

Modernisation massive des entrepôts pour améliorer la gestion des stocks

Zebra Technologies a interrogé les acteurs de la logistique et a identifié la gestion des stocks comme l'une de leurs principales problématiques opérationnelles.

Dans l'étude prospective sur la logistique d'entrepôt de Zebra Technologies (2023), fournisseur de solutions digitales, 80 % des dirigeants et manutentionnaires interrogés déclarent que les ruptures de stocks et les écarts d'inventaire sont des freins à la productivité des entrepôts. 76 % des gestionnaires d'entrepôt affirment d'ailleurs qu'ils sont contraints d'améliorer leurs performances sur ce point. Une proportion qui monte même à 83 % en Amérique latine.

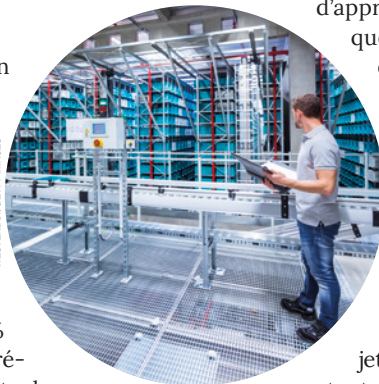
Améliorer la traçabilité des stocks

En particulier, la gestion des retours est devenue un enjeu majeur. 43 % des répondants dans la zone EMEA (États d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique) placent ainsi la gestion des retours parmi leurs principaux défis. C'est pourquoi 94 % des dirigeants européens prévoient d'investir dans des technologies pour améliorer la traçabilité des stocks, en particulier la technologie RFID (Radio Frequency Identification). Au niveau mondial, 58 % des répondants comptent y recourir d'ici 2028. Par ailleurs, 73 % des gestionnaires d'entrepôts ont accéléré le calendrier de déploiement de la RFID. La *machine*

learning et l'analyse prédictive sont également des technologies étudiées par plus de la moitié des dirigeants d'entrepôt.

Moderniser l'ensemble des opérations

Selon Andre Luecht, responsable stratégique international pour le transport, la logistique et l'industrie chez Zebra Technologies, « la croissance significative des retours s'aligne sur la croissance de l'*e-fulfillment* au cours des dernières années, et constitue un changement majeur à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement. Cela signifie que les dirigeants d'entrepôts doivent moderniser leurs opérations à l'aide de solutions technologiques permettant de gérer les retours et d'optimiser l'agilité, la visibilité des stocks et la prévision de la demande afin de prendre de meilleures décisions en temps réel ». L'enquête montre que les projets de modernisation augmentent : 69 % des dirigeants d'entrepôt ont déjà automatisé leurs flux opérationnels ou prévoient de mener ce type de projets en 2024. Des projets plébiscités, par ailleurs, par les salariés qui peuvent se concentrer sur des tâches à plus forte valeur ajoutée car ils atteignent leurs objectifs de productivité plus facilement grâce à l'automatisation.



WESTEND/GETTY IMAGES



Romain Tardy

Dirigeant du groupe RT Global Solution

« Nous avons décidé de diversifier nos activités. »

RT Global Solution est un groupe familial, rassemblant l'entreprise de transport et l'activité de logistique créée en 2012.

Quelles sont les activités du groupe ?

Romain Tardy : RT Global Solution intervient dans 2 types d'activités. SETT Transports, l'entreprise créée par mes parents il y a 35 ans, fait du transport de marchandises général, principalement pour la grande distribution et l'industrie.

RT Logistique, qui est l'entreprise que j'ai créée en 2012, possède aujourd'hui une quinzaine d'entrepôts en France, soit une surface d'environ 200 000 m², et compte une centaine de collaborateurs. Elle réalise plusieurs prestations en logistique : le stockage de produits général, la préparation de commandes, palettes ou colis. Nous réalisons, par ailleurs, de plus en plus de prestations annexes, beaucoup sur-mesure : palettisation, reprise de produits, modification de palettisation... Nous entrons dans la ligne de production des clients avec le conditionnement à façon, avec le contrôle produit.

