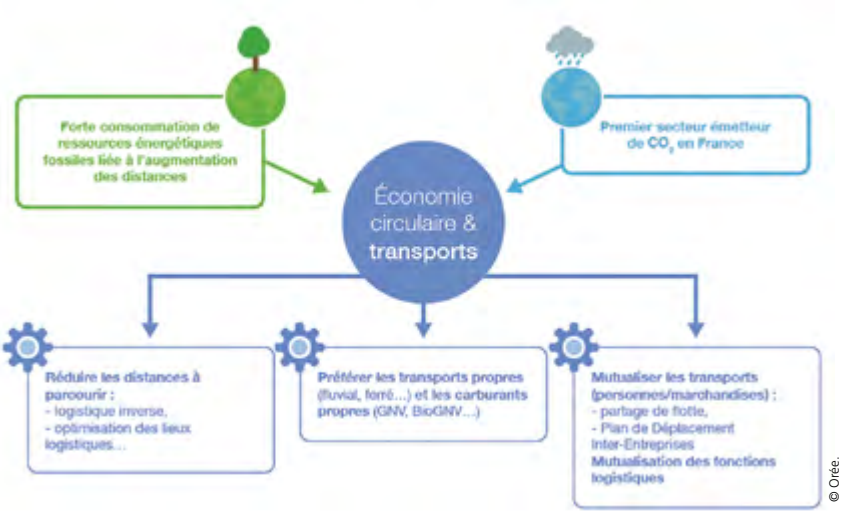
GAGNER EN PERFORMANCE

Car la question est bien de pouvoir rendre le modèle rentable pour les industriels. C'est déjà le cas, notamment lorsque l'entreprise a fondé son modèle économique sur un concept circulaire, à l'image de la start-up Magic Pallet, lauréate des API du Club Déméter en 2019 et qui se présente comme une plateforme d'échange de palettes Europe en ligne : «*La palette est l'exemple même d'un emballage circulaire qui a trouvé son modèle économique*», observe Julien Darthout *(cf. p. 82 à 84)*. De fait, la plupart des industriels ne s'intéressent vraiment à l'économie circulaire que s'ils y voient des intérêts. «*Un groupe industriel avait énormément de déchets chimiques qui coûtaient cher à éliminer. Je l'ai aidé à trouver des clients intéressés pour utiliser ces déchets comme des matières premières*», témoigne Rémy Le Moigne. Ce dernier observe de «*vrais gisements d'économie*» dans le modèle circulaire qu'il s'agit de mettre à jour pour atteindre une rentabilité de ses activités. «*Je collabore également avec les directions achats pour analyser de quelles manières l'économie circulaire pourrait les aider à réduire leurs coûts*», témoigne-t-il. Le cheminement passe également par une remise en cause du modèle en place : ne plus acheter le produit mais son usage. «*Beaucoup d'entreprises commencent à réfléchir à cette question : "Est-ce que je dois*

absolument posséder ? Est-ce que j'ai besoin de la dernière machine ou est-ce que je vais la sous-traiter à un de mes fournisseurs partenaires ?" La notion de durée de vie, d'utilité, d'usage, a beaucoup été remise en question», confirme Fanny Pénet. Son cabinet de conseil en fait la base de son discours rappelant à ses clients que les démarches mises en œuvre, visent avant tout à répondre à un projet d'entreprise en lien avec son activité économique afin de répondre à la question : comment pérenniser l'existence de la société dans un monde aux ressources limitées ? Intégrer et travailler à un schéma d'économie circulaire consistera alors à réaliser une analyse des risques et à identifier les opportunités en corollaire : mieux se connaître pour mieux anticiper les tendances et les contraintes de demain afin de gagner en performance et d'assurer la survie de l'entreprise. «*Bien souvent celle-ci ne sait pas quels objectifs elle peut se fixer,* poursuit Fanny Pénet. *Notre travail consiste à lui demander si elle connaît l'état actuel de ses consommations et déchets : stables, en augmentation… ? Sur quoi peut-on agir ? C'est la première étape avant de parler d'économie circulaire. Il y a encore beaucoup de progrès à réaliser pour atteindre ce niveau de maturité*».

DES FREINS À LEVER

Pour entreprendre cette transition vers l'économie circulaire, une meilleure compréhension des enjeux, une sensibilisation et un accompagnement pédagogique apparaissent ainsi primordiaux. Car si les entreprises peuvent et doivent trouver de nouveaux modèles profitables qui se distinguent d'une économie linéaire, encore faut-il qu'elles prennent la mesure de l'importance du défi à relever et des moyens pour y parvenir. Une prise de conscience d'autant plus nécessaire que les défis à surmonter



© Orée.

restent nombreux. De potentielles difficultés listées par Justine Bain-Thouverez : «*On ne sait pas toujours qui doit assurer concrètement la gestion du déchet entre le producteur du produit, l'importateur, le distributeur etc.*», indique-t-elle. Les freins sont également visibles au niveau de la collecte du déchet : «*Cela revient souvent moins cher de jeter sans tri, que de trier ou de faire appel à un éco-organisme qui doit se déplacer pour récupérer le déchet*». L'avocate note

ZOOM

LA DATA, UNE RESSOURCE PRÉCIEUSE

Pour parvenir au niveau de maturité nécessaire pour répondre aux enjeux de l'économie circulaire et permettre une mise en œuvre efficiente, le recours à la data peut constituer une aide précieuse. Notamment via le suivi de bout en bout du parcours des matières. «*La traçabilité du déchet permet aussi de faciliter sa collecte et son traitement. Un meilleur suivi du produit et donc du futur déchet est aussi un pas vers la démarche globale d'économie circulaire. Pour cela, il faut un suivi précis, des possibilités de traçabilité et des solutions logistique à jour*», estime Justine Bain-Thouverez. Une donnée qui devient ressource également dans le cadre de process de planification, d'ordonnancement et de gestion des stocks pour la reverse logistics. «*Il est difficile de planifier le moment où les produits usagés et les déchets arrivent, ce qui rend la logistique inverse souvent peu performante. Une des solutions consiste ainsi à mieux gérer les données (quantité, qualité, localisation) sur ces marchandises à récupérer. C'est un sujet clé pour avancer*», explique Rémy Le Moigne. Pour preuve, l'organisation de standardisation GS1 plaçait la 14e édition de son Université d'été sous le thème «*L'économie circulaire peut-elle se passer de données ouvertes ?*». ■

par ailleurs un «*manque d'informations et de formation des salariés ou autres acteurs directement concernés sur le sujet : tri des déchets, aides mises en place…*». Le processus de recyclage demeure par ailleurs complexe, certains déchets nécessitant une gestion particulière qui va ensuite se répercuter sur les coûts de gestion. La démarche de recyclage, lorsqu'elle impose le démontage d'un produit arrivé en fin de vie, peut en outre créer quelques sueurs froides : «*Pour des raisons de propriété intellectuelle les fabricants de produits neufs ne facilitent pas, ou rarement, l'accès aux plans de leur équipement qui simplifient en aval le travail des recycleurs*», détaille Rémy Le Moigne. Toujours sur le recyclage, Fanny Pénet voit également un écueil au niveau de la réglementation : «*Lorsqu'une entreprise met un nouveau plastique sur le marché, celui-ci doit passer par un processus de certification tellement complexe qu'il constitue un frein énorme. Il faut donc se questionner sur la manière de faire évoluer la réglementation pour qu'elle corresponde bien à une réalité et aux possibilités du marché*». Autre élément complexe, celui de la traçabilité (voir encadré), jugée essentielle dans le processus circulaire : «*Le suivi des déchets peut être très difficile en pratique : manque de collaboration entre les différents acteurs, manque de rigueur, pas de contrôle mis en place ou peu fiable…*», note Justine Bain-Thouverez avant d'interroger plus précisément le contenu du projet de loi : «*L'article L541-10-6 du code de l'environnement, modifié par le projet de loi*[1]*, contraint le distributeur. Mais est-ce que cela est réalisable en pratique ?*». Face à ces défis qu'il est nécessaire de préciser puis d'embrasser, des actions se mettent déjà en place chez les acteurs du secteur, prouvant la vitalité d'une filière motrice, prompte à conduire le changement. ■ **C.C.**

NOTE

(1) « Art. L. 541-10-6. – I. *Afin d'améliorer la collecte des produits relevant du régime de responsabilité élargie, il peut être fait obligation aux distributeurs de ces produits de reprendre sans frais, ou de faire reprendre sans frais pour leur compte, les produits usagés dont l'utilisateur final se défait, dans la limite de la quantité et du type de produit vendu ou des produits qu'il remplace* […]. »

© DR.

RENCONTRE AVEC BRUNE POIRSON

SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUPRÈS DE LA MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Brune Poirson décrit les grands leviers et les enjeux de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire.

Quelles sont les principales mesures du projet de loi qui viennent directement impliquer le secteur de la logistique ?

La transition vers l'économie circulaire pleinement engagée par la loi anti-gaspillage implique le déploiement d'opérations de collecte séparée de déchets et parfois de logistique inversée, permettant de préserver l'intégrité et la valeur des produits après usage. La mise en place de plusieurs filières pollueur-payeur va introduire des changements importants dans la façon de collecter certains flux de déchets. On peut citer notamment à compter de 2022 : les produits ou matériaux de construction du secteur du bâtiment destinés aux ménages ou aux professionnels, les jouets, les articles de sport et de loisirs, les articles de bricolage et de jardin. Le secteur des emballages professionnels devra quant à lui mettre en œuvre sa filière pollueur-payeur avant le 1er janvier 2025. Le projet de loi comporte par ailleurs plusieurs mesures visant à réduire le nombre d'emballages en plastique qui peuvent aussi impacter le secteur de la logistique. Nous pouvons par exemple penser à l'emballage autour des fruits et légumes, à compter du 1er janvier 2022. À cette même date, les publications de presse ainsi que la publicité devront être expédiées sans emballage plastique ! Cette volonté de réduction invite les industriels à repenser leur modèle notamment de conditionnement et de stockage de leurs produits. Cela va être une source d'innovation.

> « La mise en place de plusieurs filières pollueur-payeur va introduire des changements importants dans la façon de collecter certains flux de déchets. »

Quels sont actuellement les difficultés sur le sujet et les défis à venir ?

Il s'agit de sortir de la solution de collecte de déchet en benne "tout-venant" où la massification des flux se fait en mélangeant et en dégradant les objets à collecter. Le tri à la source, appliqué à de nouveaux flux de déchets comme par exemple ceux issus des chantiers du bâtiment, suppose une organisation logistique plus sophistiquée, faisant appel à des solutions de reprise personnalisées par flux. Les outils numériques actuels permettent d'avancer dans cette direction, en créant de nouveaux métiers consistant à venir chercher les déchets sur chantier. De nouvelles solutions logistiques sont déjà en place afin de réduire le gaspillage alimentaire lié aux invendus des supermarchés, afin de les valoriser via des associations caritatives vers les publics en difficulté. Avec la loi qui vient d'être votée, ces solutions vont s'étendre au secteur de la restauration collective. L'efficience des solutions logistiques, incluant le respect de la chaîne du froid, est un facteur clé de succès dans cette mise en œuvre. Enfin, la réduction à venir des emballages à usage unique, en particulier ceux en plastique, suppose un développement massif des solutions de réutilisation et réemploi. Cela se fait déjà dans l'emballage industriel avec par exemple des palettes multi-rotation plutôt que des palettes perdues. L'un des défis à relever concerne l'évolution des modes de consommation par les Français. On peut penser par exemple au sujet de la consigne pour réemploi, où la logistique de proximité liée aux contenants vides et à leur lavage, revêt des enjeux organisationnels importants. Ainsi, il faut dédier, dans les points de ventes, des surfaces au retour des emballages vides et gérer efficacement leur enlèvement. Là aussi, il faudra s'aider des outils numériques. ■ **C.C.**

LIVING LOGISTICS
VISION ET RÉALISATION
Des centres intralogistiques à l'épreuve du temps
Les centres intralogistiques intelligents sont au cœur des entreprises. Nous sommes votre unique interlocuteur en tant que fabricant et intégrateur de solutions automatisées et robotisées avec l'objectif de vous fournir performance, efficacité et garantie pour l'avenir.

france@tgw-group.com

TGW
LIVING LOGISTICS

www.tgw-group.com

© DR.

RENCONTRE AVEC FRANÇOIS-MICHEL LAMBERT

Il juge que la loi économie circulaire n'est pas suffisante face à l'urgence écologique. Le président fondateur de l'Institut national de l'économie circulaire, député écologiste des Bouches-du-Rhône, évoque la nécessité de passer d'une économie linéaire à une économie circulaire dans un monde aux ressources limitées.

Après l'adoption du projet de loi sur l'économie circulaire, de quelle manière la logistique s'intègre-t-elle à ce nouveau modèle ?
En France, notre ratio de consommation de ressources par habitant est insoutenable. Il faut donc passer d'une économie de stocks linéaire à une économie de flux circulaires et nous avons besoin de la science logistique pour y parvenir. Ceci n'a pas du tout été abordé dans ce texte de loi qui se contente d'interdictions et d'obligations mais pas de transformations : on est passé d'une économie circulaire fondée sur la ressource qui requérait l'expertise des acteurs de la supply chain à une économie circulaire focalisée sur les effets.

Quels sont techniquement les impacts de ce projet de loi sur la supply chain ?
La logistique d'approvisionnements au consommateur sera complétement bouleversée si en 2040 on supprime 100 milliards d'emballages en plastique à usage unique et environ 100 000 références de produits[1]. Cela va demander une autre organisation logistique, d'autres innovations techniques pour transporter les produits. Mais rien dans le fond ne remet en cause notre modèle de consommation. On consommera toujours autant de produits à durée de vie limitée qui ne seront pas dans une économie de la fonctionnalité mais de la propriété. On va changer l'emballage sans changer le fond.

Quels sont les grands axes stratégiques qu'il faudrait mettre en œuvre pour passer à cette économie circulaire ?
Cela nécessiterait d'abord politiquement que l'économie circulaire et la logistique soient intégrées dans un même ministère rattaché à celui de l'Économie. Il s'agit également de mettre en place d'autres stratégies comme celle de faire baisser notre ratio de consommation de ressource par habitant. Changer en profondeur ce qui régit une communauté nécessite d'orienter la société en faisant des choix sur les quatre leviers de l'action publique : réglementation, fiscalité, capacité à faire émerger les bonnes pratiques, changement de comportement et de compétences. Quand on aura des fiscalités qui favoriseront l'économie de partage et non l'économie de stock ; quand des réglementations interdiront certaines pratiques ou obligeront à une comptabilité extra-financière, pas seulement adossée aux résultats financiers mais également avec obligation d'enrichir l'environnement ; et quand on aura de nouveaux cursus de formation, des campagnes d'information, certaines sociétés mourront car elles ne vou-

> « En France, notre ratio de consommation de ressources par habitant est insoutenable. »

dront pas changer tandis que d'autres, émergentes, saisiront les opportunités proposées par ce nouveau modèle. La transformation ne peut donc pas venir des acteurs économiques ou du citoyen mais bien du politique.

Quelles actions menez-vous au sein de l'Institut national de l'économie circulaire auprès des logisticiens ?
Mon enjeu, en 2020, est de ramener le monde de la logistique et de la supply chain dans celui de l'économie circulaire à travers l'outil qu'est l'Institut pour mettre en place un groupe de travail autour de ce modèle avec la volonté de percuter ce plafond de verre qui nous empêche de passer à une autre échelle de transformation. ■ **C.C.**

NOTE

(1) Le texte de loi indique que « *La France se donne pour objectif d'atteindre la fin de la mise sur le marché d'emballages en plastique à usage unique d'ici à 2040* ».

SiTL

Semaine de l'Innovation
Transport et Logistique

23-26 Juin 2020
PARIS NORD VILLEPINTE

RENDEZ-VOUS
HALL 6 - STAND N93

stow

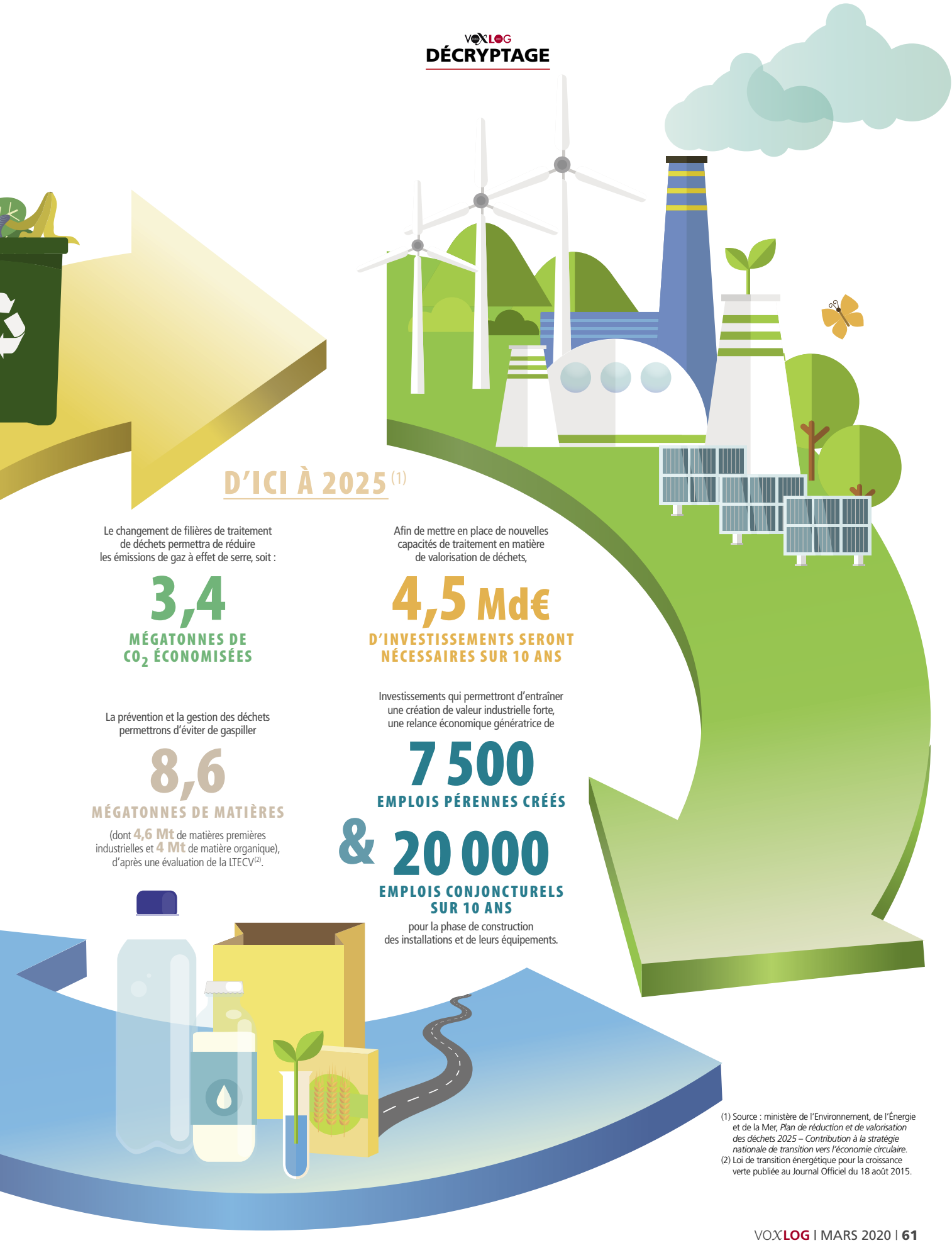
one brand, one company
www.stow-group.com

WE RACK THE WORLD

stow France SAS
Avenue de la Tour Maury - BP 46 - ZAC du Fresne
91280 Saint-Pierre-du-Perray, France
01 69 89 50 50

UNE CHAÎNE D'ACTEURS ENGAGÉS POUR LA REVALORISATION DES DÉCHETS

Face aux obligations légales et à la prise de conscience collective de l'importance d'une revalorisation de nos déchets d'équipements électriques et électroniques, un large écosystème de partenaires – des distributeurs aux acteurs du recyclage – s'est mis en place en France afin d'organiser de manière volontariste et ambitieuse des canaux logistiques et industriels efficaces et circulaires. Partenaires dans cette démarche, Fnac-Darty, Ecosystem et le réseau Envie nous détaillent les rouages de cette chaîne vertueuse.



