

LA LOGISTIQUE

Joël SOHIER, 2003, Vuibert

La logistique est une *fonction transversale* de l'entreprise. Elle vient du secteur militaire avec la gestion nécessaire des mouvements massifs des troupes et de leur matériel. Les industriels ont compris, dès le 19^{ème} siècle, l'utilisation de cette fonction puisqu'elle coordonne et harmonise l'organisation des différents services ; avec le temps, ses outils ont fortement évolué.

L'objectif de la logistique est de livrer le bon produit, au bon moment, au bon endroit et à moindre coût, mais pour cela la structure doit mettre en place, en interne, des moyens fiables et évolutifs afin de satisfaire les besoins de compétitivité de l'entreprise, tout en répondant aux exigences de son marché. Elle doit trouver son avantage concurrentiel. En externe, elle est soumise à la mondialisation des échanges et aux organisations quasi-intégrées (1), par le biais de la sous-traitance entre autres, qui engendre des modifications dans la gestion des flux physiques comme celle des flux d'information. L'un ne pouvant aller sans l'autre...

Cette volonté de rationaliser les flux de marchandises permet aux entreprises d'améliorer :

- leur *gestion de stock*, en cherchant perpétuellement à l'amoindrir grâce au calcul des coûts comme le stock minimum, le stock de sécurité, le seuil d'alerte, ou encore le coût de rupture et l'identification des coûts administratifs...
- Leur *compétitivité*, en optimisant continuellement leur coût d'approvisionnement, leur coût de production, leur coût de distribution (2).
- La *massification de leur flux* en se concentrant, ou en livrant sur plateforme, elles aboutissent ainsi à des gains de productivité.
- Leur *capacité d'adaptation* grâce aux prévisions et à une bonne gestion des flux d'information, d'où l'importance de la *planification* qui peut être stratégique, c'est à dire à long terme, tactique en plaçant les ressources logistiques face aux objectifs annuels de l'entreprise, ou encore opérationnelle qui gère l'allocation des ressources en fonction des commandes à satisfaire.
- Les *échanges entre services* : en effet, la communication entre le service commercial et le service logistique est une relation à privilégier car les objectifs des deux sont similaires => accroître les marges en répondant aux besoins des clients ; seul les moyens et le langage diffèrent.
- Les *échanges interentreprises* : l'externalisation, grâce à l'utilisation de la sous-traitance, favorise la flexibilité des organisations et la baisse des prix grâce aux gains réalisés par la Supply Chain.

(1) les entreprises ont accru leur pouvoir en devenant des groupes puissants économiquement, la conséquence directe est qu'ils imposent leurs conditions, quelque soit le secteur d'activités, à leurs fournisseurs qu'ils n'hésitent pas à intégrer dans leur gestion comme s'il s'agissait d'unités de productions propres (ex : les équipementiers automobiles).

Quelques contraintes des flux physiques pour le logisticien :

- technicité : chaque entité devenant spécialiste de son savoir-faire, source de valeur ajoutée.
- Plus grande flexibilité des structures.
- Recherche de la qualité optimale.
- Efficience des moyens de production.

- Valeur financière des produits => spéculation sur les marchés financiers.
- Optimisation des stocks du fait de l'argent immobilisé.
- Optimisation des coûts (dont le *transport* voir thème)
- Meilleure négociation des achats de matières.

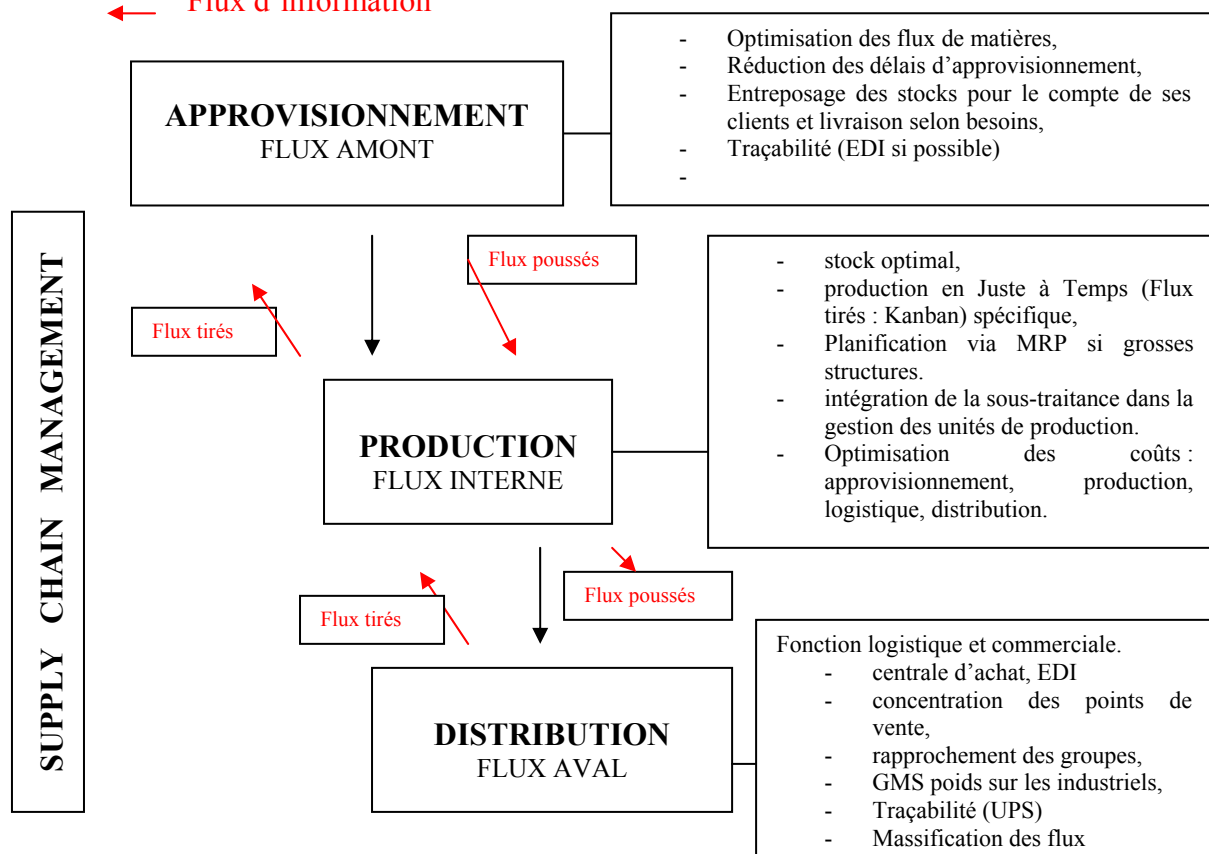
Quelques contraintes des flux d'information pour le logisticien :

- Compatibilité des systèmes d'information en interne comme en externe.
- Procédures communes.
- Contraintes culturelles et administratives (législation).
- Traçabilité.

(2) Synthèse de la chaîne logistique

→ Flux physiques

← Flux d'information



Les évolutions :

- Le logisticien intervient à tous les niveaux du processus : il analyse, mesure et organise.
- L'amélioration du système d'information favorise la gestion des flux physiques.
- Le prestataire logistique joue un rôle primordial dans les échanges de biens, plus que le transporteur avec l'élargissement de son offre de services associés, il optimise les flux grâce à ses infrastructures, anticipe les besoins des entreprises en suivant les informations économiques et géopolitique, pour pouvoir y répondre au mieux dans ce climat de surproduction actuel.

Le transport fait partie du travail du prestataire logistique qui ajoute de la valeur à son activité en intégrant à son offre une prestation de services plus étoffée. Ainsi le transport représente 40 % des coûts logistiques. En France, il occupe 850 000 emplois.

Le transport est un poste très important pour l'industriel, considéré comme le chargeur, puisqu'elle lui permet de diminuer ses stocks car les produits sont en cours de transit, et d'accroître sa trésorerie, puisqu'il y a eu vente des produits et livraison donc encaissement imminent.

Il existe six modes de transport :

- *Transport aérien* : utilisé pour les livraisons de produits à très forte valeur ajoutée, ou lorsque la rupture d'une chaîne de production est en jeu. Ce mode de transport fournit une grande sécurité et rapidité de service moyennant un prix très élevé.
- *Transport maritime* : $\frac{3}{4}$ des échanges de marchandises mondiaux utilisent ce moyen de transport du fait de son intérêt financier pour les transports de masse, de vrac, et de produits à faible valeur.
- *Transport fluvial* : transport de matières premières en vrac telle que le charbon, il est en baisse du fait d'un manque d'infrastructures et de matières sur notre territoire malgré un coût à la tonne très avantageux mais avec un inconvénient majeur qui est le délai d'acheminement.
- *Transport par tube* : réservé au gaz et au pétrole.
- *Transport ferroviaire* : très utilisé au 19^{ème} siècle du fait du manque d'infrastructures routières mais trop peu souple pour les industriels actuels.
- *Transport routier* : 90 % du trafic grâce à une grande souplesse de chargement ou de déchargement, et une amélioration des infrastructures routières, avec des délais de plus en plus courts pour des prix très attractifs. Il apparaît trois types de transport routier :
 - * Pour compte propre : c'est à dire que l'industriel transporte son fret,
 - * Pour compte d'autrui : le plus usité par le biais de prestataires spécialisés,
 - * Par location du moyen de transport = pour compte propre.

Le chargeur cherche à minorer ses coûts de transport en obtenant des conditions de livraison toujours plus favorables, du fait de la course permanente de parts de marché, c'est la raison pour laquelle il va confier sa logistique à un spécialiste en ses services et en externalisant une partie de ses charges. Le transport combiné est une réponse originale et économique au besoin de souplesse et de minoration de ses coûts de transport. C'est ainsi qu'est né le prestataire logistique en offrant au chargeur des solutions plus appropriées à la recherche d'optimisation des coûts de distribution tout en massifiant ses flux et répondant ainsi à ses propres attentes de rentabilité.

En effet, le prestataire met à la disposition du chargeur des infrastructures telles que :

- des entrepôts de stockage, (plus flexibles)
- des outils de préparations de commande conformement aux attentes des clients du chargeur, (adaptabilité)
- des organisations favorisant des livraisons sous les meilleurs délais, ou en Juste à Temps,
- des moyens de télétransmission d'informations favorisant les échanges (plus rapides, plus justes).

Le chargeur a donc satisfait à sa recherche de stock 0, d'optimisation des délais de livraison, et de traçabilité de l'information.

Le prestataire doit intégrer ses performances à son environnement économique. Il se doit d'être le plus réactif possible à toutes les évolutions du marché de ses clients afin d'anticiper leurs demandes et d'être capable d'y répondre le mieux possible.

C'est ainsi que l'on constate des évolutions :

- une *concentration de ce secteur d'activité*, car la flexibilité doit être grande et de trop nombreuses petites structures sont existantes et sont intégrées,
- un *élargissement des services offerts aux chargeurs* afin d'accroître le nombre de clients favorisant la massification des flux logistiques et optimisant les moyens mis à disposition,
- une *internationalisation du secteur* du fait de la mondialisation des marchés.

Le prestataire logistique permet ainsi à l'industriel, son chargeur, d'effectuer des gains de productivité en se concentrant sur son activité génératrice de valeur ajoutée, tout en favorisant son partenariat gagnant-gagnant.