Pour un client acteur mondial des bornes de recharge à domicile, nous démontons dans notre atelier ces bornes, les personnalisons avec des composants complémentaires selon les typologies des bornes, les remontons, repalettisons et les remettons sur le marché.

Comment se porte le marché ?

R. T. : le marché a été euphorique ces 2 dernières années post-Covid. Mais nous sentons depuis le mois de septembre des tensions, avec une réduction des volumes transportés et stockés, dues en partie à l'inflation, mais aussi à la réduction des capacités d'emprunt des industriels, ce qui vient bloquer très clairement l'économie. Un autre frein à la croissance est le manque de foncier. Les collectivités préfèrent réserver le foncier aux artisans plutôt que de le vendre à des entreprises comme la nôtre, en logistique. Les rares terrains voués à la logistique sont vendus à des investisseurs institutionnels qui dictent le marché en termes de loyers et créent donc de l'inflation supplémentaire. Ce qui crée un véritable blocage pour les acteurs locaux.



Pauline Tardy, la femme de Romain Tardy, et Marion Marly, la plus ancienne collaboratrice du groupe, dirigent RT Groupe. Elles épaulent Romain Tardy dans la gestion de l'entreprise.



RT Global Solution



Activités

Transport routier et logistique



Chiffre d'affaires

Environ 23 M€



Siège social

Pontcharra (38)



Web

rt-globalsolution.com

On parle aussi beaucoup des difficultés de recrutement de conducteurs ?

R. T. : dans le transport, la problématique n'est plus vraiment sur les conducteurs aujourd'hui. Cela reste difficile pour la longue distance, mais nous ne sommes pas dans la même situation qu'il y a encore 1 ou 2 ans. Pour moi, aujourd'hui, le gros point noir concerne l'opérationnel, la gestion : donc des exploitants transport, des responsables d'exploitation, des affréteurs... Je cherche 3 exploitants depuis 3 à 6 mois, mais nous ne trouvons pas. Pourquoi ? Il faut identifier

les raisons... Ce sont des métiers très contraignants, ce sont des appels de jour comme de nuit, selon les activités. L'exploitant est un manager de l'aléa : il y a toujours des problèmes avec la route, donc il faut repenser son programme toute la journée. Il doit être capable d'absorber cette pression permanente du client sans la remettre sur le conducteur.

Pour la partie logistique, la problématique dépend plutôt des zones géographiques. Nous sommes implantés principalement sur les plus grosses plates-formes logistiques européennes, où il y a une forte demande et un bassin d'emploi qui n'est pas extensible. Donc nous recourons le plus possible aux mutations internes. Le transport et la logistique ne font pas rêver, ce sont des métiers à contrainte, donc qui font peur.

Quels sont vos projets pour les prochaines années ?

R. T. : nous avons décidé en 2024 de diversifier nos activités en créant une structure qui va concevoir un modèle d'économie circulaire

▲ Le groupe réunit 3 filiales : SETT Transports, RT Logistique et RT Groupe (fonctions support).



▲ Il y a 18 ans, SETT Transports réalisait 800 K€ de chiffre d'affaires. Aujourd'hui, le groupe pèse 23 M€ de chiffre d'affaires.

pour les produits électriques : disjoncteurs, interrupteurs, coffrets électriques, bornes de dérivation, bornes de recharge, etc. L'objectif est de transformer les produits – déconstruire les disjoncteurs par exemple – et redistribuer les composants. Nous avons identifié que 80 % des composants de ces produits pouvaient être recyclés. Les plastiques et le cuivre peuvent, par exemple, être broyés ou redécoupés et refondus. Cela s'adressera aux

” Nous allons créer une nouvelle structure qui sera un modèle d'économie circulaire pour les produits électriques. “

artisans du BTP, aux magasins de bricolage, aux particuliers, aux collectivités et, surtout, aux acteurs de la production de ces matériels, car le modèle que nous allons mettre en place va être très vertueux pour eux, avec à la clé le recyclage et la réinjection de matières premières.