D'ICI À 2025 (1)

Le changement de filières de traitement de déchets permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre, soit :

3,4

MÉGATONNES DE CO_2 ÉCONOMISÉES

La prévention et la gestion des déchets permettrons d'éviter de gaspiller

8,6

MÉGATONNES DE MATIÈRES

(dont **4,6 Mt** de matières premières industrielles et **4 Mt** de matière organique), d'après une évaluation de la LTECV(2).

Afin de mettre en place de nouvelles capacités de traitement en matière de valorisation de déchets,

4,5 Md€

D'INVESTISSEMENTS SERONT NÉCESSAIRES SUR 10 ANS

Investissements qui permettront d'entraîner une création de valeur industrielle forte, une relance économique génératrice de

7 500

EMPLOIS PÉRENNES CRÉÉS

& 20 000

EMPLOIS CONJONCTURELS SUR 10 ANS

pour la phase de construction des installations et de leurs équipements.

(1) Source : ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, *Plan de réduction et de valorisation des déchets 2025 – Contribution à la stratégie nationale de transition vers l'économie circulaire.*
(2) Loi de transition énergétique pour la croissance verte publiée au Journal Officiel du 18 août 2015.

FNAC-DARTY S'ENGAGE POUR LA CONSERVATION DE LA VALEUR

Distributeur majeur sur le marché du matériel électroménager et électronique en France, le groupe Fnac-Darty multiplie les initiatives en faveur de l'économie circulaire, souhaitant privilégier la réparation, le remise en vente et la revalorisation des produits. Régis Koenig, directeur de la politique services et de l'expérience client, nous détaille les démarches mises en œuvre par le groupe.

© Agence Réa.

Il est important selon vous qu'un acteur comme Fnac-Darty soit en tête de proue des questions d'économie circulaire ?

C'est essentiel. Il y a une très forte attente des consommateurs et de nos clients sur ces questions. Et pour un distributeur comme Fnac-Darty, l'essentiel de notre impact environnemental est lié aux produits que nous vendons, bien plus qu'à nos activités logistiques sur le terrain. Le fait de s'améliorer et d'aller vers une économie plus circulaire est donc un levier d'action crucial. C'est une expertise historique au sein du groupe, en particulier du côté Darty : son SAV existe depuis 40 ans et nous n'avons pas attendu les directives sur les déchets électriques pour collecter les anciens appareils de nos clients. De tels services nous ont permis de développer des capacités logistiques et opérationnelles puissantes sur le sujet. Sur la partie SAV, nous avons plus de 2 000 collaborateurs sur un effectif total de 24 000, ce qui est unique dans le domaine de la distribution. À l'origine, ces offres avaient été développées dans une approche de service au client. Ce qui est nouveau, c'est l'intégration d'une dimension écologique et sociétale. Le rapprochement de Fnac et Darty a été moteur de réflexions sur le sujet. Quand on devient le plus grand acteur de son marché, il est impératif de penser à ce que l'on peut faire de ce leadership. Il fallait donner l'exemple. Dans l'ADN des deux enseignes, il y a cette notion de choix éclairé : la volonté de faire durer les appareils sur le long terme chez Darty, et l'aspect de conseil à la Fnac. Depuis la fusion des deux enseignes en 2016, nous essayons donc de réfléchir à nos activités sous l'angle de l'économie circulaire.

Quels sont les nouveaux sujets d'intérêt ayant émergés dans ce domaine ?

La notion d'éco-conception par exemple, qui intègre le recyclage lors de la création des produits afin que leurs pièces puissent être réutilisées au maximum. Demain, il faut que la matière première vienne des produits que nous avons déjà fabriqués, et non pas des ressources primaires de la planète. Mais il faut également créer de nouvelles boucles qui minimisent la part de déchets produits – afin d'optimiser la conservation de la valeur des produits manufacturés. Récemment, nous avons lancé la notion d'indice de réparabilité, qui indique au consommateur si son produit peut être facilement réparé. En 2017, nous avons souhaité pouvoir utiliser le travail du labo Fnac, orienté conseil aux clients, à destination du SAV de Darty. Nous avons donc imaginé une notation qui jugerait la réparabilité potentielle des produits. Nous avons travaillé avec des associations puis avons mis le ministère de la Transition écologique et solidaire

DU 13 AU 17 JUILLET 2020
LA TRANSFORMATION EST PARTOUT. SON COEUR BAT À HANOVRE.
Depuis plus de 70 ans, nous accompagnons, inspirons et guidons la course à la transformation industrielle. Venez découvrir le monde de demain à la Foire de Hanovre.
Faites-en partie : hannovermesse.com #HM20
NOUVELLES DATES
MAKING INDONESIA 4.0
PARTNER COUNTRY 2020
HOME OF INDUSTRIAL PIONEERS
HANNOVER MESSE

et l'Ademe dans la boucle. Et ce principe est aujourd'hui la clé de voûte de l'article 4 du récent projet de loi dédié à l'économie circulaire. C'est de cette manière que nous voulons dépasser notre rôle de distributeur. Si l'on peut mieux réparer les produits, ils dureront plus longtemps, et cela aura un impact positif pour les clients et pour la planète, car l'essentiel du CO_2 émis par un produit vient de sa fabrication.

Comment se déploient ces boucles de réparation aujourd'hui ?

Nous avons deux grands types de process. Le premier concerne les gros appareils, où nous intervenons directement à domicile. Il commence avec notre centre d'appel qui réalise le premier diagnostic par téléphone, capable de résoudre de 30 à 40 % des problèmes. Si cela ne suffit pas, nous déclenchons une intervention à domicile avec un technicien qui s'appuie sur une logistique dédiée à la pièce détachée, depuis un entrepôt centralisé et industrialisé qui envoie les pièces nécessaires vers nos bases techniques. Les produits irréparables ne concernent que 2 à 3 % des pannes. Si c'est le cas, nous pouvons déclencher un enlèvement vers un site de réparation. Nous avons ensuite une organisation dédiée aux petits produits que le consommateur amène directement en magasin. Après expertise sur place et vérification du besoin, le produit peut ensuite être envoyé vers l'un de nos quatre centres de réparation en France, avec des délais d'une à deux semaines. Nous avons également récemment fait l'acquisition de la start-up WeFix, spécialisée dans la réparation en 20 minutes des smartphones, disposant d'une centaine d'espaces en France, dans les magasins Fnac mais aussi dans les centres commerciaux. C'est une façon de répondre à une problématique client sur le sujet : le temps d'attente. Les gens préfèrent conserver un téléphone cassé plutôt que de le laisser en réparation plusieurs jours. Ce service immédiat répond à ce besoin.

© Phoenix021 – Adobe stock.

La vente de produits d'occasion est également un sujet pour vous ?

Tout à fait. Nous avons deux flux dédiés, Fnac et Darty occasion, disponibles sur Internet, dont l'alimentation principale vient des retours e-commerce. Ce sont des produits ayant déjà fait l'objet d'une utilisation que nous remettons en vente. Une autre source vient des échanges réalisés en magasin pour le petit électroménager. Celui-ci passe par nos centres de réparation pour remise à neuf, réinitialisation puis remise en vente. Nous avons également un process avec WeFix pour la vente de téléphones reconditionnés, remis en état depuis un centre situé en région parisienne. Des circuits professionnels de l'occasion se développent, à l'image du marché de l'automobile, afin de pouvoir proposer une expertise à la hauteur de produits parfois coûteux comme les smartphones. Cela apporte de la confiance dans l'achat d'occasion.

Avec près de 45 000 tonnes collectées chaque année, vous êtes le premier collecteur de France de DEEE (Déchets d'équipements électriques et électroniques). Comme s'organise ce recyclage ?

Nous avons là aussi deux flux. Tout d'abord, les produits que nous récupérons au domicile de nos clients, et dont nous nous chargeons du recyclage. Nous le faisions bien avant la loi de 2012 qui l'impose, mais nous allons plus loin en proposant de reprendre plus qu'un seul produit à nos clients à la livraison. Compte tenu du poids de l'électroménager, cela représente des tonnages importants. Dans notre réseau de magasins, qui deviennent des points de collecte, nous reprenons tous les appareils, y compris si vous n'en achetez pas de nouveau. Nous avons ensuite des partenariats avec Ecosystem, pour le traitement et le recyclage de ces produits, mais également avec le réseau Envie, dont

nous sommes le premier fournisseur en termes de matière première. Sur nos plateformes de livraison, au moment où les appareils nous reviennent, nous faisons une première vérification pour s'assurer qu'il n'y a pas eu de pertes en chemin et pour isoler des produits qui pourraient être revendus sur des marchés d'occasion, soit environ 10 % d'entre eux. Les autres sont placés dans les bennes de tri et notre partenaire Ecosystem vient les récupérer pour les envoyer dans des centres de recyclage. Parallèlement, le réseau Envie prend sur nos sites certains produits qui font ensuite l'objet de rénovation et de réparation pour remise en vente dans les magasins de leur réseau. Pour qu'un produit évite de devenir un déchet, il faut être capable d'identifier très tôt sa valeur résiduelle. Cette identification ne peut pas être faite dans les centres de recyclage, quand la qualité des produits a pu connaître des dégradations. Aujourd'hui, nous faisons cette analyse de la valeur sur nos plateformes, mais nous travaillons à la qualifier encore plus tôt, au moment de la reprise du produit chez le client.

Sur quels axes d'amélioration travaillez-vous actuellement chez Fnac-Darty ?

Tout d'abord du côté de l'information pour le consommateur, en l'aidant à choisir des produits plus durables. Nous lançons en février la troisième sélection du Choix Durable chez Darty, qui réunit 80 produits les plus fiables de leurs gammes respectives. Cela se répercute ensuite sur les fournisseurs, qui cherchent à s'améliorer. Le deuxième axe concerne la réparation et les freins à son développement : le prix, souvent élevé par rapport à une industrie aux coûts réduits, mais aussi l'accessibilité des services. Nous développons donc de nouvelles offres : nous simplifions notre grille de prestations de réparation et nous avons lancé Darty Max, service d'abonnement à la réparation, qui a pour vocation à simplifier ces processus. Nous échangeons aussi avec les pouvoirs publics au niveau de la taxation, pour que les activités qui utilisent les ressources de la planète soient plus taxées que celles qui les préservent. Si l'on veut développer les métiers de la réparation, il est important de créer un environnement économique favorable. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, où les métiers de l'économie circulaire sont souvent défavorisés par rapport à ceux de la production. ■ **É.V.**

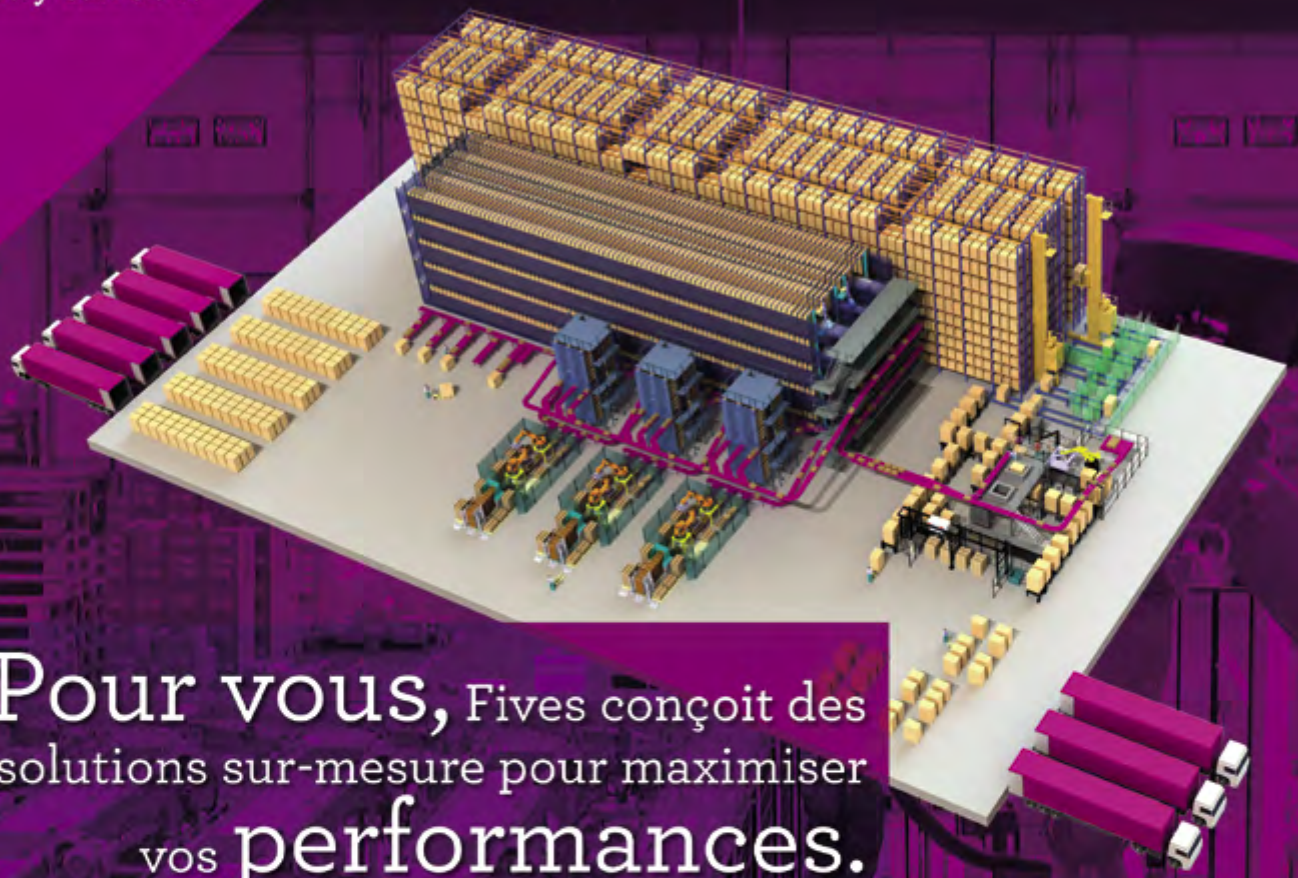
ECOSYSTEM, ACTEUR CENTRAL DE LA GESTION DES DÉCHETS

Donneur d'ordres sur l'organisation opérationnelle de la filière de collecte et de traitement des déchets d'équipements électriques et électroniques ménagers en France, l'éco-organisme Ecosystem a collecté plus de 80 millions d'appareils électriques en 2019.

© Ecosystem.

Collecter, dépolluer et recycler les déchets électriques et électroniques : voilà la mission colossale à laquelle s'attèle Ecosystem depuis désormais plus de 12 ans. Éco-organisme non lucratif, son rôle est d'organiser pour le compte des producteurs (fabricants et importateurs) l'ensemble des opérations de collecte et de dépollution en France. Une place centrale dans une filière réunissant nombre d'acteurs différents. «*Nous sommes en relation avec les pouvoirs publics, les associations de consommateurs et de protection de l'environnement, les producteurs et metteurs en marché, les partenaires de la collecte – collectivités locales, distributeurs, récupérateurs –, les prestataires logistiques et de traitement… Nous échangeons donc avec un réseau composé de près de 20000 parties prenantes*», explique Nathalie Yserd, déléguée générale d'Ecosystem. L'occasion d'être un interlocuteur de choix sur l'ensemble du cycle de vie de quatre grandes familles de produits : les équipements électriques et électroniques – ménagers et professionnels –, les lampes et les petits extincteurs. Ce spectre regroupe près de 4000 fabricants et importateurs pour lesquels Ecosystem est chargé de collecter les équipements, de les dépolluer et les traiter, pour en récupérer des matières premières et secondaires qui pourront être proposées à nouveau sur le marché dans le cadre de l'économie circulaire. «*Quand vous fabriquez un produit, vous partez d'une matière concentrée que vous allez éclater dans une multitude de produits qui vont ensuite être distribués, achetés et utilisés. Notre vocation, c'est de reconcentrer cette matière : nous récupérons ces produits pour pouvoir, via nos sites de traitement et grâce à une logistique inversée, faire la dépollution et reproduire de la matière, qui sera à nouveau disponible pour fabriquer de nouveaux équipements*». Engagés parfois depuis la création d'Ecosystem, les industriels s'associent de leur côté avec l'eco-organisme pour la création d'une filière d'excellence sur la dimension environnementale, sociale et industrielle. «*Nous les accompagnons également sur la question de l'éco-conception – afin qu'ils puissent, en amont, améliorer*

fives
Industry can do it



Pour vous, Fives conçoit des solutions sur-mesure pour maximiser vos performances.