Nous travaillons déjà avec l'un des

leaders européens du marché sur le projet et nous espérons regrouper l'ensemble des acteurs pour monter une filière du recyclage de ces déchets électriques, produits au rebus, obsolètes ou non conformes. Rapidement, nous voulons développer le procédé avec les déchetteries, avec les distributeurs auprès desquels nous mettrions à disposition des supports de collecte. Nous sommes au début de l'histoire, mais cela peut être un marché intéressant et une belle opportunité pour nous.

Avez-vous d'autres projets ?

R. T. : nous allons continuer notre décarbonisation. Notre parc de véhicules est désormais éligible aux bio-carburants HVO et XTL, ce qui nous permet de proposer une solution alternative au gazole, certes un peu plus coûteuse, mais qui nous permet de rester compétitifs. Du côté de RT Logistique, la période 2023-2024 va être une période de structuration, après une phase de forte croissance : nous sommes passés de 2,5 M€ de chiffre d'affaires en 2021 à 14 M€ cette année. Nous voulons mettre en place les bonnes personnes aux bons endroits, faire évoluer notre organisation pour la rendre plus pertinente, et passer un palier pour repartir sur de la croissance en 2025. Nous avons aussi besoin de faire évoluer nos outils. Nous avons notamment un projet d'automatisation à 100 % de l'un de nos entrepôts en 2024-2025, grâce à un robot palettes. Cela nous permettra de doubler notre capacité de stockage à surface égale. Ce sera un entrepôt référent pour nous, qui va notamment répondre à notre problématique de rentabilisation d'un foncier de plus en plus cher.

Ferroviaire : une ouverture à la concurrence trop lente ?

Dans un avis relatif au transport terrestre de voyageurs, l'Autorité de la concurrence a jugé que l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire national se faisait trop lentement.

L'Autorité de la concurrence a rendu le 29 novembre un avis de 250 pages sur le transport terrestre de voyageurs, suite à une auto-saisine, dans lequel elle juge que des barrières à l'entrée de rivaux à la SNCF persistent alors que la loi sur un nouveau pacte ferroviaire de 2018 a ouvert la concurrence sur le transport national. Elle constate qu'il existe « un problème de développement de l'offre ferroviaire en France » et que le nombre de trains est insuffisant par rapport à la demande.

Le statut de SNCF Réseau en question

Parmi les barrières à l'entrée identifiées par l'Autorité de la concurrence, la première concerne le statut de SNCF Réseau. Celui-ci concentre les critiques des concurrents de l'opérateur national, en transport de voyageurs comme en fret, car l'entreprise est chargée de la gestion des infrastructures. Certains acteurs doutent de l'indépendance de SNCF Réseau puisqu'elle fait partie du groupe SNCF. L'Autorité de la concurrence appelle, par ailleurs, le gestionnaire à mieux communiquer aux opérateurs son planning de travaux. La vétusté du réseau constitue une 2^e barrière à l'entrée. Les difficultés d'achat ou d'homologation du matériel freinent également l'arrivée de nouveaux opérateurs.

Un rôle à jouer pour les infrastructures

L'Autorité de la concurrence s'est aussi penchée sur la question des gares et considère que « l'ouverture à la concurrence du secteur impose de repenser le modèle des gares ».



CERTAINES RÉGIONS EN AVANCE

Un rapport parlementaire au 1^{er} semestre 2023 sur la loi de 2018 soulignait le volontarisme de certaines régions : PACA, Hauts-de-France, Grand Est, Pays de la Loire et Île-de-France.

Alléger les procédures d'appels d'offres

Enfin, l'Autorité de la concurrence pointe du doigt les procédures trop lourdes de mise en concurrence pour le transport conventionné, subventionné par l'État ou les régions. La lourdeur des procédures a poussé certaines régions à repousser l'ouverture à la concurrence. Par ailleurs, celles-ci sont dépendantes de cabinets de conseil rédigeant des cahiers des charges très complexes et ayant parfois des liens avec certains opérateurs. L'Autorité de la concurrence recommande donc aux autorités organisatrices de mobilité de mettre en commun leur expérience et « d'investir encore davantage dans leur compétence en matière de transport ».