Avec plus de 40 ans d'expertise en ingénierie des procédés et réalisation clé en main de solutions d'automatisation pour l'intralogistique, les équipes de Smart Automation Solutions déploient des équipements technologiques innovants et performants dans les fonctions d'informatique industrielle, de tri, d'éclatement, de stockage automatique et de préparation de commandes automatisée et robotisée.

SMART AUTOMATION SOLUTIONS

www.fivesgroup.com

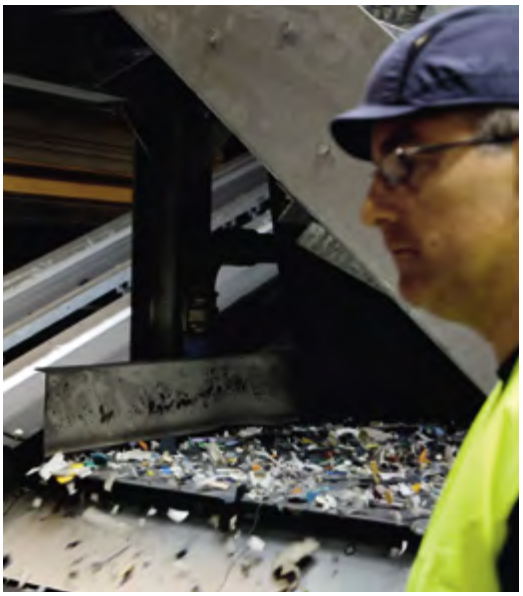
Retrouvez-nous au SITL

Paris Nord Villepinte
du 23 au 26 juin 2020
Hall 6

la fin de vie des produits – ainsi que sur la R&D pour imaginer les techniques de recyclage et de revalorisation de demain». Des collaborations nécessaires face aux évolutions technologiques. «*Nous voyons par exemple le développement de la plastronique, c'est-à-dire l'intégration des circuits électroniques directement au sein des équipements, épousant leur forme. Cela donne beaucoup d'opportunités pour un fabricant en termes de design ou de fonctionnalité, mais, côté recyclage, il y a de vrais challenges. Certains producteurs nous ont donc intégrés dans la boucle de réflexion pour appréhender, avant même que les produits soient lancés, la gestion de la fin de vie et de la dépollution de ces nouveaux types d'équipements*», raconte Nathalie Yserd.

400 000 ENLÈVEMENTS PAR AN

Pour la collecte et le traitement, Ecosystem fonctionne sur un système d'appels d'offres sur des contrats de trois à quatre ans avec différents acteurs. C'est plus d'une centaine d'opérateurs qui travaillent aujourd'hui avec l'éco-organisme, dans une approche de proximité. «*Nous avons un maillage très fin de points de collecte, au travers des collectivités locales ou des distributeurs, dans une approche régionale*». L'année 2020 sera d'ailleurs marquée par un nouveau cycle d'appels d'offres sur ce segment, effectifs au premier trimestre 2021. Cette approche est similaire pour la dépollution, qui est opérée sur 90 sites industriels en France. «*Nous avons un cahier des charges extrêmement strict avec des procédures de contrôles très poussées pour s'assurer de la conformité des prestataires*». Une rigueur nécessaire face aux volumes traités annuellement par Ecosystem : plus de 600 000 tonnes collectées (75 millions d'unités pour le ménager et plus de 49 millions pour les lampes), 400 000 enlèvements par an et 7 200 personnes qui travaillent pour l'éco-organisme au travers des prestations logistiques, de traitement et de réemploi. «*C'est un marché qui est en train de poursuivre sa professionnalisation et sa structuration, s'adaptant constamment aux évolutions de la réglementation. Nous collectons de plus en plus de déchets et il est nécessaire d'évoluer pour mettre en place des sites industriels performants. Et nous sommes très attachés à développer cette expertise en France : la dépollution doit se faire au plus près de la production du déchet de manière à éviter des transferts de pollution, par les déplacements logistiques forts qui émettraient du CO_2, ou par de l'exportation à l'étranger non contrôlée*», détaille Nathalie Yserd. En effet, 100 000 tonnes de produits quittent encore chaque année le territoire français de manière illégale pour être envoyées vers des pays en voie de développement où la question de la dépollution n'entre pas en ligne de compte. Ecosystem essaie de diminuer ces transferts, grâce à des réseaux solides, capables de traiter efficacement ces flux importants. Mais sur le sujet, les différences fiscales aux frontières complexifient parfois la situation. «*En France, les transactions sur les matières métalliques ne peuvent pas être payées en liquide, seulement en chèque ou virement, ce qui offre donc une vraie traçabilité. Mais ce n'est pas le cas dans les pays frontaliers malheureusement*», souligne Nathalie Yserd.


© Ecosystem.

UN AXE SOCIAL ET SOLIDAIRE

Autre axe important pour Ecosystem : l'économie sociale et solidaire, afin d'alimenter des réseaux avec des équipements qui peuvent encore avoir un deuxième ou troisième vie. Sur le sujet, Ecosystem travaille principalement avec Emmaüs et Envie. «*Sur les années 2018 et 2019, nous leur avons confié près de 45 000 tonnes d'équipements électriques et électroniques qui viennent en majorité des distributeurs*». Ecosystem met ainsi à leur disposition des équipements collectés pour qu'ils puissent, après vérification et réparation, les mettre à disposition dans leur propre réseau de vente à des prix solidaires. Les équipements hors d'usage réintègrent eux les circuits de recyclage, de traitement et de revalorisation. Et alors que la question de la réparabilité est au cœur du projet de loi sur l'économie circulaire récemment votée, Ecosystem souhaite là encore être présent : «*Nous sommes en réflexion avec le réseau Envie pour mettre en place un gisement de pièces détachées d'occasion, prélevées sur les équipements, et qui pourraient être mises à leur disposition et demain, peut-être, proposées à des particuliers et des professionnels*», dévoile Nathalie Yserd. ■ **É.V.**

Gazeley
a GLP company

25 000 m²

Magna Park Arras 2

un entrepôt logistique neuf disponible immédiatement

CONTACT
+33 (0)1 44 43 49 50
france@gazeley.com

Magna Park Arras 2, d'une surface totale de 25 000 m² et d'une hauteur de 12 m, est divisible par cellule de 12 000 m² avec un bloc tertiaire. Équipé de 26 portes à quai, le bâtiment peut accueillir un ou deux utilisateurs. Il est situé à 10 minutes d'Arras au sein du Parc d'Activités Actiparc avec un accès direct à l'A1 et à l'A26.

gazeley.com

RÉSEAU ENVIE : TIRER DE LA RICHESSE DES DÉCHETS

Depuis 35 ans, le réseau Envie s'engage dans une optique d'emploi solidaire, participant activement à la collecte, au réemploi et au traitement des DEEE (Déchets d'équipements électriques et électroniques) à travers la France. À Gennevilliers (92), l'une de ses structures, baptisée Envie2E, se focalise sur le recyclage des machines à laver et la collecte d'équipements à travers l'Île-de-France.

© Voxlog.

Réunissant 3000 salariés sur le territoire français dans 50 structures d'insertion indépendantes, le réseau Envie fleurit depuis maintenant 35 ans. Mariant insertion sociale et économie circulaire, il est devenu un acteur important de la gestion de la fin de vie des équipements électriques et électroniques, traitant pas moins d'un tiers de l'ensemble des DEEE en France avec des expertises dans le réemploi, ainsi que dans la logistique et le recyclage. Ce sont ces deux dernières activités qui ont cours au sein d'Envie2E Île-de-France, l'une des structures du réseau. Située sur le port de Gennevilliers (92), cette association existe depuis douze ans et a pour particularité d'opérer en étroite collaboration avec le groupe Derichebourg, opérateur de services aux entreprises, en contrat avec l'éco-organisme Ecosystem pour le traitement des DEEE. «*Nous exploitons pour son compte un process de démantèlement de gros électroménager, et plus particulièrement de machines à laver*», raconte Lionel Weidmann, directeur d'Envie2E Île-de-France. Deux activités cohabitent au sein de la structure. Tout d'abord le démantèlement, qui consiste à récupérer tout ce qui peut-être recyclé et valorisé au sein des machines : le béton du lestage, les cartes électroniques, les câbles d'alimentation, la carcasse ferreuse, le plastique, l'aluminium ainsi que le condensateur qui contient des polluants – ces derniers étant ensuite redirigés vers une filière de traitement spécifique. Ce travail de traitement occupe la moitié des effectifs d'Envie2E, soit une vingtaine de personnes, dont 15 salariés en insertion répartis en deux équipes. En entrée de ligne, les machines à laver vont passer dans un déchireur, qui va ouvrir la carcasse. Les opérateurs vont ensuite prélever les différents éléments pouvant être récupérés et revalorisés. Sur le site, c'est un peu plus de 2000 tonnes qui passent par cette ligne tous les mois, soit un demi-million de machines par an. Ce process évoluera cette année avec un investissement d'un million d'euros de la part de Derichebourg pour modifier et optimiser la ligne de traitement. Un changement qui nécessitera cependant plus de place sur le site actuel et, à terme, un déménagement : «*Nous avons négocié une convention solidaire avec Ports de Paris qui va nous laisser un nouveau terrain sur le port de Gennevilliers en concession pour une dizaine d'années. C'est une excellente nouvelle qui va permettre à notre association d'avoir plus d'autonomie*», souligne Lionel Weidmann.

DES ÉQUIPEMENTS PARFOIS LOIN D'ÊTRE DES DÉCHETS

L'autre grande activité de l'association

concerne la logistique. «*Pour ce pan, nous sommes en contrat directement avec Ecosystem afin de collecter pour leur compte des déchets électriques dans des déchèteries et des plateformes de distribution pour des grands acteurs tels que Darty, Boulanger ou encore Cdiscount, dans plusieurs départements de l'Île-de-France*», raconte Lionel Weidmann. Sur ce marché, Envie2E gère chaque année 4 000 tonnes de déchets tous flux confondus : gros électroménager froid (frigos), hors-froid (machine à laver, matériel de cuisson), petits appareils en mélange (les PAM : cafetières, téléphones) et écrans de tout type. La mission consiste à les récupérer depuis 250 points de collecte franciliens et à les ramener à Gennevilliers pour éclatement par famille de produit. Cette activité de collecte et de transport est directement prise en charge par Envie2E via sa flotte de véhicules. Une fois ce tri effectué, chaque typologie d'équipements est envoyée vers des filières spécifiques pour le traitement – les machines à laver étant elles directement gérées sur place. Cette activité de logistique est également l'occasion de pouvoir faire un tri en vue du réemploi, une composante très importante de l'activité du réseau Envie. «*Nous allons retenir des appareils qui nous semblent en bon état afin qu'ils soient récupérés et remis en vente par l'atelier de rénovation de Trappes (78). Certains ne présentent parfois que des défauts d'aspects ou ont seulement fait l'objet d'un retour client*», explique Lionel Weidmann. Ces ateliers de rénovation sont la première étape vers le réemploi des équipements et s'occupent de la réparation et du nettoyage des produits. Ceux-ci sont ensuite remis en circulation dans le réseau Envie à des prix solidaires, 50 % moins élevés que pour le neuf, dans une chaîne de 45 magasins sur tout le territoire français. Un traitement crucial qui permet d'éviter des milliers de tonnes de déchets chaque année. Et Envie2E ne compte pas s'arrêter là : en 2020, un process similaire sera mis en place pour les téléviseurs, en liaison avec l'atelier de rénovation d'Orléans (45), expert sur le sujet. «*Nous lançons ce process progressivement. Nous nous occuperons d'une brève vérification visuelle et électrique des écrans reçus, et nous envoyons les appareils qui fonctionnent vers Orléans pour qu'ils puissent les remettre en état pour revente*», détaille Lionel Weidmann. ■ **É.V.**

« L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE, UNE PRIORITÉ AU SEIN D'ORANGE »

Fin 2019, Orange a lancé son nouveau plan stratégique intitulé *Engage 2025*. Une feuille de route marquée par la question de la responsabilité environnementale et sociétale de l'entreprise, affichant une volonté forte de développement de l'économie circulaire. Benoît Huver, directeur supply chain chez Orange, fait le point sur les dispositifs déjà mis en place et leurs futures évolutions.

© Orange.

> « En restant sur des structures de proximité, nous réduisons les coûts de transport et diminuons aussi l'empreinte carbone. »

Le sujet de l'économie circulaire prend une importance croissante chez Orange. Depuis quand avez-vous adopté cette démarche ?

C'est un mouvement collectif au sein de l'entreprise depuis plus de dix ans maintenant, cette approche étant véritablement dans l'ADN des équipes opérationnelles. Lors de la conception de notre plan stratégique *Engage 2025*, nous avons été plus loin en impliquant nos salariés afin qu'ils définissent notre raison d'être pour les années à venir. Et parmi les quatre axes principaux de ce plan, la transformation environnementale – avec une neutralité carbone visée d'ici 2040 – et la question de l'économie circulaire sont apparues comme cruciales. Cette stratégie groupe concerne toutes les fonctions et place les équipes supply chain au cœur du dispositif. Nous pensons également que cela sera un marqueur de différenciation dans les années à venir, principalement pour les jeunes générations.

Comment s'organisent aujourd'hui les flux circulaires de la supply chain d'Orange ?

Nous avons une grande expérience sur la remise à neuf des box internet. Nous travaillons avec Ingram Micro Services sur ce sujet et traitons l'intégralité de nos équipements loués aux clients sur un site à Montauban (82), venant des agences Orange et de points de dépôt situés partout en France. Nous réceptionnons les box, réalisons des tests techniques, changeons des pièces cosmétiques si nécessaire et les reconditionnons à neuf avec un nouveau packaging. Ce sont des opérations matures en France et Europe et que nous démarrons actuellement en Afrique. Nous travaillons aussi sur d'autres produits dont les terminaux mobiles usagés – que nous récupérons notamment dans le cadre d'offres de rachat de téléphone par exemple. Pour cette activité, nous nous sommes entourés d'industriels spécialisés comme l'entreprise française Cordon Electronics, au sein d'un centre 4R : « Retour, réparation, reconditionnement et recyclage ». Ce qui importe dans les projets de ce type, c'est d'avoir une activité essentiellement locale. En restant sur des structures de proximité, nous réduisons les coûts de transport au moment de la collecte et de la remise sur le marché et diminuons aussi l'empreinte carbone.

Quels sont les avantages de l'économie circulaire ?

Cela nous permet de réduire les achats de matériel neuf, ce qui optimise nos investissements et réduit le coût carbone de la production d'équipements. Pour nous, c'est la preuve que la performance économique n'est pas contradictoire avec la performance environnementale. L'économie circulaire rebat véritablement les cartes en termes de stratégie d'achat. Là où nous avions l'habitude d'acheter du neuf pour le revendre au client, nous pouvons maintenant nous procurer des produits de seconde main pour diversifier nos approvisionnements. Cela implique évidemment plus de complexité du côté de la supply chain, puisque pour le même produit, nous pouvons désormais avoir deux gammes : le neuf et le « good as new ». Soit deux fois plus de références en stock. Il s'agit donc d'avoir une supply chain agile et forte, capable de se transformer, du sourcing jusqu'à la logistique inverse. En France, nous avons pris la décision en juin 2019 de proposer des terminaux mobiles de seconde main à nos clients dans nos boutiques et sur notre site. Grâce à notre réseau de fournisseurs et la robustesse de notre organisation, cela a pu être mis en place dès le mois de septembre.

L'économie circulaire passe d'abord par le développement d'une supply chain axée sur les retours…

Effectivement, la logistique inverse est boostée par ces changements. C'est une problématique forte, aux coûts multiples : collecte, transport, traitement, tri, tests… Par exemple, le démontage d'équipements techniques en état de marche pour les réemployer peut représenter à première vue des coûts aux bénéfices peu visibles. L'économie circulaire nécessite donc d'avoir une vision de bout en bout de la chaîne de la valeur. Elle doit être prise comme un nouveau business model, et il faut, à chaque nouveau flux, concevoir des process retour optimisés. C'est le cas des équipements qui proviennent des clients ou des boutiques et qui nous arrivent dans des emballages hétérogènes, qu'il s'agit de réceptionner et de traiter. Industrialiser les flux est un vrai défi qui nécessite de décomposer toutes les opérations et de prendre en compte tous les paramètres. Parfois, utiliser les mêmes infrastructures que pour la logistique standard n'est pas pertinent. Certains cycles de collecte peuvent se dérouler sur des rythmes différents de ceux de la supply chain de distribution, et occuper une place trop

importante sur les entrepôts, pour le traitement des déchets par exemple, ou bien nécessiter une expertise technique. La logistique inverse me semble être un métier d'avenir, largement sous-estimé dans les travaux actuels du secteur.

Des applications circulaires existent-elles également en interne ?

Oui, nous travaillons actuellement sur la généralisation d'une approche marketplace qui permettrait de proposer l'utilisation d'équipements réseaux entre les différents pays où est présent Orange. C'est une façon de réaliser des économies et de réemployer certains équipements. Par exemple, des infrastructures de télécommunication peuvent être stockées dans un pays sans utilisation prévue alors qu'elles pourraient répondre à des besoins dans un autre, qui n'aura ainsi pas à payer des équipements neufs. Un tel projet passera par la mise en place d'une vision complète des stocks et des besoins entre les pays. Nous réfléchissons également à étendre ce principe avec tout un écosystème d'acheteurs et des vendeurs dans le monde des télécommunications.

Quels sont les axes de développements de l'économie circulaire dans les années à venir ?

Cela passe d'abord par la création d'outils nouveaux pour mieux piloter la performance afin de pouvoir prendre de meilleures décisions. Nous sommes en test sur le premier semestre 2020 pour un calculateur qui permettrait de piloter plus finement cette performance en y intégrant la question de l'économie circulaire, ce qui vient bouleverser les organisations classiques. La question de l'éco-conception nous semble également importante : il faut que la supply chain soit présente en amont de la conception de nouveaux produits dans une optique circulaire. Pour une box ou un mobile par exemple, il faut être capable de penser à des questions pratiques : l'équipement est-il facile à démonter, à rénover, à recycler et à transporter ? Une transformation profonde et systémique est nécessaire sur le sujet. De manière générale, la supply chain doit sortir de son cocon : s'intéresser au process client, et travailler avec le marketing et le packaging pour organiser de manière fluide les étapes de la collecte. Si vous n'organisez pas finement les étapes de la collecte via un design de service intelligent, les initiatives ne pourront pas se développer. Sur ce sujet également, l'économie circulaire oblige au détail. ■ **É.V.**

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE CHEZ ORANGE

85 000 TONNES DE CO_2 ÉCONOMISÉES CHAQUE ANNÉE GRÂCE À LA **REMISE EN ÉTAT DES BOX.**

700 000 MOBILES TRAITÉS EN **LOGISTIQUE INVERSE** EN FRANCE L'ANNÉE DERNIÈRE

© Perig Morisse Production – Adobe stock.

LOGISTICS
AT WORK

PROMOTEUR, DÉVELOPPEUR & INTÉGRATEUR

SOLUTIONS UNIQUES POUR VOS OPÉRATIONS IMMOBILIÈRES LOGISTIQUES DÉDIÉES À L'ENTREPOSAGE & LA PRÉPARATION DE COMMANDES

- Conception
- Construction
- Intégration process

ENTREPÔTS NOUVELLE GÉNÉRATION & REENGINEERING DE SITES DESTINÉS À

L'INDUSTRIE
LE RETAIL
LE E-COMMERCE
LA LOGISTIQUE URBAINE : MESSAGERIE, LAST MILE

CATELLA | LOGISTIC EUROPE

France | Espagne | Allemagne

CONTACTEZ-NOUS

Catherine SAVART
06 49 24 76 49 | 01 56 79 79 79
catherine.savart@catella.fr

CATELLA LOGISTIC EUROPE
184 rue de la Pompe - 75116 Paris
www.catella.fr

REPENSER LES EMBALLAGES

LOOP : LA CONSIGNE FAIT SON RETOUR À L'HEURE DU E-COMMERCE

Lancée en mai 2019, la plateforme de vente en ligne Loop propose à ses clients des produits de grande consommation dans des emballages consignés. Une vision circulaire et vertueuse visant à réduire les déchets à la source, et qui s'appuie sur un process supply chain bien rodé.

© Loop.

Face à la problématique de plus en plus prégnante des déchets liés aux emballages des produits de consommation, le concept de la consigne fait son retour dans les habitudes du grand public sous l'impulsion de la plateforme de vente en ligne Loop. Lancée en mai 2019, celle-ci propose à ses clients de commander des produits de grandes marques et de se les faire livrer dans des emballages consignés et réutilisables. À l'origine de ce service, TerraCycle, entreprise américaine spécialisée dans le traitement des déchets non recyclables par les filières traditionnelles de tri (stylos, capsules de café). «*L'idée était de proposer un système de consigne modernisé, permettant d'avoir accès à des produits alimentaires, d'hygiène et d'entretien dans des contenants fabriqués pour être réutilisés de nombreuses fois*», résume Alyssa Cau, public relations executive chez Loop. Devenue identité juridique à part entière, Loop a d'ores et déjà lancé l'année dernière ses activités en France (à Paris, Lille et dans les Yvelines) ainsi qu'aux États-Unis (dans l'état de New York).

REPENSER L'EMBALLAGE DANS UNE OPTIQUE CIRCULAIRE

Proposer ces produits à la consigne a nécessité des échanges en amont avec les marques partenaires pour réfléchir à des contenants adaptés à ce type d'utilisation répétée et durable. «*Trois critères devaient être respectés : la solidité – afin que l'emballage soit réutilisé un grand nombre de fois ; la possibilité d'être lavé facilement ; et le fait que le contenant soit recyclable en fin de vie*», explique Alyssa Cau. TerraCycle a donc accompagné les industriels dans leurs démarches de conception de ces emballages durables. Pour certains, les grandes lignes étaient déjà là : Coca-Cola a ainsi décidé d'utiliser les bouteilles en verre consignées qui étaient en circulation dans le

monde de la restauration. Pour d'autres, il a fallu innover. C'est le cas d'Häagen-Dazs, qui a développé un nouvel emballage en aluminium, capable d'offrir de surcroit une conservation de ses glaces au frais plus longtemps que dans un pot standard. La majorité des contenants proposés par Loop sont en verre et en inox, tandis que ceux proposés en plastique sont 100 % recyclables. Un levier d'économie pour les industriels : «*La création d'emballages neufs a un coût important. Passer sur un format réutilisable est donc plus rentable sur le long terme*», résume Alyssa Cau. Pour l'instant, Loop vise 100 cycles d'utilisation pour ses contenants. Après quoi, ils seront traités par différents acteurs du recyclage, dont TerraCycle pour les matières plastiques. «*Nous proposons plus d'une trentaine de marques sur notre plateforme et cherchons constamment à avoir la gamme la plus large pour que nos clients aient plus de choix*», précise Alyssa Cau. Parmi ces marques, on retrouve Tropicana, Evian, Nivea Men, Lesieur ou encore The Body Shop. En février 2020, Shell Helix a également rejoint le service afin de proposer de l'huile de moteur.

UN PARCOURS D'ACHAT SIMPLIFIÉ

Le parcours d'achat sur la plateforme Loop ressemble à peu de choses près à celui d'un site d'e-commerce classique : le consommateur commande ses produits en ligne et s'acquitte de frais de consignes qui lui seront remboursés au retour des contenants. Ces produits lui sont ensuite livrés dans un sac Loop, créé spécialement pour la plateforme, lui aussi réutilisable et permettant d'éviter les emballages cartons. Après avoir consommé ses produits, le client replace leurs contenants dans le sac Loop sans les laver et programme la collecte de retour. Celle-ci peut-être combinée avec l'arrivée d'une nouvelle commande afin d'optimiser les flux de livraison. Une fois récupérés, les contenants vont être nettoyés et stérilisés par Loop (selon les normes de sécurité alimentaire de la Global Food Safety Initiative), puis remplis à nouveau par les marques dans leurs usines de production avant remise en vente. Toute cette logistique est gérée depuis un entrepôt Loop situé à Lille (59), où, avec l'aide d'un prestataire, les commandes sont stockées et préparées, avant d'être expédiées via le spécialiste de la livraison du dernier kilomètre Colisweb. Pour son développement dans l'Hexagone, Loop s'est associé en exclusivité avec un acteur de renom de la distribution française : Carrefour. Une collaboration qui va permettre prochainement à la société de proposer ses produits sur la plateforme en ligne Carrefour Livré Chez Vous. «*Les clients pourront commander des produits Carrefour et Loop et les faire livrer chez eux en même temps*», souligne Alyssa Cau. Une première étape prévue pour le printemps 2020, qui sera plus tard suivie d'un déploiement de corners Loop directement au sein des magasins Carrefour : ceux-ci permettront aux consommateurs d'acheter leurs produits Loop et de déposer les emballages vides directement en magasin. Des déploiements similaires sont prévus au Royaume-Uni, où la plateforme sera lancée sur l'ensemble du pays dans le courant de l'année 2020, en partenariat exclusif avec le géant Tesco. D'autres sont également prévus en Australie et au Canada pour cette année. En France, un agrandissement du périmètre géographique n'est pas encore annoncé mais reste à l'étude. ■ **É.V.**

> « Proposer ces produits à la consigne a nécessité des échanges en amont avec les marques partenaires pour réfléchir à des contenants adaptés. »

© Loop.

LIVINGPACKETS REDONNE UNE SECONDE VIE À L'EMBALLAGE

Dans la lignée des réflexions sur l'emballage réutilisable au service de l'économie circulaire, la start-up nantaise LivingPackets développe une solution dédiée au e-commerce et aux flux CtoC : The Box.

Et si votre colis e-commerce avait une seconde vie après être arrivé chez vous ? Voilà le concept de The Box, solution d'emballage connecté et réutilisable développée par la jeune pousse nantaise LivingPackets. Colis en polyéthylène expansé géolocalisable, The Box est dotée de systèmes de détection d'ouverture et d'indicateurs de chocs ou d'humidité. Disponible en deux formats (plat pour les livres et vêtements, ou plus large avec une capacité de deux boites à chaussures pour les produits plus volumineux), l'emballage est équipé d'un écran de type liseuse permettant de reproduire l'étiquette de n'importe quel transporteur. Concrètement, le concept de The Box est celui d'un emballage en libre circulation et libre service. Une fois reçue par le client après une commande e-commerce, il peut la garder et l'utiliser pour différents usages : l'envoi d'objets entre particuliers en payant seulement le service via une application ou le renvoi à différents partenaires, pour des dons par exemple, après dépôt en point relais. «*Au-delà de la solution d'emballage qu'offre The Box pour les e-commerçants, le cœur de notre modèle est la recirculation et la réutilisation de la box dans le cadre de l'économie circulaire et des flux de seconde main*», résume Stéphane Lerays, head of sales France. Un positionnement fort alors que le marché de la seconde main connaît actuellement une belle croissance, porté par les évolutions de la législation et le dynamisme d'acteurs historiques (Emmaüs en tête) et des nouveaux business (Vinted). «*Nous sommes persuadés que la Box offre une solution d'emballage clé en main pour tous ces types de marchés. Le CtoC représente un fort potentiel à nos yeux*», résume Stéphane Lerays.

© LivingPackets.

DES TESTS AVEC CDISCOUNT ET SHOWROOMPRIVÉ

Capable d'être utilisé plus de mille fois, ce «*packaging pensé comme un service*» a déjà été proposé aux clients de Cdiscount courant 2019 lors de deux premières phases de test. Des expérimentations qui débouchent aujourd'hui sur l'intégration de LivingPackets au sein de l'incubateur du e-commerçant, The Warehouse, en vue d'un démarrage de la production prévu pour le milieu d'année 2020. «*C'est une opportunité pour aller plus loin dans le développement de l'écosystème de circulation de The Box*». LivingPackets échange également avec d'autres partenaires, ayant précédemment rejoint l'incubateur de Showroomprivé. «*Nous sommes aussi en contact avec de grands groupes, intéressés par le concept de The Box. Nous allons donc pouvoir disposer de multiples points d'entrée sur le marché pour notre solution. Charge à nous désormais de mettre en place un réseau de partenaires capables d'offrir une large gamme de services de recirculation de la box, tout en évangélisant le concept auprès du grand public*», explique Stéphane Lerays. ■ **É.V.**

CONCERTO
KAUFMAN & BROAD

VOUS ÉCOUTER POUR CRÉER ENSEMBLE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE QUI VOUS RESSEMBLE

MER (41)

BEAUCAIRE (30)

LA CHAPELLE-D'ARMENTIÈRES (59)

Notre expérience unique, notre capacité d'écoute, notre créativité et notre savoir-faire nous permettent de créer de la valeur pour nos clients industriels, prestataires et distributeurs en leur proposant des **solutions et des projets sur-mesure qui répondent aux nouveaux défis techniques que rencontrent aujourd'hui les métiers de la logistique.**

Filiale de KAUFMAN & BROAD, Concerto complète de manière stratégique l'expertise et les savoir-faire du pôle immobilier d'entreprise du groupe.

www.concerto-ed.com

© Adam121 – Adobe stock.

GEODIS : L'EXPERTISE LOGISTIQUE AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Prestataire international de transport et de logistique, Geodis développe ses activités également dans le domaine de l'économie circulaire, proposant à ses clients des services de revalorisation des produits électroniques.

«*Nous avons une règle d'or chez Geodis : chercher à être un acteur positif pour la société*». Voilà comment Jens Happe, managing director chez Geodis en Allemagne résume l'implication du gestionnaire sur les questions environnementales afin d'être un acteur de la durabilité pour ses clients. Les actions se sont multipliées ces dernières années : réduction annoncée de 30 % des émissions de CO_2 d'ici 2030, réflexions sur le recyclage des emballages… Et parmi les business en expansion de Geodis, on retrouve également une activité dédiée à l'économie circulaire : la revalorisation d'équipements. «*Il y a beaucoup de choses à faire dans ce domaine et l'intérêt de nos clients industriels est croissant, car ils réalisent qu'une présence sur le marché de la seconde main peut être une opportunité très intéressante pour eux. C'est non seulement un moyen de donner une nouvelle vie à des produits encore utilisables, mais c'est aussi une façon d'aller chercher de nouveaux clients en leur proposant des pièces détachées ou des équipements reconditionnés*», estime Jens Happe. Des activités se déploient principalement dans les secteurs du high-tech et de l'automobile pour le moment chez Geodis mais qui toucheront «*l'ensemble de l'industrie d'ici quelques années*», selon Jens Happe.

DES CENTRES POUR RECONDITIONNER ET REVALORISER

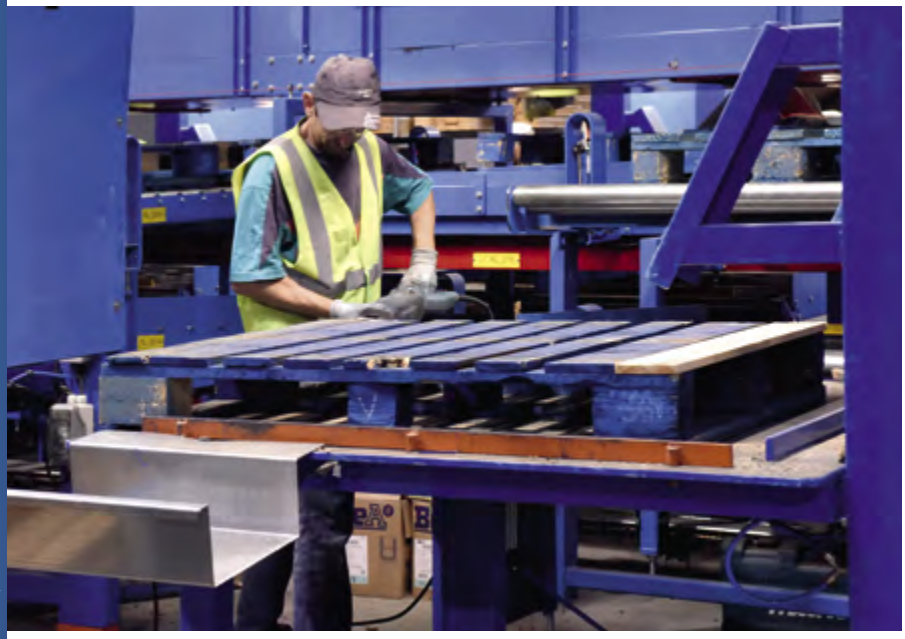
Sur le sujet, le prestataire dispose de dix centres de revalorisation d'équipements à travers l'Europe, dont l'un des plus importants est situé en Allemagne, à Nieder-Olm. Lancé en 1998, ce site était à l'origine dédié à un unique client mais s'est depuis ouvert à sept acteurs de l'industrie au fur et à mesure de son développement. Dans ce bâtiment de 23 000 m², Geodis s'attèle à la remise en état et la réparation d'équipements électroniques : téléphones mobiles, serveurs informatiques haut de gamme, baies de stockage… Ces produits peuvent provenir de deux sources : soit directement livrés par les clients de Geodis sur site, soit via différentes tournées de collecte chez plusieurs retailers dans une approche de reverse logistics. Sur place, différents process certifiés permettent le reconditionnement d'une partie des produits : vérification de l'état

© Geodis.

de marche, tests de fonctionnement via un logiciel spécialisé, nettoyage des données personnelles et réparation si nécessaire, avec pour objectif le rallongement de leur durée de vie avant remise sur le marché. «*Nous pouvons même changer certaines pièces afin d'améliorer par exemple la capacité de stockage d'un matériel informatique*», explique Jens Happe. Et pour les équipements en trop mauvais état, commence alors une phase de revalorisation de leurs composants (50 % des pièces détachées sont réutilisées dans les process de réparation sur le site, le reste étant remis au client) et principalement des matériaux (fer, plastique, cuivre, aluminium), lesquels sont ensuite recyclés. Une expertise qui nécessite des compétences bien précises. «*Ce sont des personnels différents de ceux qui travaillent habituellement dans nos entrepôts, avec une plus grande expertise technique. Cette activité nécessite également des formations régulières pour nos équipes afin qu'elles soient capables de traiter une grande variété d'équipements – parfois en travaillant directement en workshop avec nos clients. Cela nous donne l'occasion de leur faire des remontées terrain afin de les aider également dans la conception de leurs produits*», raconte Jens Happe. Des clients industriels dont l'intérêt va croissant pour de telles prestations, malgré les frais potentiels de ces opérations. «*La technicité de ces activités implique évidemment des coûts opérationnels plus élevés : nous avons des personnels qualifiés, des équipements dédiés et des certifications multiples afin de garantir la qualité de nos prestations. Mais les clients le comprennent tout à fait. Par rapport à la logistique classique, nous construisons réellement un autre type de business model, basé sur la durabilité et le service à valeur ajoutée. Nous sommes persuadés que notre expertise sur le sujet fera la différence dans une société de plus en plus attachée aux valeurs de l'économie circulaire*», résume Jens Happe. ■ **É.V.**

PALETTES & SUPPORTS : ACTEURS HISTORIQUES D'UNE VISION CIRCULAIRE

Recyclables, réutilisables ou encore intégrés dans des schémas logistiques durables, les supports pour la manutention ont les principes d'économie circulaire inscrits dans leur ADN. LPR, Chep, Euro Pool System et Craemer reviennent sur les concepts qu'ils mettent en place pour offrir une logistique plus durable.



© Chep.

Pour les acteurs du monde de la palette locative, le principe de l'économie circulaire est souvent à la base même de leur business model. Proposant des équipements réutilisables par un grand nombre d'acteurs tout au long de la supply chain, ces entreprises ont mis en place des schémas logistiques bien rodés : les palettes sont mises au service de clients industriels qui les utilisent en fin de production puis les livrent à leurs partenaires dans la grande distribution. Après usage, ces palettes sont redirigées vers des centres de traitement dédiés afin d'être vérifiées, éventuellement réparées puis remises en circulation. «*Nous sommes réellement dans une optique de durabilité et de circularité. Ce sont des principes qui irriguent toutes nos décisions*», explique Latifa Gahbiche,

© Craemer.

PDG de Chep France, spécialiste mondial des supports de manutention. Une rigueur qui débute dès la conception des produits. *«Il s'agit d'un principe d'économie de fonctionnalité : nous allons vendre la fonction de notre produit, pas la palette elle-même, qui reste notre actif. Il est donc nécessaire pour nous de produire du matériel résistant qui pourra être utilisé sur le long terme dans une logistique circulaire»*, juge Gaël Gonzalez, responsable Europe sécurité, santé, environnement et qualité chez La Palette Rouge (LPR), autre grand acteur européen de ce type de supports. Disposant de plusieurs dizaines de millions de palettes bois en pool dans toute l'Europe, LPR les conçoit dans une optique de réutilisation, avec une durée de vie pouvant atteindre dix ans. Même son de cloche du côté de Chep, qui porte un intérêt tout particulier à l'écoconception de ses produits en visant la durabilité. *«Nous travaillons tout particulièrement sur la revalorisation des déchets à tous les niveaux. Nous récupérons ainsi toutes les palettes cassées afin d'utiliser leur bois dans la réparation et la fabrication d'autres palettes, ce qui nous permet d'économiser beaucoup de matière. Nous repensons également la structure de nos supports pour améliorer leur durabilité»*, explique Latifa Gahbiche.

DES FLUX MUTUALISÉS

La vision circulaire de LPR et Chep passe aussi par une organisation optimisée, s'appuyant sur de denses réseaux de centres de services qui couvrent les territoires français et européen, afin d'être

ZOOM

CRAEMER : DES PALETTES PLASTIQUE 100 % RECYCLABLES

Entreprise familiale allemande présente depuis plus d'un siècle, Craemer dispose d'une activité importante en France, réalisant un chiffre d'affaires d'environ 14 millions d'euros. Sa spécialité : la palette plastique, à destination de la grande distribution et de la logistique, que l'entreprise conçoit dans une optique de durabilité. *«Nous souhaitons proposer des produits ayant des longues durées de vie et un taux de casse quasiment nul, même en rotation quotidienne et avec des charges lourdes. Cela offre des retours sur investissements importants pour les clients»*, explique Cyril Wahl, directeur commercial de Craemer. Et face à la défiance de l'opinion publique pour le plastique, l'entreprise insiste au contraire sur la recyclabilité intégrale de ses produits. *«Notre force, c'est l'utilisation d'une matière spécifique – le polyéthylène haute densité (PEHD) – dont les caractéristiques techniques restent les mêmes une fois la matière régénérée, en termes de poids et de résistance de charge, autant que si elle était vierge. Une palette régénérée n'offre que deux différences par rapport à celle en PEHD vierge : son prix – moins élevé – et sa couleur généralement plus foncée. Et cette approche convainc, car nous vendons désormais plus de palettes régénérées que neuves, sauf pour des besoins de contact alimentaire spécifiques»*, précise Cyril Wahl. Côté service, les palettes hors d'usage peuvent être reprises par Craemer afin d'être amenées dans des ateliers de recyclage où elles seront broyées puis retransformées en granules, envoyées directement dans des usines de production. L'entreprise peut également prendre en charge le recyclage d'anciens parcs de palettes ou de bacs pour ses clients. Des compétences internalisées au sein de son organisation, et qui répondent au *«changement de mentalité»* des entreprises sur le sujet. En France, d'importants contrats ont été remportés dans la grande distribution. En tête, Système U et Intermarché qui sont passés à la palette plastique. Du côté de chez U Logistique, dernière grande signature en date, 330 000 supports plastiques sont en cours de déploiement dans le réseau de la coopérative. ■

au plus près des clients et d'offrir une logistique de proximité. «*Nous livrons près de 5000 sites clients, qui eux-même vont dispatcher leurs produits vers des dizaines de milliers de points de distribution. Il s'agit ensuite pour nous de récupérer et recentraliser tous nos supports. Notre métier, au-delà d'être celui de fournisseur de palettes, est donc bien celui de logisticien. Il s'agit d'optimiser la gestion des stocks et des flux en déterminant le meilleur maillage pour récupérer ou livrer nos supports. Nous sommes dans un ajustement permanent afin de joindre la logique économique et environnementale*», résume Gaël Gonzalez. Pour cela, LPR comme Chep cherchent à développer la mutualisation des flux logistiques de leurs clients, s'appuyant sur la vision transversale qu'ils ont de leurs parcs de palettes. «*C'est l'avenir de notre métier que de construire ces partenariats logistiques avec nos clients, qui apportent des solutions plus écologiques*», estime Gaël Gonzalez. Un avis partagé par Chep, qui œuvre pour optimiser son transport en s'appuyant sur son large réseau, avec près de 55000 clients dans le monde. «*Il y a un travail de fond à faire avec les industriels et les distributeurs pour s'assurer que nos circuits de ramassage soient les plus optimisés et réduire ainsi les kilomètres à vide. Grâce à notre position unique d'intermédiaire, du premier au dernier kilomètre, nous pouvons collaborer avec tous les maillons de la chaîne et mettre en lumière des axes possibles d'amélioration*», explique Latifa Gahbiche. Une mutualisation qui passe aussi par de la multimodalité. Chep collabore ainsi avec Danone sur ses flux à destination de l'Angleterre. «*Danone envoyait ses produits outre-Manche par le rail mais ses trains rentraient ensuite à vide vers la France. Nous avons monté un programme afin d'utiliser ces flux retours pour le transport de nos palettes, ce qui nous a permis de mettre 741 camions en moins sur les routes*». Chez LPR, ce sont les flux ferrés de Nestlé qui sont utilisés, afin de limiter les transports à vide et intégrer les palettes dans les circuits retour entre les différents sites de production de l'entreprise et les bassins de consommation. De quoi répondre à l'objectif affiché de LPR de réduire de 20 % son empreinte carbone par palette livrée. «*Nous sommes déjà dans un système très optimisé – réduire l'empreinte de notre modèle est donc un vrai défi*», estime Gaël Gonzalez. Très mobilisé sur le sujet également, ayant récemment annoncé une réduction d'au moins 7 % de ses émissions d'équivalent CO_2 d'ici 2021, Chep a lancé à l'automne dernier le programme Zero Waste World en Europe, basé sur la collaboration entre des sociétés engagées à créer des supply chain optimisées et durables. «*Une bonne partie de nos clients s'intéressent à ces thématiques au sein de leur propre production. Nous voulons qu'ils agissent maintenant en amont et en aval de leur supply chain, en incluant leurs partenaires et prestataires, afin de découvrir de nouveaux axes d'amélioration*», résume Latifa Gahbiche. Ce sont ainsi déjà 200 clients que Chep a pu faire dialoguer autour de projets collaboratifs durables. ■ **É.V.**

> « Notre métier, au-delà d'être celui de fournisseur de palettes, est donc bien celui d'un logisticien. Il s'agit d'optimiser la gestion des stocks et des flux en déterminant le meilleur maillage pour récupérer ou livrer nos supports. »

© LPR.

BE PART OF THE

REVOLUTION

PARIS NORD
VILLEPINTE
FRANCE

23-26 NOV
2020

all4pack

EMBALLAGE PARIS

PACKAGING PROCESSING PRINTING LOGISTICS

L'évènement de référence
de l'éco-système emballage & logistique.

79 000 PROFESSIONNELS

1350 EXPOSANTS
& MARQUES

116 PAYS REPRÉSENTÉS

- AGRO-ALIMENTAIRE
- BEAUTÉ / HYGIÈNE
- BIENS DE CONSOMMATION
- BIENS INDUSTRIELS
- BOISSONS & LIQUIDES
- DISTRIBUTION / E-COMMERCE
- LUXE
- PHARMACIE / SANTÉ
- TRANSPORT & LOGISTIQUE
- SERVICES
- AUTRES MULTI-INDUSTRIES

RÉSERVEZ VOTRE STAND EN LIGNE

#BEPARTOFTHEREVOLUTION
#ECONOMIECIRCULAIRE
#INNOVATION #RSE #ALL4PACK

sales@all4pack.com / +33 (0)1 76 77 11 95

all4pack.com

COMEXPOSIUM

all4pack.com

© Euro Pool System.

RENCONTRE
PATRICE JORGE

DIRECTEUR D'EURO POOL SYSTEM FRANCE

Spécialiste des bacs plastiques réutilisables, Euro Pool System gère la vie de ses supports dans une organisation logistique circulaire, tout en recherchant également à mettre en place la mutualisation côté transport, avec pour objectif annoncé une réduction de 20 % des émissions de CO_2 par rotation d'ici 2025.

De quelles manières évolue votre business à l'heure de la durabilité et des préoccupations environnementales ?

Depuis deux ans, nous constatons que les clients sont beaucoup plus sensibles au concept d'un emballage réutilisable dans le temps, afin de réduire le nombre de déchets produits. Nous avons ainsi réussi à convaincre de grands industriels alimentaires, comme le groupe Bigard, de passer aux emballages plastiques réutilisables, à l'opposé des rolls métalliques ou des cartons.

Comment s'organise la logistique de vos supports ?

Dans un premier temps, nous fournissons nos clients utilisateurs, qui livrent leurs produits dans nos emballages à un distributeur jusqu'au magasin, et le bac revient jusqu'à nos centres de services, où sont effectués réception, lavage, tri, traçabilité et remise à dispositions à de nouveaux utilisateurs. Mais selon les clients, nous pouvons proposer des variantes. Chez certains d'entre eux, pour réduire les coûts de transport, nous nous installons à proximité des plateformes distributeurs. Parfois, nous pouvons même intégrer directement nos centres de services directement dans les plateformes de nos partenaires. Nous créons également des centres de service qui regroupent plusieurs activités : c'est le cas avec l'ouverture prochaine d'un centre à Bondoufle (91), le premier du genre en France, situé à proximité de plateformes de plusieurs de nos clients. Nous voulons éviter d'utiliser des ressources supplémentaires – des camions, des hommes – en cherchant plutôt la mutualisation et la proximité. Ce site de 10000 m² aura pour but de traiter les emballages des régions Bretagne, Centre et Nord, soit une grande moitié de la France. Nous avons également une unité de lavage dans le sud de la France et plusieurs dépôts de collecte dans des villes comme Cavaillon (84) ou Perpignan (66). Au total, nous avons 56 centres de service en Europe. Nous cherchons à rendre le transport plus durable par une meilleure exploitation des flux logistiques existants, permettant ainsi la réduction du nombre de kilomètres parcourus. Pour cela, nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires et clients. En parallèle, nous avons créé Cool Rail, une liaison ferroviaire réfrigérée entre l'Espagne et l'Europe du Nord.

Quelles sont les activités mises en place dans vos centres de service pour la remise en circulation des supports ?

Tout d'abord, en entrée, nous contrôlons chaque support via leurs codes-barres ou la RFID afin de transférer la responsabilité du stock et transmettre un pointage précis des mouvements. Cela nous permet de superviser le positionnement des stocks. Tout se fait ensuite de manière automatisée. Des automates vont ouvrir chaque bac, contrôler leur niveau de salissure et leur intégrité structurelle. Si le bac est validé, il est amené vers une unité de lavage qui va le trier par référence, le plier et le placer sur palette. Si le bac est défectueux, il est écarté et une intervention humaine vient vérifier visuellement son état, afin de savoir s'il est réparable ou pas. Les bacs trop abimés sortent de notre pooling et sont amenés vers des recycleurs partenaires qui les broient et les remettent en production, soit pour notre compte, soit pour être revendus sur d'autres marchés. D'où l'importance d'une traçabilité fine de nos supports. ■

É.V.

mobility for business

22*-23-24
SEPTEMBRE 2020
PARIS - PORTE DE VERSAILLES

LE SALON
DE TOUTES
LES SOLUTIONS
CONNECTÉES

10e ÉDITION

Sponsor Platinum

IZOrder

Sponsors Gold

GEOTAB management by measurement

praxedo

SERVICEMAX

En partenariat avec :

VOX LOG

wwww.mobility-for-business.com - Contact : 01 44 78 99 40

*ouverture à 14h

Dossier réalisé par Charlotte Cousin.

DES MÉTIERS EN TRANSFORMATION

© Pressmaster – Adobe stock.

Au cœur d'une filière qui recrute, les métiers de la supply chain évoluent en parallèle des mouvements qui habitent le secteur. Automatisation de l'entrepôt, digitalisation des flux et acteurs multicanaux en croissance contribuent à la transformation des fonctions au sein d'un secteur encore en manque de reconnaissance et de visibilité.

94 **I.** Les compétences les plus recherchées.
96 **II.** Se former pour répondre à la demande.
98 **III.** De nouveaux métiers en éclosion.
102 **IV.** Mission : conduite du changement.
104 **V.** **Aurélie Delemarle,** directrice académique de la Chaire "Supply chain du Futur" à l'École des Ponts ParisTech.
106 **V.** **Interviews.** **Nathalie Estrada,** directrice des Ressources Humaines de CDiscount.
108 **Stéphanie Rott,** directrice de production et supply chain de LVMH.

© Mavoimages – Adobe stock.

À l'heure de la mécanisation et de la digitalisation, de l'extension des maillons de sa chaîne logistique et des attentes de plus en plus fortes en matière de RSE, le secteur large et protéiforme de la supply chain est en quête de profils spécifiques. Car les métiers du transport et de la logistique sont pourvoyeurs d'emplois – ils représentent plus d'1,9 million de postes en France selon Pôle Emploi – et l'éventail des besoins prouve la richesse d'une filière en mutation. «*En termes de volumétrie, les postes les plus recherchés concernent principalement les métiers historiques de la supply chain, à savoir l'exploitation logistique et la distribution pour environ 40 %. Il s'agit de postes de responsable/directeur d'exploitation, directeur de site logistique mais également celui de responsable transport et responsable affrêtement*», introduit Sébastien Perdereau, practice manager au sein du cabinet de recrutement Michael Page.

Les profils les plus recherchés

Évidemment, les bouleversements à l'œuvre dans le secteur tendent à modifier ses besoins et à faire évoluer les compétences. À l'instar de la fonction de responsable d'exploitation, aujourd'hui davantage envisagée comme un orchestrateur de commandes, selon Alain-Bernard Duvic, directeur associé du cabinet de conseil Eurogroup Consulting : «*C'est un métier dorénavant beaucoup plus intéressant mais dont la dimension managériale s'allège. Réception, dépalettisation, préparation, convoyage : toutes ces tâches vont progressivement diminuer et la fonction de responsable d'exploitation, qui était un des premiers rôles d'encadrement, va davantage se concentrer sur le pilotage de flux et la coordination dans une perspective de qualité client*». Les besoins en la matière sont tels que l'on voit d'ailleurs apparaître des fonctions de «*pilote de flux logistiques*» ou «*coordinateur logistique*», l'intitulé variant selon les sociétés : «*Il s'agit globalement d'un chef d'orchestre*

dans la gestion des flux physiques, garant du respect des délais et de la maîtrise des coûts», détaille Hassan Sangare, senior manager du cabinet de recrutement Fed Supply. L'automatisation croissante va également avoir des répercussions sur des profils moins qualifiés au sein de l'entrepôt, et qui voient leur métier se transformer. Une situation observée par Hugo Rouet, consultant recrutement pour la division Supply Chain, Logistique, Achats & ADV du cabinet de recrutement de cadres Spring, dont la maison-mère, le groupe Adecco, gère le recrutement de profils de type ouvrier : «*Il y a de moins en moins de demandes pour des métiers de ce type au profit de profils plus techniques : technicien de maintenance, de production, opérateur logistique. Ces postes ont l'avenir devant eux…*», juge-t-il.

> “Si la gestion de la data et la mécanisation conduisent à l'apparition de postes de plus en plus connectés et digitalisés, les ressources humaines habitent encore le monde de la logistique et sont nécessaires à l'encadrement des salariés.”

Des métiers qui se transforment

Cette montée technologique, notamment initiée dans le secteur de la logistique par l'avancée de la mécanisation, conduit à l'arrivée de profils différents : «*On observe des nouveaux besoins, notamment une montée en qualification des opérateurs pour effectuer de la maintenance de premier niveau ou de la surveillance et pilotage d'automates,* détaille Alain-Bernard Duvic. *Ce mouvement va s'amplifier dans la mesure où la mécanisation se développe de plus en plus : AGV, cobots, exosquelettes, etc.*». Une transformation également visible sur les postes de managers supply chain. Sébastien Perdereau observe une fonction qui évolue, voire qui se met en place dans certaines entreprises. «*Il y a eu un déficit de compétences sur ces profils. On va généralement s'orienter vers des personnes de formation Bac +5 avec un parcours sur au moins un métier de la supply chain. Les parcours d'experts de 20 années d'expérience et plus tendent aussi à être valorisés*», détaille-t-il. L'intégration croissante de nouveaux process (automatisation, IA, industrie 4.0) requiert des métiers de plus en plus digitalisés. «*Les profils de data analysts, qui vont manipuler de la donnée en masse et intégrer l'intelligence artificielle, commencent à être recherchés*», commente Antoine Bernard, directeur général délégué du cabinet de conseil en management Citwell. «*Les fonctions intitulées prévisionnistes des ventes, business analyst sont de plus en plus demandées,* corrobore Hassan Sangare. *Il s'agit de personnes qui vont assurer l'analyse et le traitement de certaines données dans l'objectif d'émettre des recommandations pour optimiser les processus ou permettre une meilleure maîtrise des coûts*». Et ces postes de data analysts, déjà existants chez les grands industriels et distributeurs, devraient continuer de se développer : «*Cela va dans le sens de l'histoire,* indique Sébastien Perdereau. *Même si nous les voyons encore assez peu, il s'agit d'un poste à très forts enjeux*». Pour les recruter, trois options : aller chercher un profil supply, un profil financier avec une appétence pour l'opérationnel supply, ou encore un profil DSI (digital) ayant déjà travaillé sur une distribution supply chain. «*Cela peut donc intéresser beaucoup de monde et les entreprises privilégient souvent les recrutements en interne*», poursuit-il. Si la gestion de la data et la mécanisation conduisent à l'apparition de postes de plus en plus connectés et digitalisés, les ressources humaines habitent encore le monde de la logistique et sont nécessaires à l'encadrement des salariés. Hugo Rouet, observe ainsi une année 2019 très chargée pour son cabinet en recrutement de chefs d'équipe : «*Aujourd'hui la volonté des entreprises logistiques est de pérenniser les équipes car ce sont globalement des postes complexes avec un fort investissement humain et personnel demandé*», explique-t-il. Face aux nombreux bouleversements à l'œuvre dans le secteur, les responsables de projets font florès. «*Les recrutements que nous faisons sur sur cette fonction ont été multipliés par quatre en cinq ans*», indique Sébastien Perdereau. Alain-Bernard Duvic souligne quant à lui la spécificité des profils recherchés, dotés d'une forte connaissance du métier et prenant en compte l'imbrication de systèmes beaucoup plus complexes qu'auparavant ainsi que la digitalisation des opérations. Une capacité d'agrégation et de construction, voire d'invention de process au cas par cas, qui conduisent le chef de projets à devenir un «*véritable poste-clé*» dans les entreprises. «*Nous enregistrons des demandes assez importantes d'analystes supply chain ou de chefs de projet supply chain. Quelqu'un qui va intervenir sur l'amont et l'aval pour les processus logistiques : approvisionnement, distribution, gestion des stocks… Nous avons généralement des profils plutôt issus d'une formation d'ingénieur ou d'école de commerce Bac +5*», détaille Hassan Sangare.

Les métiers en tension

Parmi ces fiches de postes de plus en plus recherchés, lesquels d'entre eux sont en tension ? «*En premier lieu, les responsables et les déclarants douanes ; ensuite les chefs de projet en bureau d'études, en particulier chez les prestataires, et enfin tous les profils des métiers historiques (exploitation logistique, transport) avec une formation Bac+5*», résume Sébastien Perdereau, observant un secteur généralement en tension, voire parfois pénurique. Les postes en douanes souffrent d'un déficit d'image et de notoriété : «*Beaucoup y viennent par hasard et l'on bataille pour trouver les bons candidats. Nous sommes obligés d'orienter nos clients vers des profils alternatifs, de type responsables logistiques import-export qui vont ensuite être formés à la douane…*», poursuit Sébastien Perdereau. Citons également évidemment le métier de chauffeur, en forte tension avec, selon l'étude *Les métiers en 2022,* de France Stratégie, 223000 postes à pourvoir d'ici 2022. «*La concurrence internationale a clairement paupérisé ce métier, ce qui fait qu'il n'attire plus les candidats manquant de qualifications*», observe Alain-Bernard Duvic qui souligne le besoin de rendre attractive cette fonction, notamment via une revalorisation salariale. «*Les chefs de projet supply chain avec une forte dimension SI sont toujours recherchés sur un marché en tension*», remarque également PageGroup dans son *Étude de rémunérations 2020*. Pourquoi ? «*Parce que nous avons affaire soit à une importante masse de candidats très opérationnels, soit à des jeunes en Bac+4, Bac+5, issus de bonnes écoles et plutôt axés sur la supply chain. Et, de manière générale, on recherche des profils de plus en plus diplômés avec des exigences techniques et intellectuelles fortes mais bénéficiant également d'un démarrage sur le terrain. Le tout pour combiner ensuite, au bout de deux à cinq ans d'expérience, des compétences techniques et opérationnelles et des capacités de management d'hommes*», estime Hugo Rouet. «*Ces profils sont de plus en plus courus car beaucoup d'entreprises se lancent dans des projets de transformation de leur supply chain et la dimension SI y est très importante,* confirme Philippe Bornert, PDG du cabinet de conseil et organisme de formation en supply chain Agilea. *Il s'avère compliqué de trouver les bons candidats dotés à la fois d'une expertise "data science", capables de manipuler des outils statistiques tout en possédant une culture métier*». Au final, les chefs de projets voient leur métier se transformer, conduisant à la recherche de •••

© StockRocket – Adobe stock.

RÉMUNÉRATIONS : OÙ EN EST-ON ?

Métiers en tension, profils recherchés, les rémunérations observées dans la filière viennent de manière générale s'ajuster aux besoins et à la rareté des profils, avec des salaires globalement en augmentation dans le secteur de la logistique et de la supply chain.

La rareté de certains profils dans la supply chain conduit à des rémunérations alléchantes et fortement évolutives sur certains postes. «*Un prévisionniste peut prétendre à des niveaux de salaire entre 33 et 36 K€ annuels en fixe. En tant que pilote de flux, coordinateur logistique, les rémunérations vont plutôt osciller entre 30 et 35 K€ en début de carrière et le chef de projet/analyste supply chain entre 38 et jusqu'à 44-45 K€ après deux à trois ans d'expérience, en fonction de l'école d'ingénieur ou de commerce*», estime Hassan Sangare. «*En sortie d'école, on observe également une vraie pénurie de profils sur les acheteurs logistiques et transport. Ainsi, certaines entreprises vont recruter des profils junior, sortis d'école, qu'ils vont former eux-mêmes sur des rémunérations de 38-40 K€ par an*», indique Sébastien Perdereau.

DES RÉMUNÉRATIONS MAJORITAIREMENT EN HAUSSE

Le spécialiste du recrutement et de l'intérim spécialisé PageGroup a de son côté publié en septembre 2019 son *Étude de rémunérations 2020* sur 781 métiers parmi lesquels figurent ceux des achats et de la supply chain. Le document présente leurs rémunérations annuelles brutes fixes en milliers d'euros, selon le nombre d'années d'expérience pour des postes situés en région parisienne. Sur les métiers du transport, l'enquête observe que les fonctions de directeur d'agence, d'affréteur-agent de transit et de responsable-déclarant douane voient leurs salaires augmenter, tandis que ceux de directeur–responsable transports (35-48 K€ de deux à cinq ans d'expérience, de 45-110 K€ de cinq à quinze ans) et de gestionnaire–litiges transports stagnent. La rémunération du directeur supply chain augmente selon l'étude : de 75 à 110 K€ pour deux à cinq ans d'expérience, de 85 à 200 K€ pour cinq à quinze ans tandis que le directeur de site logistique gagne de 55 à 80 K€ de deux à cinq ans et de 60 à 100 K€ de cinq à quinze ans. De manière générale les rémunérations sont en hausse observe l'enquête PageGroup, y compris sur la fonction de magasinier-manutentionnaire (18 à 24 K€ de zéro à deux ans, 26 à 30 K€ de cinq à quinze ans), mises à part pour les fonctions de responsable–gestionnaire planification-ordonnancement et de chef d'équipe qui restent stables. Difficile pour autant d'estimer les salaires de certaines fonctions, telles que celle de directeur supply chain où les rémunérations peuvent aller du simple au quintuple. Idem pour le chef d'équipe logistique, qui peut autant être amené à gérer un entrepôt de 100 m² avec cinq personnes qu'une plateforme de grande distribution de 50 000 m² avec une centaine de salariés. Il pourra au moins prétendre, selon Hugo Rouet, à un salaire annuel au-dessus de 31 K€ bruts annuels : «*Je refuse de travailler avec les entreprises qui me demandent de le recruter au-dessous car je considère que cela est sous-payé. Aujourd'hui, la fourchette honnête de rémunération pour des chefs d'équipe logistique se situe entre 31-32* K€ *et cela peut monter jusqu'à 36-38* K€», commente-t-il. Il ressort enfin de l'étude que «*le demand planner devient stratégique et voit sa rémunération augmenter*» : 35 à 40 K€ de zéro à deux ans d'expérience, de 45 à 65 K€ de cinq à quinze ans. ■

profils de plus en plus polyvalents, également dotés d'une dimension internationale. Une équation difficile à trouver et une rareté qui se monnaie forcément : *« Il y a un véritable dumping sur les niveaux de salaire demandés par ces profils-là. Même sur des sortants d'école, les jeunes ont parfois des prétentions indécentes parce qu'ils savent qu'il y a pénurie »*, estime Philippe Bornert.

Des spécificités selon les secteurs

Enfin, si des constantes d'innovation se retrouvent en matière de candidats recherchés, leurs spécificités peuvent varier selon les domaines d'activité. Dans celui de la pharmacie, *« il s'agira d'un profil combinant connaissances de la réglementation et expertise en supply chain, avec une forte sensibilité aux nouvelles problématiques comme celles de la sérialisation »*, indique Patrick Sayegh, talent manager au sein du groupe Citwell. L'automobile de son côté sera plutôt en quête, poussée par les sujets d'automatisation et d'intelligence artificielle, de profils technologiques, capables de faire entrer l'IA dans le S&OP par exemple. Quant au secteur de l'agroalimentaire, dont certaines filières travaillent avec l'univers de la grande consommation, *« il va davantage orienter ses recrutements vers des profils de coordinateurs logistiques, réalisant l'interface entre la logistique de l'entreprise et celle du client. Et pour les entreprises de type coopératives, les notions de trade managing vont primer : on va prendre des options sur des achats d'orges, de céréales qui vont avoir un impact très fort sur la façon de gérer la supply chain »*, complète Patrick Sayegh. Des spécificités qui varient donc mais qui dans leur ensemble misent avant tout sur une polyvalence de compétences et de qualités alliée à une capacité de transformation et une philosophie du changement, inhérentes au secteur. ■

ZOOM

COOPTEUNCV, L'OUTIL DIGITAL POUR RECRUTER PAR LA COOPTATION

© Keep-Link.

Moyen de recrutement vieux comme le monde, la cooptation n'en perd pour autant pas en efficacité et en pertinence dans les secteurs où les candidats sont rares et recherchés. Surfant sur cette demande, trois associés ont créé la société Keep-Link, mettant à l'honneur cette méthode en l'associant à l'outil CoopteunCV.

« La cooptation existe depuis longtemps, mais il lui manquait un aspect communication, ludique, égalitaire ». Parti de ce constat, Arnaud Bogillot, accompagnés de deux associés (Xavier Bogillot, co-fondateur avec lui du cabinet de recrutement LCRH, ainsi que Georges Journet, ancien directeur général et fondateur du groupe Spilogistic) ont décidé de créer Keep-Link en avril 2019. La mission de cette structure ? *« Créer une réelle communauté entre les entreprises et leurs collaborateurs, dans l'intérêt de tous »*. Pour y parvenir, la société propose CoopteunCV, un outil de gestion de la cooptation et de la mobilité interne, d'ores et déjà commercialisé. *« Il permet aux collaborateurs de pouvoir coopter leurs connaissances sur les postes ouverts au sein de leur entreprise, et de postuler eux-mêmes sur des offres pour évoluer »*, détaille Arnaud Bogillot. La solution, disponible sur Internet et sous forme d'application mobile, a une double destination : l'une, pour la direction, les RH, qui vont poster des offres d'emploi ouvertes dans leur entreprise, une autre pour les salariés qui vont en être informés et pouvoir proposer des connaissances sur le poste à pourvoir. Un outil de cooptation parti du constat que *« les entreprises ont de plus en plus de difficultés à attirer du monde, à recruter les bons profils, notamment dans le secteur de la logistique »*, détaille Arnaud Bogillot. Créé pour répondre aux besoins des petites comme des grandes entreprises, Keep-Link adresse les sociétés à partir d'une cinquantaine de personnes *« jusqu'à un nombre illimité »*. Si l'outil ne s'adresse pas un secteur dédié, il a tout d'abord été développé pour l'industrie et la logistique, eu égard aux profils de ses fondateurs, connaisseurs de cette filière. Les profils qu'Arnaud Bogillot anticipe être les plus recherchés dans ce domaine ? *« Les métiers de préparation de commandes en entrepôt ou encore, avec le développement de l'automatisation, les postes liés à l'entreposage, l'envoi et la prise de colis »*. La solution a déjà été adoptée par différents prestataires logistiques et industriels et Keep-Link est actuellement en discussion avancée avec FM Logistic pour sa mise en place au sein de l'entreprise. ■

LES COMPÉTENCES LES PLUS RECHERCHÉES

Des profils nombreux, des compétences variées, des métiers en mutation…
Au final, quelles sont les principales qualités attendues au sommet de la supply chain par ceux qui l'encadrent et la transforment ? Recueil de citations.

© DR.

DES QUALITÉS RELATIONNELLES

« Avant même les compétences techniques, les entreprises recherchent des qualités relationnelles. Par définition la supply chain est transverse, elle va parler au commerce, au marketing, à la production, à la qualité : des gens avec des parcours et des expertises très variés. Il faut donc être doté d'une capacité à comprendre la problématique de l'autre et à créer du lien. » ***Sébastien Perderau,*** *practice manager chez Michael Page*

© Agilea.

UN MOUTON À CINQ PATTES

« On va chercher aujourd'hui chez les supply chain managers un leadership et des compétences assez nouvelles sur tout ce qui a trait aux technologies et à la manipulation des données. Nous sommes de plus en plus sollicités pour trouver des moutons à cinq pattes qui connaissent l'opérationnel, savent prendre du recul, gérer des équipes, conduire des projets de transformation et maîtriser l'ensemble des outils et des technologies de demain. » ***Philippe Bornert,*** *PDG d'Agilea*

© DR.

UNE DUALITÉ DE COMPÉTENCES

« Ce que veulent les entreprises aujourd'hui, ce sont des chefs de projets supply chain qui soient capables de gérer à la fois la partie opérationnelle et les flux ainsi que le management d'hommes tout en étant force de proposition sur les thématiques d'amélioration. Les sociétés sont à la recherche de cette dualité de compétences. » ***Hugo Rouet,*** *consultant recrutement pour la division Supply Chain, Logistique, Achats & ADV de Spring*

© DR.

UN SAVOIR-FAIRE ET UN SAVOIR-ÊTRE

« Le responsable supply chain est au cœur de bons nombres de processus. Il doit avoir des projets et les mettre en œuvre, savoir convaincre, prendre des décisions, faire des arbitrages à moyen et à court termes. Il doit posséder un savoir-faire technique mais aussi conduire le changement. Il va s'appuyer sur des compétences techniques externes ou internes mais aussi sur une vision d'ensemble qu'il va déployer. » ***Antoine Bernard,*** *directeur général délégué de Citwell*

DES QUALITÉS PLUS QUE DES COMPÉTENCES

© DR.

« Le chef de projets en entrepôt concentre une agrégation des métiers de la supply chain. Il est capable de création, de conception. Il requiert beaucoup plus de qualités que de compétences. » ***Alain-Bernard Duvic,*** *directeur associé d'Eurogroup Consulting*

DE LA POLYVALENCE

© DR.

« Le chef de projet supply chain ? Une personne capable de prendre en charge des problématiques logistiques complexes mais ayant également de l'appétence pour les nouvelles technologies, est en mesure de s'adapter aux outils informatiques en constante innovation ainsi qu'à un marché en transformation. Cela demande beaucoup de polyvalence. » ***Hassan Sangare,*** *senior manager chez Fed Supply*

ATTENTION !
ÉVÉNEMENT REPORTÉ À CES
NOUVELLES DATES

SITL

23-26 JUIN 2020
PARIS
NORD VILLEPINTE - HALL 6
FRANCE

CRÉONS LES NOUVELLES
CONNEXIONS LOGISTIQUES

ESPACES DE DEMONSTRATION

- L'Entrepôt du Futur by Smart Démo
- Drone Valley
- Le Start-up Lab avec l'Innovation Partner **Sprint*Project***
- Le Circuit Test
- Espace Robotique

TEMPS FORTS

Mardi : Conférence d'ouverture et Route de la soie
Mercredi : Nouvelles énergies
Jeudi : Innovations technologiques
\+ Finale du Start-up Contest
\+ Cérémonie des Prix de l'innovation
Vendredi : Cold Chain Day
\+ Face-à-face

Profitez de 4 jours de visite pour découvrir les tendances et actualités de l'industrie, rencontrer de nouveaux fournisseurs et partenaires et assister à des conférences d'experts et démonstrations de qualité.

Inscrivez-vous à la Semaine de l'Innovation Transport et Logistique, le rendez-vous incontournable de la profession !

Obtenez votre badge sur www.sitl.eu avec le code gratuit*

APF34

Reed Exhibitions
Transport & Logistics

SE FORMER POUR RÉPONDRE À LA DEMANDE

Les entreprises de la supply chain recherchent des profils polyvalents, capables de répondre aux transformations systémiques de la filières. Des qualités et des compétences acquises en formation mais également fruits d'évolutions en interne.

Les termes d'industrie du futur, data science, supply chain 4.0, digitalisation… fortement couverts médiatiquement, révèlent-ils des tendances innovantes de la filière ou sont-elles de simples buzz words ? *« Tous ces nouveaux concepts sont finalement assez méconnus de nos clients. Ils sont souvent réservés à des discours d'experts, de consultants, de sociétés qui proposent ces solutions dans le transport, le tracking, ou la géolocalisation. Mais lorsque nous intervenons en entreprises pour étudier leur niveau de maturité sur ces sujets, on constate que les gens les méconnaissent »*, observe Philippe Bornert, PDG du cabinet de conseil et organisme de formation en supply chain Agilea qui propose des modules introductifs sur les outils et les technologies avancées de la supply chain. *« Entre 2018 et 2019, nous avons enregistré +35 % d'activité sur ces sujets de formation ce qui montre que ce sont de véritables besoins et qu'il existe un déficit de connaissance à ce propos »*, poursuit-il. Si les connaissances en matière d'innovation demeurent encore à diffuser dans les entreprises pour une meilleure appropriation technologique, reste à savoir si le domaine de la formation a, de son côté, embrassé ces nouvelles tendances. Les prétentions des entreprises vont en tout cas croissantes : *« Nos clients exigent de plus en plus de profils ayant des spécialisations en logistique ou supply chain délivrées par certaines grandes écoles comme HEC, Essec, ou de formations spécialisées comme celles de l'Isteli… »*, indique Hassan Sangare, senior manager chez Fed Supply.

CITATION

> « Véritables experts métiers, les profils les plus recherchés doivent aujourd'hui se démarquer par un parcours pluridisciplinaire et technique, de bonnes qualités d'analyse, la maîtrise d'une, voire de deux langues étrangères et de fortes aptitudes à travailler en mode projet. Ceci suppose des soft skills qui, au-delà des fonctions projets, sont de plus en plus regardées par les recruteurs. »
>
> *Étude des rémunérations 2020, Page Group*

L'évolution en interne

Les parcours spécialisés proposés par les écoles se combinent à des parcours de formation et d'accompagnement en interne : « *Beaucoup de sociétés ont, au sein de leur structure RH, des personnes dédiées à la recherche de talents pour les faire évoluer ou les diriger vers des formations* », poursuit Hassan Sangare. Les métiers de demain devront ainsi allier compétences logistiques, implication SI et sensibilisation environnementale. « *Il y aura une volonté d'améliorer, d'optimiser ces besoins-là, l'enjeu final étant de répondre à une meilleure satisfaction client,* rappelle-t-il. *Les choses vont se mettre en place progressivement en fonction du développement du marché et de la digitalisation. Il y aura beaucoup de polyvalence sur les fonctions déjà existantes, et l'on va demander aux collaborateurs de se former à de nouvelles méthodes de travail et à de nouveaux systèmes d'information* ». Ces évolutions passent également par « *des parcours pépinières* » permettant à des collaborateurs d'évoluer au sein de l'entreprise sur de nouveaux métiers pour venir répondre à ceux sous tension. Une montée en compétence gérée en interne qu'Hugo Rouet voit fleurir de plus en plus chez ses clients depuis près de deux ans : « *L'automatisation croissante des entrepôts se fait au détriment de certains profils sans formation, essentiellement intérimaires. Ceux-ci sont, dans une certaine mesure, menacés. Il faut donc leur proposer des alternatives : aujourd'hui, un cariste, un manutentionnaire, un conducteur de chariots peut tout à fait, via des formations plus ou moins rapides, se reconvertir, par exemple en tant que technicien de maintenance* ». Face aux changements systémiques à l'œuvre dans la filière, les cabinets de recrutement et les entreprises peuvent ainsi réfléchir à faire évoluer certains emplois : « *Cela doit se faire dans un souci d'amélioration économique mais également pour permettre à des personnes peu diplômées, avec des postes mal rémunérés, de pouvoir se reconvertir et de conserver un emploi qui soit évolutif. Nous faisons en sorte d'accompagner de les y accompagner en proposant des formations recrutantes* », conclut-il. ■

DE NOUVEAUX MÉTIERS EN ÉCLOSION

© Fizkes – Adobe stock.

Face à l'évolution du secteur et aux enjeux qui l'agitent (logistique urbaine, green et reverse logistics), les profils recherchés se complexifient. Alliant polyvalence, compétences relationnelles et techniques, ils se réinventent sans cesse.

Avec l'arrivée de supply chains de plus en plus étendues, les entreprises cherchent à se renforcer sur différents axes. C'est le cas dans le domaine du risk management où, pour mettre sous contrôle la chaîne et analyser l'ensemble des scénarios de risques, «*des profils se créent dans des sociétés de taille significative*», indique Antoine Bernard, directeur général délégué du cabinet de conseil en management Citwell. Celui-ci cite l'exemple du secteur automobile : «*Une crise sur les composants électroniques en provenance de Taïwan et d'Asie a perturbé la supply chain il y a trois ans, ce qui a conduit les entreprises à s'interroger : comment trouver des solutions avec les bonnes personnes pour limiter et analyser ce type de risques ? La crise actuelle liée au coronavirus renforce fortement ce besoin de gérer ce risque, aussi bien sur le design de la supply chain que sur le pilotage opérationnel*».

Enjeux sociaux et éthiques

Le domaine de la RSE, avec ses préoccupations grandissantes, notamment en matière environnementale, s'accompagne également de besoins croissants de connaissances et de compétences autour des sujets qui la concernent : coût, mais aussi empreinte carbone, bien-être et responsabilisation sociétale. «*Ce type de fonctions commence à être recherché*», poursuit Antoine Bernard. La supply chain, fortement contributrice de ces enjeux RSE, vient nécessairement jouer un rôle prédominant dans leur mise en œuvre. De nouveaux critères de qualité qui influent sur les organisations et sur ceux qui les composent : «*Compétences green, reverse logistics… Nous nous demandons si nous n'allons pas développer des nouveaux modules de formation pour amener ces corpus de connaissances à nos stagiaires. Il s'agit d'un vrai sujet d'actualité et il appartient au supply chain managers de maîtriser ces concepts*

VOXLOG

Décrypteur de tendances

Lanceur d'alertes

LA PUISSANCE DE L'AFFINITÉ

Au service des décideurs de la supply chain, de la logistique et de la mobilité.

CONTACT :
Isabelle Gazzola – **Tél. : 06 74 67 92 03**
igazzola@voxlog.fr **www.voxlog.fr**

>> Suivez-nous sur :

VOXLOG LE MEDIA RÉFÉRENCE DU SECTEUR 100 % GRATUIT

et de voir comment, ils peuvent agir à leur niveau», témoigne Philippe Bornert. Et face à cette structuration du marché assez forte autour de la responsabilité sociale des entreprises, les candidats se montrent de plus en plus regardants : «*Ce sont des points qui font la différence lorsqu'ils ont le choix,* explique Patrick Sayegh. *Ils observent ce que réalisent les entreprises ainsi que leurs engagements en matière de RSE*».

Les enjeux de la logistique urbaine

La mise en place d'une démarche tournée vers l'écologie au sein des entreprises logistiques constituant un de leurs principaux axes d'amélioration, elle vient de fait transformer leurs métiers détaille Hugo Rouet : «*Un technicien de flotte automobile électrique n'est pas forcément le même qu'un technicien de flotte standard. On va donc voir émerger ce type de poste*». De manière plus générale, des formations sur le sujet et une sensibilisation aux techniques d'amélioration continue et aux enjeux écologiques se développent. «*Il y a déjà de grands groupes qui proposent ce genre de formation à l'éco-responsabilité en interne*», observe-t-il. Un sujet d'ampleur qui vient également toucher au maillon final de la chaîne et aux démarches de livraison urbaine, poussées par des enjeux environnementaux. «*La logistique du dernier kilomètre va-t-elle générer des emplois ? On entend parler de ''coordinateur livraison urbaine", pourquoi pas ?* », s'interroge Alain-Bernard Duvic tout en soulignant un stade de maturité encore à atteindre dans ce domaine. L'*Étude des rémunérations 2020* publié en septembre 2019 par le spécialiste du recrutement et de l'intérim PageGroup, détaille également ces nouveaux besoins, indiquant : «*En aval, une distribution de plus en plus personnalisée (logistique du dernier kilomètre) et, si possible, verte, appelle des postes de répartiteurs, de planificateurs transport et de reverse logistics (litiges logistiques) que l'on qualifie comme étant en tension*». Il existe déjà des personnes dédiées à la gestion du dernier kilomètre chez les prestataires spécialisés, observe de son côté Sébastien Perdereau : «*Il y a tellement d'enjeux autour de la logistique urbaine qu'on peut effectivement imaginer des profils qui n'interviendraient que sur ce sujet*». Des questions encore en suspens mais qui peuvent conduire à un champ exploratoire sur un métier plus global, «*peut-être dans les administrations sur de la conception de circuit de logistique urbaine, de la coordination des différents types de logistique, et de l'intégration de systèmes logistiques en ville*», anticipe Alain-Bernard Duvic.

Répondre aux enjeux environnementaux

Si le sujet n'est pas encore mûr, il en est de même pour celui de la logistique circulaire intégrant le pilotage des retours, la planification transport, la collecte des déchets… «*Certaines entreprises comptent des postes de reverse logistics managers dans des environnements où il y a des gros flux de retour avec des évacuations de déchets ou du recyclage. Ce sont de véritables fonctions ayant un avenir et elles se feront en lien avec la distribution qui devra intégrer la reverse dans son plan de distribution*», poursuit Alain-Bernard Duvic. Cette supply chain circulaire et les défis qu'elle engendre devrait conduire à la création de fonctions dédiées à sa conception au sein des entreprises. Des nouveaux postes dont le domaine de rattachement n'est pas encore bien défini : seront-ils intégrés à la supply chain, à l'activité industrielle ou à l'opérationnel ? ■

© SasinParaksa – Adobe stock.

TRANSPORTS & LOGISTICS MEETINGS

TRANSPORT • LOGISTIQUE • SUPPLY CHAIN • INTRALOGISTIQUE

24, 25 & 26 NOV.2020

Palais des Festivals et des congrès de Cannes

4ème ÉDITION

- → **800** participants
- → **2 600** rendez-vous d'affaires
- → **260** déjeuners pré-organisés avec des Top décideurs
- → des **conférences** plénières très haut de gamme
- → 1 cocktail de bienvenue
- → 1 soirée de gala
- → 1 soirée de libre

www.transports-and-logistics-meetings.com

ILS SONT DÉJÀ PRÉSENTS*

un événement weyou group

Liste des exposants inscrits arrêtée au 20/02/20

© Halfpoint – Adobe stock.

MISSION : CONDUITE DU CHANGEMENT

Pour mener des projets de transition d'ampleur requérant l'adhésion de l'ensemble des parties prenantes de l'entreprise, le secteur fait de plus en plus appel à des profils hyper qualifiés sur des périodes définies. Des missionnés qui peuvent prétendre à des rémunérations conséquentes.

Conscientes qu'une entreprise ne peut fonctionner de manière efficiente sans travailler avec l'ensemble de ses partenaires, les sociétés recherchent des profils capables de comprendre leur écosystème. Pour y parvenir, elles font de plus en plus appel, sur des périodes de missions spécifiques, à des managers de transition, lorsqu'elles ne possèdent pas les compétences requises en interne. Une observation confirmée par Hugo Rouet : «*Au sein du groupe Adecco, nous avons une marque dédiée au management de transition, utilisée pour des fonctions de direction. Nous faisons face à de fortes demandes sur des profils assez expérimentés pour venir conduire le changement dans les entreprises pour des missions qui oscillent entre 6 à 18 mois*».

Des femmes et des hommes de projets

«*Nos clients nous sollicitent de plus en plus sur des missions de transition et de plus en plus de profils se positionnent sur ces postes*», corrobore Philippe Bornert, PDG d'Agilea, tout en dressant leur portrait : «*Un manager de transition doit aller vite, faire preuve de beaucoup de leadership et d'expertise sur*

des sujets bien précis. Il possède des compétences transverses sur le pilotage d'une société et connaît la subtilité des métiers du transport, de la planification tout en sachant gérer des systèmes logistiques étendus», poursuit-il. Au final, des hommes et des femmes de projets, capables de «*redresser des sociétés, de remettre à plat des plateformes de distribution dans des délais très courts*», selon Philippe Bornert. Les profils recherchés sont dotés d'un haut niveau de qualification, en mesure donc de monnayer chèrement leur expertise : «*Les enjeux sont si forts et les profils tellement rares que les entreprises sont prêtes à payer le temps d'une mission pour l'intervention d'un expert. Nous avons donc des candidats qui, après avoir quitté un poste en CDI et à la recherche de nouveaux défis, vont bénéficier d'une rémunération parfois majorée de 30 %*», indique Sébastien Perdereau, practice manager chez Michael Page. Ces candidats en mission répondent à une demande croissante des entreprises pour plusieurs raisons : parfois parce qu'elles s'apprêtent à conduire un projet et manquent de visibilité sur la durée pendant laquelle elles requièrent le service de cette personne, d'autre fois parce qu'elles souhaitent sécuriser un projet «*en allant chercher un profil surdimensionné qui saura s'intégrer rapidement à la structure et parfaitement appréhender les problématiques*», détaille Sébastien Perderau. Il peut également s'agir de pallier une difficulté de recrutement : «*La bonne conduite d'un projet ne peut pâtir d'un manque de ressource. Une personne qui sait fonctionner en mode mission sera un atout pour l'entreprise*», termine-t-il. ■

© Ronstik – Adobe stock.

LE SECTEUR DE LA **SUPPLY CHAIN** REPRÉSENTE **10 % DU PIB FRANÇAIS** *(Source : aslog.fr)*

LES **MÉTIERS DE LA SUPPLY CHAIN** REPRÉSENTENT **1,9 MILLION DE SALARIÉS** (hors intérim) SOIT **10 % DE L'EMPLOI DU SECTEUR** MARCHAND *(Source : Datalab 2018)*

22 % DES EMPLOYEURS ONT RECOURS À **L'INTÉRIM** DE MANIÈRE RÉGULIÈRE *(Source : regionsJob.fr)*

540 000 POSTES À POURVOIR ENTRE 2012 ET 2022 DANS LE SECTEUR DU **TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE**, DONT **223 000 CONDUCTEURS ROUTIERS** *(Source : France Stratégies)*

ZOOM

À LA RECHERCHE DE TALENTS

Pour permettre la conduite du changement et accompagner les entreprises dans leurs périodes de transition, le groupe Citwell a créé fin 2019, Talentwell, fin 2019 : une nouvelle entité proposant l'intégration d'experts en supply chain lors de missions afin de renforcer les équipes et accompagner les sociétés lors de périodes complexes en leur proposant des *« talents »*. Ces profils interviennent dans diverses circonstances : *« Cela peut concerner une activité qui s'intensifie, des projets opérationnels d'optimisation et de déploiement informatiques, des projets stratégiques, une mise en conformité des produits par rapport à la nouvelle réglementation… »*, détaille Patrick Sayegh, talent manager du groupe Citwell. Ces candidats doivent à la fois posséder des compétences supply chain, être capables de travailler en mode projets et s'avoir s'intégrer rapidement. Et les entreprises sont de plus en plus demandeuses de ce genre de profils, parce qu'elles ont besoin de se renforcer sur une activité spécifique, sont limitées dans leur recrutement, ou lancent un projet et ne trouvent pas le profil idoine, explique Patrick Sayegh : *« Le chef de projet Talentwell intervient à temps plein, en immersion complète au sein des entreprises clientes. Son management est directement assuré par le client et est complété par le suivi régulier d'un manager du groupe Citwell. Ce dernier lui fait profiter de son expertise et de l'ensemble de nos bonnes pratiques »*. ■

© D.R.

INTERVIEW

AURÉLIE DELEMARLE

Directrice académique de la Chaire « Supply Chain du Futur », à l'École des Ponts ParisTech

Quels sont actuellement les profils les plus recherchés dans le secteur de la supply chain ?

Au niveau des masters, la demande est plutôt axée sur les ingénieurs parce qu'ils ont la capacité à comprendre des systèmes complexes. Or, la supply chain compte trois dimensions auxquelles nous les formons à l'École des Ponts ParisTech : une première partie technique, une deuxième dimension transverse leur permettant de comprendre les problématiques des différents métiers du secteur et une troisième autour de la transformation. On ne peut plus faire les choses comme on les faisait hier, il faut savoir accompagner les hommes et les femmes dans l'entreprise, leur proposer une vision et la mettre en œuvre. Les profils les plus recherchés chez les ingénieurs, qui vont leur permettre de bénéficier d'une meilleure évolution de carrière, sont ceux capables de travailler avec les SI – en utilisant du machine learning, de l'optimisation… –, tout en ayant une connaissance fine des opérations. Car si on ne comprend pas comment fonctionnent les processus industriels et les équipes, en passant du temps sur le terrain, les modèles produits seront, in fine, inutilisables. La dimension humaine est également importante : savoir donner des responsabilités, animer, faire confiance.

Avec les enjeux environnementaux et les défis posés par la logistique urbaine, les formations tendent-t-elles à se modifier ?

Nous incluons l'aspect développement durable dans tous nos parcours : achats, entreposage, production, distribution mais aussi stratégie. À l'École des Ponts ParisTech, nous avons, en plus du département Génie Industriel, un département Ville, Environnement, Transport et le master Transport et Développement Durable qui traitent tous deux des questions environnementales et avec lesquels nous développons des parcours croisés. Nos élèves seront sans doute beaucoup recherchés car les entreprises savent que ce sont des sujets d'avenir et des problématiques complexes nécessitant tant de la méthodologie que des connaissances scientifiques, comme pour l'ACV (l'analyse du cycle de vie) ou l'éco-conception.

De quelle manière abordez-vous ces questions d'évolution des métiers de la supply chain ?

Nous travaillons de manière rapprochée avec les industriels pour leur permettre d'échanger entre eux, de partager leurs pratiques et leurs enjeux. Nous avons la chance d'avoir créé la chaire avec quatre partenaires [*le groupe Renault, Louis Vuitton, le groupe Casino (Cdiscount) et le groupe Michelin*, ndlr] qui ne sont pas concurrents. Nous pouvons donc collaborer sur les sujets sans conflit d'intérêts entre eux. Concernant la partie opérationnelle et management des hommes, nous travaillons notamment autour de questions comme « Aura-t-on encore des chauffeurs de camion à l'avenir ? ». Les partenaires de la chaire s'intéressent également à la manière de rendre la logistique plus attrayante, notamment en entrepôt. Il est important de redonner de l'intérêt à ces métiers de manutention parce qu'on a beau, par exemple, vouloir robotiser, il faut absolument des ressources humaines pour garantir la qualité. L'enjeu est d'attirer sur ces métiers en donnant plus de responsabilité et d'autonomie, et en permettant aux équipes de contribuer elles-mêmes à faire de l'amélioration continue sur leurs processus. ■

JEUDI
17 SEPT
2020
GOLF DES YVELINES

QUAND L'EXPÉRIENCE BUSINESS SWING !

SITL Golf CUP

VIP | CONVIVIALITÉ | COMPÉTITION | BUSINESS | NETWORKING | ÉQUIPE

VOUS SOUHAITEZ DEVENIR SPONSOR DE CET ÉVÉNEMENT ?

CONTACTEZ CÉLIA MONTANER

T. 01 47 56 24 52 - celia.montaner@reedexpo.fr

Reed Exhibitions' Transport & Logistics

ORGANISÉ PAR SITL

TOUTES LES INFORMATIONS **sitl.eu**

© DR.

RENCONTRE
NATHALIE ESTRADA

DIRECTRICE DES RESSOURCES HUMAINES DE CDISCOUNT

Besoins en matière de recrutement, profils recherchés, stratégie de formation… Nathalie Estrada analyse les métiers en tension et anticipe les nouveaux emplois à créer chez l'e-commerçant français.

Sur quels métiers peinez-vous à recruter ?

Ils concernent notamment les profils de maintenance, que ce soit en région bordelaise ou parisienne. Ce sont des postes dont le contenu a évolué chez Cdiscount car ils deviennent plus techniques, en raison notamment de notre démarche d'innovation dans le domaine de la supply chain et de la mise en place très volontariste de nouvelles machines. Chez nous, ce sont des métiers très polyvalents et évolutifs qui s'adaptent à l'activité ainsi qu'aux installations robotiques ou d'emballage 3D visibles dans nos entrepôts… Nous ne sommes pas les seuls à recruter ces profils ce qui les rend en tension. Nous sommes également à la recherche de profils d'encadrement : des cadres en gestion de projets logistique et transport, qu'ils concernent les méthodes, les flux ou encore la mécanisation. Nous développons des relations très fortes avec de grandes écoles (ISLI, Centrale, Ponts et Chaussées) qui nous permettent de prendre en stage d'alternance ces profils et de les recruter ensuite en CDI.

Ces chefs de projets doivent également être dotés d'une forte connaissance SI…

Pour porter ces grands projets de la logistique et du transport, nos équipes sont en interface avec toutes les équipes des entrepôts, ce que nous appelons la logistique productive, ainsi qu'avec nos équipes informatiques puisque nous sommes une entreprise résolument technologique comptant plus de 800 ingénieurs et data scientists. Ces profils-là doivent donc, en plus d'intégrer des compétences informatiques, être capables de travailler avec les développeurs et les chefs de projet informatiques.

Des profils de plus en plus polyvalents donc, riches de compétences mais également de qualités…

C'est une réalité dans tous les métiers mais que je constate particulièrement dans le domaine du numérique : nous avons de plus en plus besoin, au-delà des compétences techniques fortes dans chaque domaine, de profils polyvalents. Nous sommes moins spécialisés en silo qu'il y a quelques années et la transversalité est nécessaire, les grands projets conduisant à interfacer des métiers différents. Lorsque nos équipes projets mettent en place de nouvelles machines et de nouveaux process, les équipes maintenance, tout comme nos agents logistiques, sont embarqués dans ces projets d'innovation dès le départ puisqu'ils en sont parties prenantes.

Pensez-vous que de nouveaux métiers vont voir le jour en logistique ?

Entre la maintenance d'il y a dix ans et celle d'aujourd'hui, les compétences attendues ont évolué. Les métiers se déplacent, se professionnalisent, deviennent beaucoup plus techniques, portés sur les nouvelles technologies. Plus que de nouveaux métiers, nous allons plutôt assister aux évolutions de ceux existants : les métiers de nos agents en logistique changent, là aussi parce que les méthodes de travail en entrepôts et les outils mis à disposition évoluent.

Face à ces évolutions constantes, les formations sont-elles au diapason ?

Nous nous assurons chaque année d'avoir un plan de formation important sur des besoins fondamentaux (sujets d'habilitation, de Caces), mais aussi sur de l'accompagnement lié aux évolutions de nos métiers. L'an dernier, sur une filiale logistique qui compte 600 personnes, presque 400 salariés ont suivi une formation. Nous devons en permanence nous assurer de les accompagner, tant sur les évolutions technologiques que sur les attendus en termes de comportements. Nous nous assurons aussi de valoriser les compétences internes en proposant à nos agents logistiques de se porter candidat pour être chef d'équipe adjoint temporaire sur la fin d'année. La formation, l'accompagnement, l'évolution des compétences font partie intégrante de nos programmes. Sur la dominante informatique, nous avons ainsi développé des programmes comme la Masterclass où nous accompagnons des personnes en reconversion avec Pôle Emploi pour devenir développeur informatique. Cette année, nous avons décidé de l'ouvrir à des salariés agents logistiques qui souhaitaient faire évoluer leur métier. ■

© DR.

RENCONTRE
STÉPHANIE ROTT

DIRECTRICE PRODUCTION ET SUPPLY CHAIN DE LVMH

Stéphanie Rott, également membre du comité exécutif de l'Aslog, rappelle les enjeux du groupe dans sa recherche de profils supply chain aux qualités analytiques et relationnelles « exceptionnelles ».

Quels sont les profils recherchés par LVMH pour répondre aux enjeux de la supply chain ?

Nous savons que pour adresser les enjeux autour de la prévision des ventes et de la planification de la supply chain, nous avons besoin de profils qui soient autant « data focus » que « human focus » : des collaborateurs présentant des qualités analytiques exceptionnelles, beaucoup de nos maisons étant rentrées dans des programmes en advanced forecasting, et demand 4.0, mais également des qualités relationnelles exceptionnelles. Nous sommes amenés à travailler en équipe avec les ventes, la finance, le marketing, en local et en central. Nous avons donc besoin de personnalités capables de rassembler des parties prenantes qui peuvent être extrêmement divergentes, autour de scenarios communs.

© Tupungato – Adobe stock.

BOUTIQUE LOUIS VUITTON À SLOANE STREET, LONDRES.

Est-il difficile d'accéder à ces profils-là ?

Aujourd'hui nous avons des enjeux, des challenges passionnants sur ces thématiques-là au cœur de nos supply chain : tout le monde revoit son process de demand, son S&OP, réinvente sa planification, cherche à s'organiser de manière « demand driven »… C'est une vraie révolution en termes de prévision-planification. Notre mission est de faire savoir que ces challenges sont au cœur de nos maisons. Nous sommes en concurrence avec beaucoup d'autres entreprises pour recruter ces profils et les étudiants ne savent pas forcément que ces enjeux et ces métiers-là existent dans nos organisations car ce n'est pas ce sur quoi nous communiquons de manière institutionnelle. De plus, ils sont davantage attirés par le fait d'intégrer des start-up, des organisations qu'ils pensent plus dynamiques. C'est à nous de faire connaître les projets passionnants qui nous animent, afin d'attirer les meilleurs profils.

Quelles sont les principales qualités et compétences attendues d'un responsable logistique ?

La transformation omnicanale vient impacter le réseau de distribution et les entrepôts. Nous avons besoin de profils dotés d'une vision extrêmement stratégique car nos maisons redessinent leur distribution pour ces enjeux omnicanaux. Les entrepôts sont actuellement en pleine transformation et intègrent de plus en plus de dimensions manufacturières et d'automatisation. L'e-commerce implique du conditionnement, de la personnalisation, des activités que l'on trouve classiquement dans les ateliers de production. Ces mêmes

entrepôts, pour des enjeux de productivité liés à l'omnicanal, peuvent représenter aujourd'hui des investissements de dizaines de millions d'euros. Ainsi, les responsables logistiques se doivent d'être technophiles et dotés d'une dimension IT beaucoup plus prononcée, car le paysage des solutions d'automatisation est vaste et bouge sans cesse. Il faut également posséder de belles capacités de conviction : à la différence d'une usine, quand vous investissez en entrepôt, vous investissez sur la « long tail » (les références à moins forte rotation) et vous devez pouvoir l'expliquer à votre directeur financier. Cela implique donc un certain nombre de qualités et de compétences de la part des directeurs logistiques, absolument clés aujourd'hui pour réussir.

À l'avenir, les nouveaux métiers qui pourraient apparaître s'aligneront-ils avec les enjeux environnementaux et de logistique urbaine ?

Dans la distribution, il y a effectivement tout l'enjeu autour de la logistique urbaine, de ce que nous appelons la « client delivery experience », qui représente tout un pan de l'expérience client omnicanale. Les solutions standard du marché ne sont aujourd'hui absolument pas durables que ce soit au niveau économique, environnemental ou social. Il s'agit d'inventer complètement, avec des partenaires, un service et donc des métiers autour de cette expérience de la livraison client, construite de manière extrêmement durable.

La formation s'aligne-t-elle bien face à ces nouveaux besoins ?

Quand on dit qu'on doit avoir des collaborateurs autant « data focus » qu'« human focus » mais aussi capables de comprendre les enjeux de la transformation omnicanale ainsi que l'approche « client driven », nos besoins représentent effectivement un vrai enjeu pour les écoles et les universités. La clé réside donc dans la collaboration des organismes de formations avec les entreprises, pour mettre en place des cursus adaptés aux enjeux de ces dernières. Des formations qui peuvent également se dérouler au cœur des entreprises, dans le cadre des programmes de développement pour leurs collaborateurs. ■

CRÉÉE EN 2001, AFILOG EST UNE ASSOCIATION QUI RÉUNIT LES PROFESSIONNELS DE L'IMMOBILIER LOGISTIQUE ET LES ACTEURS DE LA SUPPLY CHAIN

PAR CLAUDE SAMSON, PRÉSIDENT D'AFILOG

OCCUPATION ILLICITE DES SITES LOGISTIQUES : **PROTÉGER LES VIES HUMAINES N'EST PAS UNE OPTION**

Dans cette année 2020 résolument tournée vers l'environnement, la préservation de la biodiversité est une priorité clairement affichée par le gouvernement. Les sites logistiques sont sous haute surveillance quant il s'agit de la préservation de la faune et de la flore. Des dispositions strictes selon le principe « éviter-réduire-compenser » sont appliquées ; elles s'accompagnent de dispositifs mis en place de manière volontaire par les promoteurs, investisseurs et exploitants : prairies fleuries, refuges LPO *[Ligue pour la protection des oiseaux,* ndlr*]*, ruches, arches végétalisées, aires de pique-nique et parcours santé. Le visage de l'entrepôt logistique moderne est en train de changer. La recherche architecturale, le niveau de sécurité, la qualité des espaces de travail progressent aussi, faisant de la logistique le cinquième secteur d'activité en France représentant 10 % du PIB et employant près de deux millions de salariés publics et privés.

Sur certains territoires, cette évolution positive est mise à mal par des occupations illicites de sites logistiques. Les gens du voyage choisissent de plus en plus souvent de s'y arrêter, que le site soit vacant ou en activité. Le lecteur pensera naturellement aux dégradations, aux difficultés de mise en location, à la sécurité des personnels, à la salubrité publique. Certes, ce sont des points importants, mais le plus grave est ailleurs.

Qui est responsable d'un accident qui arriverait, imaginons, à un enfant au contact d'une installation électrique dévoyée pour les besoins d'une famille de gens du voyage ? Il est fort possible que la responsabilité du titulaire de l'autorisation d'exploiter soit recherchée. Double peine que celle de la perte économique et de la responsabilité engagée.

La loi est pourtant claire et les procédures rodées. La construction d'aires d'accueil des gens est un devoir depuis la loi du 5 juillet 2000. La compétence d'aménagement, d'entretien et de gestion de ces aires est devenue obligatoire depuis 2017 pour toute intercommunalité. Les évictions suivent des procédures dont la complexité et les moyens publics mobilisés sont un avantage pour les occupants illicites, qui en ont une connaissance fine. De nombreuses conditions sont à remplir pour qu'une demande d'éviction soit fondée : l'existence d'une aire d'accueil, la prise et l'affichage d'un arrêté communal interdisant la circulation et le stationnement des gens du voyage en dehors des aires d'accueil et des grands passages, la caractérisation d'une atteinte à l'ordre public pour des motifs de sécurité, salubrité ou tranquillité. La libération d'un site occupé devient rapidement un parcours du combattant, les moyens alloués à la force publique pour cette mission n'aidant pas.

Mais, force est de constater que certains territoires appliquent la loi avec plus d'efficacité que d'autres. Selon les remontées obtenues de la part des adhérents d'Afilog confrontés à ces situations, l'efficacité est directement proportionnelle à la volonté politique des intercommunalités et des préfets. Si certains édiles sont sensibles à la préservation des intérêts économiques des entreprises de leurs territoires, la protection des personnes, notamment des plus vulnérables, occupant ces sites pourrait raisonnablement être la préoccupation de tous les présidents d'agglomération et préfets. Faut-il vraiment attendre un accident pour agir ? ■

BESOIN D'UN PARTENAIRE SPÉCIALISÉ EN MARKETING DE CONTENU BtoB ?

APPUYEZ-VOUS SUR VOX361, CRÉATEUR ET DIFFUSEUR DE CONTENU À FORTE VALEUR AJOUTÉE AU SERVICE DE VOS PROJETS PRINT ET WEB.

- Rédaction et stratégie de contenu BtoB
- Référencement naturel – SEO
- Stratégie réseaux sociaux BtoB
- Préparation et animation de tables rondes, conférences et ateliers

CONTACT

Isabelle Gazzola : 06 74 67 92 03 - igazzola@vox361.com
Laurène de Vialar : 06 26 55 24 40 - ldevialar@vox361.com
www.vox361.com

VOX 361 — Une vision 360 + 1

N°21 – MARS 2020

ANNONCEURS

ACTEMIUM	P. 107
ACTEOS	P. 53
ALL4PACK	P. 85
APROLIS	P. 27
AR RACKING	P. 81
ARTHUR LOYD LOGISTIQUE	P. 7
AUTOSTORE	P. 71
B2A TECHNOLOGY	3e de couv.
BK SYSTÈMES	P. 97
BOA CONCEPT	P. 49
CATELLA LOGISTIQUE EUROPE	P. 75
CONCERTO	P. 79
DDS LOGISTICS	P. 73
ELEMENT LOGIC	P. 9
FIVE	P. 67
GAZELEY/GLP COMPANY	P. 69
GEDMOUV	P. 109
GEFCO	P. 2
GEODIS	P. 19
GSE	P. 29
HANNOVER MESSE	P. 63
IDEA	2e de couv.
IDEC GROUPE	P. 15
INFFLUX	P. 45
JUNGHEINRICH	P. 55
KLS GROUP	P. 11
KNAPP	P. 47
LOGICOR	P. 31
MECALUX	P. 17
MOBILITY FOR BUSINESS	P. 87
PROLOGIS	4e de couv.
RHENUS LOGISTICS	P. 25
SAVOYE	P. 13
SDZ1PROCESSRÉA	P. 5
SEDAPTA OSYS	P. 41
SITL	P. 95
SITL GOLF CUP	P. 105
STACI	P. 21
STOW	P. 59
TGW	P. 57
TSC	P. 91
VIASTORE	P. 65
VIF SOFTWARE	P. 23
WEYOU GROUP	P. 101
WITRON	P. 51

Directrice des rédactions
Isabelle Gazzola · **igazzola@voxlog.fr**
06 74 67 92 03

Rédacteur en chef adjoint
Émilien Villeroy · **evilleroy@voxlog.fr**
06 30 86 55 76

Rédactrice spécialisée
Charlotte Cousin · **ccousin@voxlog.fr**
06 81 35 15 05

Si vous souhaitez recevoir le magazine gratuitement, envoyez un mail à **contact@voxlog.fr**

© Photos : tous droits réservés.
Couverture : montage d'après photo © Elnur Amikishiyev – Adobe stock.

Direction artistique | Maquette
Souï MangA
Djélina Gadjigo – 06 20 72 32 50
www.souimanga.fr

POUR VOS INSERTIONS PUBLICITAIRES
Contacts :
Isabelle Gazzola **igazzola@voxlog.fr**

Dépôt légal : août 2016 – **ISSN** 2495-473X .

Imprimé sur papier Vantage Silk, certifié PEFC, ce qui garantit un papier issu de forêts aménagées et exploitées de façon durable et responsable.

IMPRIM'VERT
paplers Agissez pour le recyclage des papiers avec VoxLog et Ecofolio.
PEFC 10-31-2009 Certifié PEFC pefc-france.org

• Sauf accords spéciaux, les manuscrits, textes et photos envoyés à la rédaction ne sont pas restitués.
• Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'éditeur est illicite (art. L122-4 du code de la propriété intellectuelle). Toute copie doit avoir l'accord du centre Français de droit de copie (CFC).
• Sauf stipulations contraires, tout document, cliché ou photo confié à la rédaction devra être libre de toute contrainte (y compris financière, redevance, droits…) pour lui en permettre l'édition sur tout support, y compris sur le web.
• Le magazine décline toute responsabilité quant aux manuscrits et aux photos qui lui sont envoyés.
• Les informations contenues dans ce magazine sont placées sous la responsabilité de leurs auteurs.
• L'éditeur décline toute responsabilité en cas d'insertion publicitaire erronée ou défectueuse. L'annonceur est seul responsable des informations transmises au support.

PROCHAIN NUMÉRO > PARUTION JUIN 2020

- **LA LOGISTIQUE DU SECTEUR AGROALIMENTAIRE**
- **FOCUS CHARIOTS**

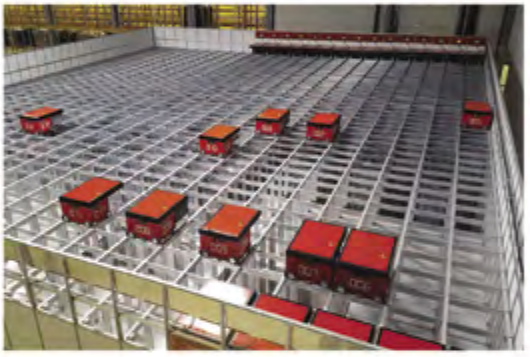
>> Suivez-nous sur :

>> http://www.voxlog.fr

AUTOMATED
GUIDED VEHICLES

STOCKAGE
AUTOMATISÉ

PRÉPARATION DE
COMMANDES



B2A TECHNOLOGY

ALSTEF

BA SYSTEMES

SOLUTIONS AUTOMATISÉES CLÉS EN MAIN POUR LES MARCHÉS
DE L'INTRALOGISTIQUE, DES AÉROPORTS ET DU MÉDICAL

B2A Technology | + 33 (0)2 38 78 42 00 | www.alstef.com | www.basystemes.com

SATISFACTION

La satisfaction de nos clients est au cœur de notre engagement. C'est pourquoi nos équipes de property managers se mettent à leur service pour les accompagner au quotidien dans la gestion, l'entretien et la performance de leurs bâtiments.

La satisfaction client est...

MADE IN PROLOGIS

www.prologis.fr

PROLOGIS®