Des carburants durables pour l'aviation en Europe

Le Parlement européen a voté le 13 septembre dernier la directive ReFuel EU qui prévoit la montée en puissance des carburants durables d'aviation dans l'alimentation des vols au départ de l'Europe : carburants de synthèse,



CHALBLA/BETTY IMAGES

hydrogène renouvelable, carburéacteurs issus du recyclage des déchets plastiques et de gaz résiduels et biocarburants produits à partir de résidus agricoles, d'algues, de biomasse ou d'huile de cuisson usagée. Sont exclus les biocarburants issus de cultures vivrières et d'huile de palme. La directive prévoit l'utilisation de 2 % de carburants durables à partir de 2025, puis 6 % en 2030, dont 1,2 % de carburants de synthèse, et enfin 70 % en 2050, dont 35 % de carburants de synthèse. Les objectifs sont ambitieux mais ils seront difficiles à atteindre compte tenu notamment de la rareté des e-kérosènes et donc de leurs coûts.

Amazon renforce son offre logistique

Amazon a annoncé, le 12 septembre dernier, le lancement de sa nouvelle offre de logistique de bout en bout « Supply Chain by Amazon ». Une offre dans la continuité logique des briques proposées jusqu'alors, en particulier le programme « Fulfillment by Amazon », lancé il y a 17 ans.

« Amazon récupérera les stocks des vendeurs directement dans leur usine et gèrera la logistique de la chaîne d'approvisionnement jusqu'à la livraison aux portes des clients », a décrit Dharmesh Mehta, vice-président en charge de la division Worldwide Selling Partner services chez Amazon, cité par Voxlog.

Ainsi, les vendeurs pourront donc déléguer l'ensemble des étapes de la livraison, y compris la livraison internationale : collecte sur les sites de production, palettisation, étiquetage, stockage, expédition, dédouanement, assurance des marchandises, distribution... Pour cette nouvelle offre, Amazon dit s'appuyer massivement sur l'automatisation, dans laquelle la plate-forme a fortement investi ces dernières années.

Transport maritime : baisse des prix et de la rentabilité

Le rapport de force s'est inversé dans le transport maritime. Cette fois, il s'inscrit en faveur des chargeurs. En effet, les prix du transport d'un conteneur s'érodent de mois en mois sur l'ensemble des axes maritimes mondiaux. Le World Container Index, un indice spot qui est calculé par le cabinet Drewry et basé sur 8 axes majeurs Est-Ouest, s'est effondré de 69 % sur un an à début septembre 2023. Une chute des tarifs de fret qui érode logiquement la rentabilité des transporteurs maritimes. Toujours selon le cabinet Drewry, la chute des prix spot du fret maritime concerne aujourd'hui tous les axes : pour un conteneur de 40 pieds, le tarif facturé aux chargeurs a baissé de 81 % entre Shanghai et Rotterdam (-54 % en sens inverse) ou de 77 % entre Rotterdam et New-York. La Chine, en particulier, est pénalisée par la baisse de la demande occidentale.

Le transport combiné s'effondre au 1^{er} semestre 2023

Après 2 années très positives, avec notamment une hausse des volumes de 9,4 % et des tonnes.km de 7,9 % en 2022, l'activité du transport combiné s'est effondrée au 1^{er} semestre 2023 (-22 %). Le 1^{er} trimestre a été particulièrement dégradé, en raison des grèves SNCF du début d'année en opposition à la réforme des retraites, privant le secteur de conducteurs, manutentionnaires et aiguilleurs et permettant au transport routier de reprendre des parts de

marché. Le ralentissement des économies européennes a également eu un impact négatif, de même que l'explosion des coûts de l'électricité qui a dû être répercutée sur les prix du fret et qui a réduit sa compétitivité par rapport à la route. La qualité de service est également mise en cause, avec une ponctualité défaillante, souvent liée aux travaux menés par SNCF Réseau, mais aussi aux annulations régulières de sillons. Le secteur critiquait notamment en début d'année l'ab-

sence d'anticipation de SNCF Réseau sur la problématique des travaux. Le gestionnaire des infrastructures déclarait, de son côté, aux Échos que la ponctualité ne dépassait pas 59 % pour le transport combiné à fin septembre 2023, contre 78 % pour l'ensemble du fret. Mais qu'en parallèle, les demandes d'annulation et de modifications de 10 % des sillons, demandés plus de 2 ans à l'avance, sont aussi en cause dans la dégradation de la qualité de service.

Un premier test concluant de train magnétique sur rails classiques

La start-up polonaise Nevomo, soutenue notamment par SNCF, a présenté, mardi 6 septembre, les résultats d'un test de train magnétique. Si ce type de trains existe déjà ailleurs dans le monde, c'est la première fois qu'un prototype circule sur des voies classiques. « Magrail » a représenté 3 ans de recherche et a « lévité » sur les 700 mètres de rails de test de l'entreprise à Nowa Sarzyna à une vitesse de 135 km/h. Le wagon de 6 mètres de long et de 2 tonnes est passé de 0 à 100 km/h en 11 secondes – il lévite à partir de 70 km/h. Ce test est prometteur car il signifie que la mise en circulation de trains magnétiques ne nécessiterait pas de créer de nouvelles lignes et infrastructures. Or, les trains magnétiques permettent d'atteindre des vitesses plus importantes, puisqu'il n'y a pas de friction entre les roues et le rail ralentissant le train, et donc de



gagner du temps. Les trains magnétiques sont, par ailleurs, moins affectés par les aléas climatiques et usent moins les voies. Concernant l'efficacité énergétique, elle est plus importante à grande vitesse que les trains conventionnels, mais moindre à petite vitesse car les trains magnétiques requièrent plus d'énergie pour l'accélération. Nevomo espère commercialiser un premier train pour le fret en 2024 et développe également une version passagers.

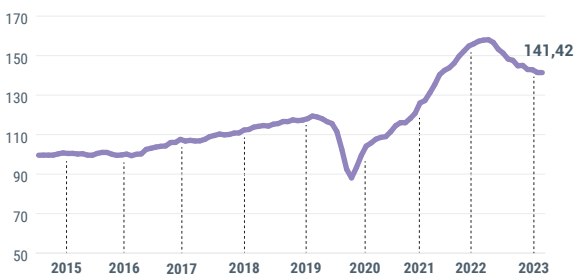
Créations et défaillances d'entreprises dans le secteur des transports et entreposage (en milliers)



* Non disponible

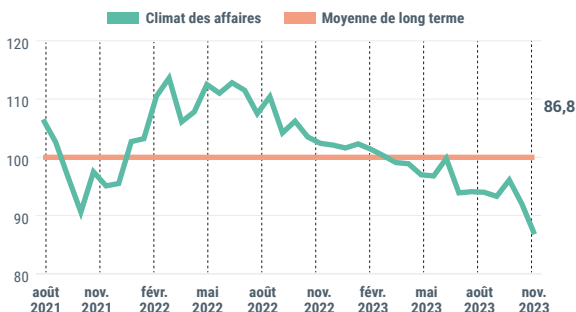
Source : INSEE, données CVS-CJO

Chiffre d'affaires en valeur du secteur des transports et entreposage (indice base 100 en 2015)



Source : INSEE, moyennes mobiles 3 mois, dernières données disponibles août 2023, données CVS-CJO

Indicateur synthétique du climat des affaires dans le secteur des transports et entreposage (indice moyen base 100 depuis 1989)



Source : INSEE, dernières données disponibles novembre 2023

↑ +5,2 %

La hausse des immatriculations de poids lourds neufs au 2^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes

↑ +8,4 %

La hausse des immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs au 2^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes

↓ -0,5 %

L'évolution de la production dans le secteur des transports et de l'entreposage au 2^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes

↓ -3,3 %

L'évolution des livraisons de gazole au 2^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes