

STRATÉGIES LOGISTIQUE

PILOTER L'ENTREPRISE EN MOUVEMENT

HORS-SÉRIE
WORLD CLASS
LOGISTICS
N°6
Décembre
2015



World Class Logistics
PARIS

**A six mois du code
des douanes de l'Union**

**Fret aérien :
l'offre s'ajuste à la demande**

**LOGISTIQUE INTERNATIONALE
SÉPARER LA BONNE
DONNÉE DE L'IVRAIE**

 @stratlog

strategieslogistique.com



Piloter vos flux internationaux de bout en bout et de manière Industrielle

Renforcer l'innovation produit | Gérer le risque de conformité | Améliorer le time-to-market



Pour plus d'information, visitez notre site internet
www.AmberRoad.com
ou contactez nous au 01 78 42 36 31

Un an de collaboration

Voici un an, presque jour pour jour, que Premium Contact et Stratégies Logistique se sont rapprochés en lançant fin 2014 un premier hors série Stratégies Logistique consacré à l'événement World Class Logistics. Tout au long de l'année 2015, chaque événement Premium Contact (Retail Chain, Value Chain Software, Value Chain Pharma, Value Chain Parts) a été accompagné d'un complément éditorial permettant d'aborder de façon sectoriel les enjeux *supplychain*. Voici donc aujourd'hui la deuxième édition Stratégies Logistique / World Class Logistics avec une pagination sensiblement augmentée.

Un partenariat qui s'étend cette année par la remise d'un prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable, organisé avec Premium Contact. 27 candidatures vont permettre de récompenser 5 entreprises dans autant de catégories et d'en distinguer 1 parmi une quinzaine de nominés. La remise a lieu le 15 décembre 2015 dans le cadre de cet événement à 17h30. Vous êtes cordialement invités à venir découvrir les lauréats !



Lionel Barbé
Directeur général de Premium Contact

SOMMAIRE

► DÉCOUVRIR

- 5 Conférences à valeur ajoutée
- 6 Maîtrise de la donnée, un levier de performance
- 8 Les chargeurs en veille
- 10 A six mois du Code des douanes de l'Union
- 14 Dépasser les limites du lean
- 16 L'atout des supplychains internationales
- 18 La transition supplychain du CERN
- 19 La chasse aux kilomètres à vide

► APPROFONDIR

- 20 Logistique internationale : séparer la bonne donnée de l'ivraie
- 26 Fret aérien : L'offre s'ajuste à la demande



STRATÉGIES LOGISTIQUE
PILOTER ■ L'ENTREPRISE ■ EN MOUVEMENT

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

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

► **Rédaction** - Rédacteur en chef : Gilles Solard - Tel : 09 612 644 58 - gilles.solard@strategieslogistique.com

A participé à ce numéro : Erick Demangeon.

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

► **Publicité** : Editions Presse pilote - 24 allée des Verdiers - 95800 Courdimanche

Portable : 06 38 38 36 87 - Fax : 01 34 46 02 45 - email : administration@strategieslogistique.com

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

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

Pour la CEE, précisez le numéro de TVA Intracommunautaire.

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

ISSN 1249-2965 – Imprimé en France : Maqprint



Value Chain Software PARIS

10 MARS 2016 - CŒUR DÉFENSE

L'évènement IT de la Supply Chain



Rendez-vous
one to one



Ateliers &
conférences



Networking

Visions, solutions et partages
d'expériences autour de la performance
de la Supply Chain digitale

www.logiciel-supply-chain.com

VOTRE CONTACT



Cédric Vialleton
chef de projets
cvialleton@premiumcontact.fr
Tél. : 01 46 23 60 16

Sponsor



En partenariat avec



Un évènement



Premium Contact est
membre de l'ASLOG

Conférences à valeur ajoutée

Organisé par Premium Contact avec le concours de Stratégies Logistique, World Class Logistics propose ce 15 décembre plusieurs événements, dont un cycle de conférences. Les leaders dans divers domaines de la supply chain y dessineront les contours des nouveaux enjeux de la logistique internationale, les solutions et nouvelles technologies pour les anticiper.

Evénement 100 % business source d'opportunités de networking, World Class Logistics est aussi une manifestation à fort contenu. En témoigne une fois encore son cycle de conférences dont chacune a l'ambition d'apporter une réelle valeur ajoutée à ses participants. Tel sera le cas de l'intervention d'Olivier Romanet. Directeur logistique EMEA de Schneider Electric, il présentera la mise en œuvre d'un nouveau schéma logistique en Espagne devenu aujourd'hui un avantage concurrentiel au bénéfice des clients et des partenaires du groupe Schneider Electric. Dans un autre domaine industriel consacré aux matériaux de construction, William Beguerie, directeur général de Saint-Gobain Glass Logistics, dévoilera les solutions déployées dans le but d'optimiser le plan de transport de verre pour le compte du leader Saint-Gobain Glass. Exclusivité du World Class Logistics, le CERN, l'Organisation européenne pour la recherche nucléaire, livrera en avant-première les conclusions de son audit complet de sa supply chain réalisé avec le concours de SNS ALOER. Ces travaux sont à l'origine d'une feuille

de route 2020 reconfigurant l'ensemble des processus, flux, systèmes d'information, entrepôts, ateliers et transports internes du laboratoire scientifique.

Comprendre la nouvelle donne internationale

A 6 mois de l'entrée en vigueur du nouveau Code des douanes de l'Union, les douanes françaises exposeront les nouvelles opportunités offertes aux importateurs et exportateurs implantés en Europe et en France. A travers des exemples concrets, les nouvelles procédures telles que le dédouanement centralisé, le développement de la dématérialisation et le nouveau rôle de l'opérateur économique agréé (OEA) y seront développés, ainsi que l'ensemble des actions menées par la DGDDI pour accompagner les entreprises. En parallèle, deux conférences aborderont les nouvelles pratiques et outils destinés à optimiser les performances des entreprises à l'international. La première consacrée au Cross-trade sera animée par ACTE International, tandis que la deuxième assurée par Amber Road, présentera les nouvelles générations de systèmes

d'information au service de la performance des supply chain internationales et du sourcing lointain.

Agilité des entreprises

De son côté, ProConseil ouvrira un cycle dédié à la maîtrise de la variabilité. « *Les entreprises industrielles connaissent bien la variabilité de la demande, autrement dit l'incertitude liée à leurs marchés. Elles sont moins conscientes en revanche des autres facteurs de variabilité qui se propagent tout au long de leur supply chain liés aux approvisionnements, aux opérations mais aussi dus aux décisions managériales* », explique Guy Zeitoun du cabinet ProConseil. Grand témoin de cette conférence, Guy Zeitoun partagera au moyen d'exemples concrets les méthodes visant à limiter cette variabilité et les risques associés. Originales, les approches déjà éprouvées dans de nombreuses entreprises ont démontré leur capacité à réduire, en parallèle, les lead-times, les en-cours et stocks, à éliminer les manquants, et à augmenter les surfaces et les taux de rendement synthétiques sur toute la supply chain et de façon récurrente.

Dans la même logique de

performance et d'agilité des entreprises industrielles, la conférence animée par Saypartners autour de la méthode des Flux tirés expliquera comment dépasser les limites du Lean manufacturing.

Prix Stratégies Logistique de l'Innovation durable

Innovation toujours avec la conférence de la société Nefab. Autour de l'Internet des objets et des objets connectés, elle posera les enjeux et potentiels des emballages dans ce domaine. Les nouvelles formes de livraison urbaine collaborative (ou delivery crowdsourcing) seront enfin au cœur de l'intervention de Jérôme Libeskind, expert en logistique urbaine et e-commerce. Ce cycle de conférences s'achèvera sur un moment convivial avec la remise des premiers Prix Stratégies Logistique de l'Innovation durable. Ils récompenseront les meilleures initiatives de développement durable transport et logistique autour de six catégories : Chargeurs, Prestataires et Transporteurs, Infrastructures, Eco-conception, Logistique urbaine et le Grand Prix Stratégies Logistique. ■

ERICK DEMANGEON

Maîtrise de la donnée, levier de performance

Moteur du commerce international et des besoins en transports, le développement de la sous-traitance industrielle à l'échelle mondiale place la gestion de l'information au cœur des supply chain. Respect des règles en vigueur, réactivité, optimisation, visibilité... les enjeux associés sont multiples et s'appuient sur des outils de nouvelle génération pour les piloter.

Dans un environnement fluctuant et concurrentiel, l'information devient le nerf de la guerre. Si les outils mis à la disposition des entreprises regorgent de données diverses et variées, leur traitement pour agir avec rapidité, précision et pertinence se complexifie au fur et à mesure que les supply chain s'étendent géographiquement, et impliquent des intervenants multiples. « L'accès et la précision des données demeurent essentiels pour piloter et suivre les chaînes d'approvisionnement étendues, mais aussi pour anticiper leurs points de fragilité », confirme Celine Bonniot. « Dans une chaîne logistique complexe, connaître à tout moment le statut de la marchandise, son historique depuis la commande et pendant son acheminement est stratégique », ajoute la responsable marketing France / Benelux chez GT Nexus. Un sujet d'actualité illustré par les cellules de crise nées dans de nombreuses entreprises au lendemain d'événements exceptionnels tels que le tsunami au Japon et, plus récemment, l'accident dans le port chinois de Tianjin. Pour améliorer leur visibilité,

agilité et réactivité sur toute la chaîne, les chargeurs et leurs prestataires transport - logistique disposent aujourd'hui d'une nouvelle génération d'outils collaboratifs.

Sécuriser les supply chain

Passées les frontières de l'Union par exemple, les supply chain internationales composent avec des règles douanières, fiscales, législatives, sanitaires très différentes. Du coup, le Grand Export ou le Grand Import, source d'opportunités, est également synonyme de nouveaux risques. « Les méconnaître peut se traduire par des immobilisations de marchandises longues et coûteuses voire par des condamnations et sanctions ou altérer l'image de l'entreprise », souligne Paul Simon-Thomas, Country Manager France d'Amber Road. Si l'éditeur est implanté depuis novembre 2014 dans l'Hexagone, il s'appuie sur une solide expérience de plus de 22 ans dans un domaine original : « Amber Road propose aux grandes entreprises internationales et aux PME en développement, une solution Cloud unique associant pour

la première fois des modules de gestion du commerce international à une base de données digitalisée, comprenant des millions de contenus réglementaires, mise à jour en temps réel pour 145 pays. Lors d'une transaction à l'international, l'entreprise peut ainsi automatiser ses processus de contrôle et s'assurer que l'opération respectera toutes les règles en vigueur dans le ou les pays concernés ». Contexte géopolitique, embargo, environnement législatif mouvant, fiabilité des fournisseurs, barrières culturelles... la plate-forme de l'éditeur permet aussi d'alerter en amont les éventuels risques et sur les points de vigilance. « Cette veille réglementaire s'impose de plus en plus aux entreprises qui définissent des règles d'éthique. Dans la perspective du Code des Douanes de l'Union qui renforce le statut d'Opérateur Economique Agréé, elle apporte des éléments tangibles sur le sérieux des procédures sûreté - sécurité mises en œuvre ».

Référentiel fournisseurs

Fort de ce positionnement, Amber Road a procédé en

mars 2015 à une croissance externe stratégique avec l'acquisition de l'éditeur ecVision. Complémentaire à son offre d'automatisation des processus de gestion du commerce international, ce dernier enrichit son expertise dans le sourcing import. « Avec ecVision, Amber Road ajoute à sa suite logicielle des solutions permettant de gérer à la source l'ensemble du cycle de vie des produits : de leur conception, au choix et à la réservation des matières premières jusqu'à leur fabrication puis leur livraison. Pour les grands acteurs de la mode, du textile, de la distribution spécialisée ou de la cosmétique et de l'agroalimentaire, la maîtrise de ces processus et des risques associés représente un enjeu vital ». Le périmètre d'Amber Road s'élargit de fait à la constitution de référentiel fournisseurs et s'ouvre ainsi à la traçabilité jusqu'à l'origine du produit. « Des pays autorisent certains composants, d'autres les interdisent. Cette connaissance approfondie des partenaires, de l'origine du produit et la capacité de la tracer est du coup stratégique pour le développement commercial d'une entreprise ».

Michelin, Valéo, Chronopost, Saint-Gobain, la Société Générale, la Ville de Lille... sont quelques-unes des références de l'éditeur en France.

Voir pour agir

Désormais sous le giron d'Infor, GT Nexus propose une autre plate-forme collaborative développée sur le Cloud aux enjeux différents. « *Fournir le bon produit, au bon moment, au bon endroit, en bonne quantité, demande un effort considérable de coordination et de synchronisation. Alors que les entreprises continuent d'investir dans la relation client, leur capacité à rationaliser la circulation de leurs marchandises et stocks est à la traîne. Pour rester compétitives, elles commencent à adopter la technologie Cloud, non seulement pour collaborer avec leurs partenaires en temps réel, mais aussi pour gagner en agilité face aux fluctuations rapides de leur marché ou à l'accélération de leurs cycles à l'image des filières textile et mode* », explique Celine Bonriot.

Avec 25 000 entreprises dans le monde, la plate-forme GT Nexus fonctionne tel un réseau social type Facebook ou LinkedIn. Pour le compte d'un chargeur de l'industrie ou de la distribution, elle réunit sur un portail unique et à l'aide d'interfaces d'échange communes, tous ses partenaires : fournisseurs, prestataires logistiques et établissements financiers. Selon les droits d'accès délivrés, chaque maillon est informé des actions et des opérations effectuées par les autres membres. Présentée comme une "tour de contrôle" four-

nissant une visibilité sur toute la chaîne d'approvisionnement de façon dynamique, GT Nexus déclare aujourd'hui la gestion de flux correspondant à plus de cent milliards de dollars US par an ! « *Moyen de contrôler la performance sur toute la supply chain et de connaître les niveaux de stock à chacun de ses maillons, l'information mise à disposition par notre plate-forme permet une prise très rapide de décisions afin de respecter les engagements commerciaux pris* », résume la responsable. Présidé par Mike Ellerby, International Systems Manager chez le distributeur américain Sears, le GT Nexus Shipper' council œuvre en parallèle à l'amélioration continue de l'outil comme, par exemple, en termes de qualité des données échangées entre ses membres.

Optimisation opérationnelle

Avec le pilotage, la planification optimisée des processus et des ressources, notamment humaines, est un autre enjeu des supply chain étendues. Telle est la spécialité de Quintiq, filiale de Dassault Systèmes depuis septembre 2014. « *Dès son origine, notre plate-forme collaborative a été conçue pour résoudre tous les casse-têtes de planification et d'optimisation de la supply chain des entreprises quels que soient leur secteur d'activité, la spécificité de leurs règles métiers ou l'échelle géographique. Avec des gains significatifs en délais, coûts et en qualité de service, notre solution permet de prendre des décisions sur tous les horizons de planification : de la conception de*

la supply chain à l'ordonnement de fin de production. Quintiq permet également de réagir aux imprévus en temps réel en s'interfaçant avec des solutions mobiles dont les informations remontées du terrain serviront à recalculer automatiquement les plannings tout en les optimisant », présente Henri Beringer, directeur général France de Quintiq France.

Quelques cas concrets dans l'industrie, la logistique et la gestion des ressources humaines donnent un aperçu de la diversité des défis relevés et des résultats obtenus avec la plate-forme de l'éditeur proposée sur site ou en mode Cloud. Pour le compte de DB Schenker Rail, la ponctualité de ses trains de marchandises européens est passée de 80 à plus de 90 %. Autre exemple au Canada, ArcelorMittal Mines a engagé une refonte de sa logistique portuaire à Port-Cartier dans le comté québécois des Sept-Rivières. Avec près de 24 MT de minerai de fer expédiées chaque année, l'industriel a sélectionné Quintiq pour automatiser la gestion de ses postes d'amarrage. Connecté au système d'information de l'industriel, sa solution tient compte d'une série de paramètres : les indicateurs de performances (KPI) d'ArcelorMittal Mines, les contraintes matérielles et capacitaires de chaque poste, les caractéristiques de chaque navire... Son déploiement a permis de réduire les délais de chargement, les risques de surestaries (très onéreuses dans le maritime), et les coûts liés aux modifications des heures d'arrivée prévues des navires. Dans ce cas, les plannings

sont recalculés et optimisés automatiquement.

Créateur de "value-chain"

Pour le distributeur de semences Syngenta Seeds, filiale du groupe Syngenta, Quintiq a été sélectionné pour optimiser et planifier de façon coordonnée et dynamique les opérations de ses usines et entrepôts situés en Europe, Afrique et Moyen-Orient. Dans ce cadre, sa plate-forme calcule la capacité de production et les ressources requises pour répondre aux commandes clients de la zone en intégrant plusieurs variables : qualité des graines, fluctuations des commandes, KPI fixés par Syngenta Seeds dont de limite des niveaux de stocks sur toute la chaîne ou le taux de satisfaction client. « *Notre solution collaborative permet de casser les silos organisationnels et d'effacer les distances* ». Aujourd'hui Quintiq intervient auprès d'industriels qui assurent 20 % de la production d'aluminium laminé dans le monde, collabore à la création des tableaux de services en charge de 65 % de l'espace aérien international, ou dans la livraison de millions de colis au service des leaders mondiaux de la logistique express. A travers le monde et pour des schémas opérationnels à dimension régionale, nationale ou internationale, l'éditeur déclare des références dans la plupart des filières industrielles et de la distribution comme en France avec Lafarge, Saint-Gobain Glass Logistics, la Société Alsacienne de Meuble, Constellation, AkzoNobel, Wavin... ■

ERICK DEMANGEON

Les chargeurs en veille

Au service du commerce international, les transports maritime et aérien ont fait l'objet de deux "Livres blancs" récents à l'initiative de l'European Shippers' Council. Les chargeurs européens y analysent l'évolution de l'offre, et formulent plusieurs propositions susceptibles de l'améliorer... ou d'empêcher d'éventuelles positions dominantes.

Dans un environnement fluctuant et co-Justifiées par les armements dans le but de rationaliser les services, réduire les coûts et mieux utiliser leur flotte, les alliances sont désormais monnaie courante dans le transport maritime de conteneurs. Face à leur importance croissante, depuis 2013, les autorités de la concurrence américaine, européenne et chinoise ont décidé de se rencontrer pour évaluer leurs impacts sur le fonctionnement de ce marché. Cette démarche croise les préoccupations des chargeurs dont européens, réunis au sein de l'European Shippers' Council (ESC) à l'initiative d'un Livre blanc sur le secteur en juin 2015.

Si l'ESC se déclare favorable à l'amélioration de la productivité et de la qualité de service mise en avant par les transporteurs maritimes, le Conseil reste vigilant en revanche « *sur les risques potentiels de cette concentration tels que, la réduction du nombre d'escales directes, l'augmentation des temps de trajet, et la baisse artificielle des capacités* ».

Ce risque est d'ailleurs partagé dans l'enquête "The way ahead" 2015 réalisée par Norton Rose Fulbright. Au regard de la surcapacité persistante dans le transport maritime, des nouvelles commandes reçues par les chantiers navals, et de l'incertitude économique mondiale, le cabinet d'avocats d'affaires souligne



Réduire de 48 h d'ici 2020 les délais porte-à-porte en fret aérien.

que les prochains investissements menés dans le secteur seront guidés par la concentration. Illustrées par les négociations exclusives de CMA CGM en vue d'acquérir Neptune Orient Lines (NOL), les fusions-acquisitions ainsi que la création de co-entreprises

et d'alliances seraient au cœur des prochaines batailles. En ligne avec les réserves manifestées par les chargeurs, Norton Rose Fulbright anticipe « *une domination accrue des plus gros acteurs du secteur* », seuls ou sous la forme de groupements opérationnels.

GSA, les chargeurs s'unissent à l'échelle mondiale

Depuis le 25 mars 2015, les chargeurs européens, asiatiques et nord-américains disposent d'une nouvelle instance qui les représente au plan mondial. Baptisée Global Shippers' Alliance (GSA), elle rassemble trois associations : l'European Shippers' Council (ESC), l'Asian Shippers' Association (ASA), et l'American Association of Exporters and Importers (AAEI). Son périmètre couvre les transports aérien et maritime ainsi que les procédures douanières. Dans ce cadre, la GSA a pour objectif de nouer un dialogue avec les autorités publiques internationales, les gouvernements nationaux ainsi que les associations, groupements et fédérations du secteur des transports et de la logistique. Parmi les sujets sur lesquels se sont entendues les trois associations cofondatrices figurent les méthodes de fixation des taux de fret en aérien et en maritime, surcharges incluses, ainsi que les frais de manutention (Terminal Handling Charges - THC) dans les terminaux portuaires. La concurrence, la sécurité et les réglementations douanières complètent ces missions avec la normalisation dans les échanges de données, et la qualité de service dans le transport international.

Appel aux autorités de la concurrence

Si ces prévisions venaient à se confirmer, les chargeurs européens craignent une évolution de l'offre vers une situation oligopolistique autour de quatre alliances*. Ils appellent du coup « *à revoir les procédures et garde-fous* » préalables à l'établissement de ces coopérations, et à suivre dans le temps leur déploiement. Parmi ses proposi-

tions, l'ESC préconise que les autorités de la concurrence définissent ensemble « la notion de marché pertinent afin que les parts de marché soient calculées de manière homogène ». Ce souci de normalisation apparaît aussi via la demande « de création d'un dossier harmonisé au niveau mondial soumis aux armateurs par les autorités de la concurrence. Le format de dépôt de la Federal Maritime Commission (FMC, Etats-Unis, nldr) pourrait être utilisé comme modèle ». Avec ces approches communes entre autorités de la concurrence, l'ESC suggère le développement d'outils d'analyse à partir des données du marché en provenance de ses membres et des commissionnaires de transport, et la définition d'indicateurs de performance (KPI) partagés avec les armateurs.

Réduire de 48 h les délais porte-à-porte

Dans le fret aérien, les chargeurs européens ont également actualisé



Emirates SkyCargo, première compagnie cargo mondiale à l'international.

récemment leurs attentes par le biais du Livre blanc "Airfreight 2020 and Beyond". A l'attention des compagnies aériennes et surtout des freight forwarders qui les représentent auprès d'elles, ce document souligne les marges de progrès de la filière comparée aux services des

intégrateurs - expressistes. Bien que salué, le développement de standards Qualité à partir des années 90 via la plate-forme Cargo 2000 est jugé insuffisant. Aussi, l'ESC interpelle-t-il l'ensemble de la chaîne du fret aérien pour que ces standards soient adoptés avant 2020. Favorable aux politiques de libéralisation du ciel et d'ouverture des droits de trafics en Europe vers des compagnies de pays tiers, les chargeurs rappellent aussi les objectifs d'IATA sur la compétitivité et les délais d'acheminement de bout en bout. Soit réduire de 48 h d'ici 2020 les délais porte-à-porte qui, depuis 40 ans, seraient inchangés autour de 6 à 7 jours. Autre sujet de tension : les règles d'application des surcharges carburant...

En matière de sûreté-sécurité, ils s'opposent au 100 % scanning / screening, et se déclarent prêts à s'investir davantage dans les process, quitte à les réaliser eux-mêmes dans certains cas. Les différences constatées entre pays sur l'application des mesures sûreté-sécurité ainsi que le manque de reconnaissance mutuelle entre régions continentales voire entre pays d'une même zone économique, sont également pointés. Sous l'égide de l'OACI enfin, un effort particulier en matière d'émissions de gaz à effet de serre est attendu à travers une croissance nulle des émissions d'ici 2020, et une réduction de 50 % à horizon 2050. ■

ERICK DEMANGEON

* M2, Ocean Three, CKYHE et G6



Face aux alliances dans le transport maritime conteneurisé, les chargeurs appellent à revoir les procédures d'établissement, et à renforcer les garde-fous.

A six mois du Code des douanes de l'Union

L'entrée en vigueur du Code des douanes de l'Union au 1^{er} mai 2016 suivie d'une mise en œuvre progressive jusqu'en 2020, rebat les cartes des échanges commerciaux européens avec le reste du monde. Comment en saisir les opportunités à travers, par exemple, ses nouvelles procédures de dédouanement qui succèdent aux PDD, PDU et PDUC actuelles ? Quelles sont les mesures mises en œuvre par les douanes françaises pour les connaître et les anticiper ?

Le nouveau Code des douanes de l'Union entrera en vigueur en mai 2016. « *Ce sera la réforme la plus profonde des pratiques douanières au sein de l'Union européenne de ces 20 dernières années. Elle sera à l'origine de nouvelles opportunités et d'une meilleure compétitivité pour les supply chain des entreprises européennes et françaises* », assure Karine Boris Treille. Voté en octobre 2013, les discussions sur ses dispositions d'application à travers ses actes délégués et d'exécution sont

engagées depuis, tandis que le déploiement des nouveaux systèmes d'information associés sera progressif jusqu'en 2020. « *Succédant au Code des douanes communautaires en vigueur depuis 1992, le CDU consacre la douane électronique et d'une manière générale, la dématérialisation. Au service de la compétitivité des entreprises européennes, son objectif est d'adapter les règles douanières à leur nouvel environnement marqué par l'élargissement de l'Union, la mondialisation des échanges, l'augmen-*



DGDDI : Limiter l'immobilisation des marchandises nécessaire à leur déclaration à moins de 5 minutes pour 95 % des flux.

Guichet Unique National

Démarche interministérielle dont le pilotage est assuré par la douane depuis 2010, le Guichet Unique National (GUN) est opérationnel depuis fin 2012. Son but : dématérialiser les démarches et établir des communications entre les administrations afin que les opérateurs économiques n'aient qu'un seul point d'entrée pour une opération transfrontalière. Cheville ouvrière de ce portail, l'interconnexion du système d'information douanier DELTA avec les bases informatiques de 15 administrations nationales permettant de simplifier l'accès aux démarches administratives à l'importation et à l'exportation. Point d'accès unique, cette interconnexion vise aussi à automatiser les contrôles et à libérer les marchandises de façon plus rapide.

tation des flux internationaux, la révolution digitale, et les enjeux sûreté-sécurité », explique la chef du Pôle Action Economique du service des douanes de Paris-Ouest. Le nouveau Code consacre enfin le statut d'opérateur économique agréé (OEA) « *en lui conférant davantage de poids, d'allègements, facilités et simplifications dont pourront bénéficier leurs titulaires* ».

Nouvelles procédures de dédouanement

Tel est le cas dans la mise en œuvre de ses nouvelles procédures de dédouanement dont celle avec présentation de marchandises dans des locaux

agréés. Elle remplace la procédure de dédouanement domicilié (PDD). Avec déclaration "normale", la PDD est rebaptisée Dédouanement avec déclaration standard et agrément des locaux. « *Il s'agira désormais d'une procédure de droit commun. L'accès à cette procédure est donc facilitée* ». Quant à la PDD avec déclaration "simplifiée", elle devient une procédure de dédouanement avec déclaration simplifiée et agrément des locaux. De droit commun également, elle nécessitera toujours une autorisation fondée sur l'audit des critères OEA mais allégé : absence d'antécédents douaniers, fiscaux

GSA, les chargeurs s'unissent à l'échelle mondiale

Depuis le 25 mars 2015, les chargeurs européens, asiatiques et nord-américains disposent d'une nouvelle instance qui les représente au plan mondial. Baptisée Global Shippers' Alliance (GSA), elle rassemble trois associations : l'European Shippers' Council (ESC), l'Asian Shippers' Association (ASA), et l'American Association of Exporters and Importers (AAEI). Son périmètre couvre les transports aérien et maritime ainsi que les procédures douanières. Dans ce cadre, la GSA a pour objectif de nouer un dialogue avec les autorités publiques internationales, les gouvernements nationaux ainsi que les associations, groupements et fédérations du secteur des transports et de la logistique. Parmi les sujets sur lesquels se sont entendues les trois associations cofondatrices figurent les méthodes de fixation des taux de fret en aérien et en maritime, surcharges incluses, ainsi que les frais de manutention (Terminal Handling Charges - THC) dans les terminaux portuaires. La concurrence, la sécurité et les réglementations douanières complètent ces missions avec la normalisation dans les échanges de données, et la qualité de service dans le transport international.

et pénaux, et existence de procédures internes efficaces validées par les douanes. « *L'exigence de solvabilité financière n'est plus un critère suspensif* ». De son côté, la procédure de domiciliation unique (PDU) est remplacée par le dédouanement centralisé national. Grâce à ce dernier, une entreprise pourra déposer en France auprès d'un bureau de douane une déclaration concernant des marchandises présentées dans le ressort d'un autre bureau de douane français. Le dédouanement centralisé national dissocie donc le flux déclaratif et documentaire du flux physique marchandises ». Le bureau de domiciliation d'aujourd'hui deviendra le bureau de déclara-

tion de demain chargé des déclarations en douane et de la mainlevée des marchandises. Quant au bureau de rattachement d'aujourd'hui, il deviendra le bureau de présentation où les marchandises seront présentées physiquement. « *Les enjeux du dédouanement centralisé national sont multiples : répondre aux évolutions réglementaires de l'Union européenne, poursuivre la*

simplification des procédures en offrant aux opérateurs qui le souhaitent un point de contact unique pour leurs opérations de dédouanement, fluidifier et réduire les coûts des opérations de dédouanement accompagnant la rationalisation de l'organisation des entreprises ». Ouverte à tous les opérateurs, cette procédure s'appliquera à l'import comme à l'export, à toutes les déclarations et marchandises.



Le plan de la DGDDI "Dédouanez en France" vise à faire de la France un acteur majeur du commerce mondial.

Pack routier OEA sûreté-sécurité

Le nouveau CDU consacre le statut d'opérateur économique agréé (OEA) sur toute la chaîne d'approvisionnement. En France comme dans les autres États membres, l'une des faiblesses dans sa mise en œuvre concerne le transport routier de marchandises, soit le mode dominant indissociable pour la gestion des flux internationaux. Ce constat est à l'origine d'un dispositif de parrainage original en France à l'initiative de TLF Overseas avec le concours de la DGDDI et du cabinet Kilean. Baptisé OEA Pack routier sûreté-sécurité, il consiste pour une entreprise certifiée Full adhérente de TLF, à parrainer un transporteur routier pour l'obtention du certificat OEA Sûreté-sécurité. Fruit d'un travail collaboratif lancé en janvier 2014, cette démarche a été ponctuée le 2 avril 2015 par la remise du premier certificat sûreté-sécurité au transporteur routier Hexatrans parrainé par Tepmare. D'autres ont été obtenus depuis ou sont en cours d'instruction avec le concours de Crystal Group, Geodis, Heppner, SDV... parrainant par exemple RAE, MF Transports, Transports Florczak, Express Catalan, Transports Michel, Arc Transports... Adapté aux PME du transport routier, le Pack routier OEA sûreté-sécurité permet l'accès d'une boîte à outils et d'approches d'accompagnement sur-mesure. Pour mémoire, la DGDDI s'est fixée pour objectif d'atteindre 10 000 certificats OEA en France d'ici 2018 soit une multiplication par 5 par rapport à aujourd'hui.

De la "PDU" à la "DCC"

S'agissant enfin de la procédure de domiciliation unique communautaire (PDU), elle est remplacée par le dédouanement centralisé communautaire. Deux principes et deux exigences encadrent aujourd'hui la PDU. Au titre des principes, elle fixe la centralisation du dépôt des déclarations et du paiement des droits de douane auprès d'un seul État membre (dit de « domiciliation »), et l'acquittement de la TVA, des autres taxes nationales ainsi que l'accomplissement des formalités statistiques auprès de chaque État membre (dit de « rattachement »). Au titre des exigences, l'entreprise doit satisfaire aux critères

OEA Full ou Simplifications douanières, et posséder une autorisation. Désormais aux OEA, le dédouanement centralisé communautaire introduit la notion d'interlocuteur unique qui confère un rôle accru au bureau de domiciliation en qualité de point unique pour communiquer tous les éléments sur les statistiques et la TVA. « *Le dédouanement centralisé communautaire rend nécessaire la mise en place d'un système d'échanges automatisé des informations entre les bureaux de douane concernés* ». Ce système d'échanges des données sera opérationnel d'ici 2019/2020.



Des régimes particuliers aux régimes économiques

Dans un but de simplification, un autre volet essentiel du prochain CDU concerne la réforme des régimes particuliers en régimes économiques autour de trois fonctions : stockage via l'entrepôt douanier et les zones franches, transformation à travers le perfectionnement passif et actif, et utilisation par le biais de l'admission temporaire et la destination particulière. « *Le perfectionnement actif est le régime qui subit le plus de modifications. Elles concernent la suppression de l'obligation de réexporter qui entraîne la disparition du perfectionnement actif remboursé et de la perception des intérêts compensatoires* ». Un second changement prévoit « *la fusion du perfectionnement actif et la transformation sous douane sous un seul régime qui sera apuré, soit par des réexportations, soit par des mises en libre pratique* ».

En parallèle, les conditions et les délais de délivrance des autorisations sont simplifiés et raccourcis avec la prise en compte du certificat OEA (sachant que

l'échéance des autorisations actuelles est fixée au plus tard le 1^{er} mai 2019). L'extension de la notion d'équivalence à tous les régimes particuliers, l'assouplissement de la procédure liée aux mouvements de marchandises ou les nouvelles règles applicables pour les garanties... sont d'autres évolutions induites par le CDU à l'instar de la garantie globale à montant

réduit et de l'autoévaluation. Appelée aussi self-assessment, l'autoévaluation permet à une entreprise OEA d'effectuer sous son propre contrôle et sous sa responsabilité certaines formalités douanières comme la détermination du montant des droits éligibles à l'importation ou à l'exportation.

Plan "Dédouanez en France"

Dans la perspective du nouveau CDU, la Douane française a dévoilé le 22 septembre dernier à Paris un plan d'accompagnement des entreprises. Baptisé "Dédouanez en France", son objectif est « *de faire gagner aux plateformes logistiques françaises des parts de marché à l'international, et de faire de la France un acteur majeur*

du commerce mondial en adoptant une stratégie conjuguant à la fois maîtrise des risques et fluidité des échanges ». Composé de 40 mesures mises en œuvre progressivement au cours des 3 prochaines années, ce plan tente de combiner « *un haut niveau de sécurité dans les échanges* » avec le développement d'actions visant à « *simplifier et à optimiser les formalités, réduire les coûts et le temps de dédouanement, et à accompagner les entreprises à l'international* ».

Consacré à la simplification et à l'optimisation des formalités, son premier volet de 13 mesures privilégie « *la démarche de l'interlocuteur unique, la dématérialisation et la sécurisation des échanges* ». L'accent est mis notamment sur le développement du dédouanement centralisé national. Parmi les outils et initiatives lancés dans ce cadre, la DGDDI promeut le Guichet Unique National (GUN). Pour les formalités de 15 administrations, le GUN est accessible via le site Pro.douane et complété par 3 sources d'information : les Cellules conseil aux entreprises régionales, un service Grands Comptes national et, dès 2016, un numéro de téléphone unique pour contacter l'ensemble des services douaniers.

En matière de numérisation des échanges, les objectifs sont ambitieux avec la dématérialisation de 100 % des demandes d'autorisations et formalités douanières d'ici fin 2017 ainsi que des créances liées à horizon 2018. Cette démarche inclut

Le Custom Representative

La prochaine application du CDU confère aux organisateurs de transport international de nouveaux rôles et missions en matière de conseils douaniers et fiscaux auprès de leurs clients industriels et de la distribution. Pour de nombreux experts, le nouveau Code constitue une "révolution" pour les commissionnaires agréés en douane avec l'avènement du représentant en douane (ou Custom Representative). Ouvert à tous ou presque au regard des conditions actuelles très peu contraignantes associées, ce nouveau statut met fin au monopole des commissionnaires agréés en douane. Sans être opposée à cette évolution, cette profession s'organise en revanche et mobilise son action sur les critères d'octroi du nouveau statut. En sus d'une expérience de 3 ans et d'une qualification professionnelle à prouver, la filière est engagée dans la création d'un standard de compétence harmonisé au plan européen. Sous l'impulsion du CLECAT et de la CONFIAD, deux organisations internationales représentatives du secteur, la définition de ce standard a été confiée à l'AFNOR sous l'égide du Comité européen de normalisation (CEN). Ces travaux visent à mieux encadrer les conditions d'exercice du futur représentant en douane dans les Etats membres, et à préciser ses qualifications. Leur achèvement est escompté avant le 1^{er} mai 2016.

Autoliquidation de la TVA due à l'importation

L'une des conséquences du CDU est de mettre davantage en concurrence les administrations douanières des 28 Etats membres pour attirer sur leurs territoires la gestion des formalités des assujettis aux droits et taxes. Dans cette perspective, l'Administration douanière française possède plusieurs atouts dont l'autoliquidation de la TVA due à l'importation accessible depuis le 1^{er} janvier 2015 aux entreprises bénéficiaires d'une procédure de domiciliation unique (PDU). « Cette mesure vise à promouvoir l'attractivité des installations portuaires et aéroportuaires françaises. Elle répond au besoin d'allègement des charges de trésorerie pesant sur les entreprises en limitant les effets du coût de portage de la TVA. Elle s'inscrit aussi parmi les dispositifs de facilitation déjà accordés par la douane française », présente Karine Boris Treille. Ouverte à tout assujetti fiscal et mesure de simplification douanière, la PDU s'adresse à des opérateurs de confiance. Elle est délivrée en région par les services des douanes au plus près de l'activité des entreprises. La PDU renforce en outre l'attractivité des plateformes logistiques en plaçant les entreprises dans une dynamique de centralisation de leurs opérations, une des exigences du futur CDU.

Dans ce cadre, l'autoliquidation de la TVA due à l'importation demeure un régime optionnel, complémentaire aux autres facilités accordées par la douane. Pour en bénéficier, l'opérateur titulaire d'une PDU doit la solliciter lors du dépôt de sa déclaration en douane auprès de son bureau de domiciliation. Dans ce cas, la douane liquide la déclaration mais ne perçoit pas la TVA. Celle-ci sera due et à indiquer sur leurs déclarations de chiffre d'affaires. Pour ce faire, une ligne dédiée a été créée sur le support déclaratif CA3. Pour les opérateurs non titulaires d'une PDU, ils devront suivre un audit d'agrément pour l'obtenir. Pour mémoire, cette procédure est soumise à des modalités et à des critères d'octroi stricts : Absence durant les 3 dernières années d'infractions graves et répétées à la législation douanière, existence d'un système efficace de gestion des écritures commerciales, solvabilité financière assurée au cours des 3 dernières années...

la création d'un volet export à la procédure Delta-X pour le fret express courant 2016. S'agissant de la sécurisation des flux, la Douane entend « augmenter de 50 % sous 3 ans le nombre d'entreprises labellisées Exportateur Agréé » qui permet d'attester elles-mêmes l'origine préférentielle de leurs marchandises sur leurs documents commerciaux. D'ici 2018, la DGDDI souhaite en outre « porter à 80 % la part des opérateurs certifiés OEA dans le commerce extérieur », et « délivrer plus de 10 000 renseignements contraignants par an » de façon numérique à partir de 3 portails : les renseignements contraignants tarifaires (RTC) et sur l'origine (RCO), et l'avis de valeur en douane (AVD).

Réduction des coûts et des délais

Le deuxième chapitre du programme "Dédouanez en France" vise à encourager la production industrielle en France et à optimiser la fluidité des flux de marchandises. Sur la durée du plan, il prévoit de développer à l'attention des opérateurs OEA, les dispenses de garantie financière à hauteur de 600 M€ de cautionnement hebdomadaire contre 200 M€ aujourd'hui. En parallèle, 300 M€ d'économies seront recherchées dans le domaine des droits et taxes via 3 mesures : les suspensions tarifaires pour produits bruts et semi-finis non disponibles dans l'Union, les accords de libre-échange, et l'autoliquidation de la TVA due à l'importa-

tion accessible depuis le 1^{er} janvier 2015 aux bénéficiaires d'une procédure de domiciliation unique (PDU ; encadré ci-dessus).

Croisant les enjeux de report modal et le recours aux transports fluviaux et ferroviaires alternatifs à la route, les procédures fluvio et ferro-maritimes accessibles depuis les ports et les aéroports seront renforcées. La Douane se fixe en outre 2 objectifs : « Limiter l'immobilisation des marchandises nécessaire à leur déclaration à moins de 5 minutes pour 95 % des flux, promouvoir l'interconnexion de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique aux Cargo Community System (CCS) ». Pour ces deux actions, priorité sera donnée aux opérateurs OEA dont la certification sera simplifiée, assure la Douane, en reprenant les informations déjà validées dans le cadre d'autres

statuts et agréments tels que chargeur connu, agent habilité, ISPS, réglementation sur les précurseurs chimiques, licence d'exportation de biens à double usage...

Après le Japon, les Etats-Unis et la Chine, la France s'engage enfin à promouvoir auprès de l'Europe les accords de reconnaissance mutuelle du statut OEA à travers le monde et, dans la limite des règles sûreté-sécurité, la fluidité des échanges dans le nouveau périmètre de l'Import Control System (ICS).

Accompagnement à l'international

Les 15 dernières mesures du plan "Dédouanez en France" se concentrent sur la communication et les lieux d'échange entre la Douane et les entreprises souhaitant se développer à l'international. Tour de France sur le CDU, valori-

sation des importateurs et exportateurs, démarches personnalisées, formations et forums sont les leviers privilégiés. Dans ce cadre, plusieurs mesures originales sont avancées : la création de clubs "douane-entreprises" par filière et un, plus transversal, à l'attention des opérateurs certifiés OEA, la mise en place de pilotes dédiés aux simplifications prévues par le CDU comme l'auto-évaluation, l'inscription en compatibilité matière, et... la formation des douaniers aux enjeux des chaînes logistiques. ■

ERICK DEMANGEON



Dépasser les limites du Lean !

Réduire les leads-times, les en-cours et les stocks : telles sont les cibles de la méthode "Gopal", une approche qui comble le chaînon manquant entre le lean manufacturing et la supplychain.

Comment assurer l'agilité de la supply chain et des flux sans perdre en efficacité, réconcilier les approches terrains issus du Lean avec les systèmes d'information intégrés, ou promouvoir une véritable chaîne collaborative interne et externe ? « *Un gap profond s'est créé entre les approches traditionnelles et les enjeux actuels des entreprises* », relève Hervé Hillion. Pour le directeur associé du cabinet Saypartners, il ne s'agit plus aujourd'hui d'améliorer à la marge les règles de planification et de pilotage de la supply chain, « *mais de s'intéresser à d'autres indicateurs de performance et de changer de référentiel* ». Lequel renvoie à des logiques simples souvent délaissées comme privilégier l'agilité des flux plutôt que l'optimisation des coûts unitaires et le "zéro stock". « *Améliorer la capacité d'anticipation plutôt que la fiabilité des prévisions, et passer d'une organisation par processus à un réseau d'acteurs collaboratifs* », composent également ce référentiel.

Approche éprouvée

Dans l'industrie, les éléments de contexte sont connus : « *Les industriels doivent faire face à des délais de plus en plus courts et à une variabilité accrue de*

la demande tout en répondant à l'augmentation du nombre de références et à la diminution des stocks ». Si les approches Lean traditionnelles ont apporté de la flexibilité et de la productivité, elles n'ont en revanche pas résolu durablement les problèmes de manquants et de surstocks. « *La méthode d'ingénierie et de pilotage des flux tirés, ou Gopal, franchit un nouveau palier de performance. Fruit de plus de 20 ans d'expérience, elle a été implantée avec succès dans plus de 300 sites de tous secteurs industriels* ». A chaque fois, les gains sont spectaculaires avec des temps de cycle réduits de 30 à 80 %, une réduction concomitante des stocks et des en-cours de 25 à 50 %, et une augmentation de 10 à 15 % du taux de rendement synthétique (TRS).

Cartographie des flux

La méthode GOPAL réalise une ingénierie des flux basée sur plusieurs fondamentaux dont identifier les "lignes de flux" physiques en suivant précisément le cheminement des pièces dans les ateliers. « *Le principe est de mettre les nomenclatures "à plat" et de passer d'un mode de gestion par article, à un mode de gestion par ressource machine critique* ». Décrire avec précision les "gammes de flux" pour chaque article,

avec l'ensemble des étapes de transformation, attente, stockage, etc., distinguer les stocks supermarché et d'attente, puis positionner et dimensionner des stocks de découplage pour éliminer le fameux effet "coup de fouet", sont au cœur de la méthode. Ces différentes étapes intègrent l'optimisation des tailles de lots en fonction des "ressources goulets" avec des lots fixes déterminés par article et par ligne de flux, et la détermination précise des valeurs de référence à atteindre en matière de lead-time, niveau d'en-cours et de stocks et de TRS. « *Une fois l'ingénierie des flux réalisé, le pilotage des flux se fait de manière visuelle au moyen d'étiquettes, donnant ainsi la visibilité de la charge et des priorités de lancement aux opérateurs. Il ne s'agit pas pour autant de "kanbans" traditionnels qui ont montré leurs limites dès lors que le nombre de références est élevé et la demande instable* ».

Pilotage

La remontée des étiquettes se fait, comme dans le cas de cartes kanbans, au fur et à mesure de la consommation du client en aval de la ligne. « *Il n'y a ni seuil rouge, ni seuil vert, car le principe n'est pas de gérer les priorités de lancement en fonction d'un niveau de*



Hervé Hillion, directeur associé du cabinet Saypartners.

stock. Le flux Gopal est en effet asservi par le "débit" de la demande, et non par des besoins de recomplètement des stocks. Il s'agit d'une différence majeure vis-à-vis de toutes les autres méthodes de gestion de flux : MRP, point de commande, Kanban, DDMRP etc. » De là, les trains d'ordre sont constitués dès que la taille de lots est atteinte et les lancements respectent les règles du FIFO : « *Cela garantit la stabilité des lead-times, quels que soient le profil de consommation, qui peut être erratique comme régulier, le nombre de références et leur diversité* ». Enfin, le nombre de cartes Gopal est dimensionné et contrôlé par informatique pour assurer une parfaite cohérence entre le pilotage des flux au niveau du "terrain" et la planification réalisée dans l'ERP. ■

ERICK DEMANGEON



i way
TO CUSTOMS

30
ans
D'INNOVATIONS

Le pilotage de vos données
douanières & sécuritaires

Logiciels - SaaS
Échanges de données

www.conex.net

CONEX
i-way TO CUSTOMS

L'atout des supply chain internationales !

Une société française doit livrer un client final en Corée du Sud qui impose une fabrication totale ou partielle dans son pays. Comment satisfaire cette exigence de plus en plus courante dans les relations commerciales internationales sans affecter la compétitivité, la qualité et l'éthique de l'entreprise ?

La mondialisation des échanges génère de nouvelles tendances dans les typologies de flux entre PME, multinationales ou inter filiales de grands groupes. Elle s'accompagne aussi de nouvelles méthodes comme le cross-trade « qui s'impose désormais comme incontournable pour toutes les entreprises à fort potentiel de développement à l'international », selon Anne le Rolland, présidente et fondatrice d'ACTE International. Prestataire en Global supply chain management, ACTE International a fait de cette pratique l'une de ses spécialités. Son principe : Livrer depuis le site de production le plus proche avec un parcours d'acheminement le plus court au prix le plus compé-

titif. « Il s'agit d'un pur produit de la mondialisation qui consiste à optimiser tous les maillons de la supply chain ». Portée par les stratégies industrielles de tous les pays, cette nouvelle forme de commerce international est appelée à "doper" la croissance des entreprises, toutes tailles confondues. « Même s'il apporte une autre complexité opérationnelle et réglementaire, ce modèle de développement international ouvre de fortes opportunités aux entreprises ».

Approche globale

La première raison de son développement est l'exigence de certains pays comme la Chine ou l'Inde qu'au moins une partie du produit commandé soit fabriquée sur leur propre territoire. « Dans un deuxième temps, le cross-trade a révélé ses multiples avantages : optimisation des coûts de fabrication (main d'œuvre et matières premières), réduction des coûts et délais de transport grâce à une livraison directe. Avec un travail d'ingénierie douanière, il permet également de réduire la facture douanière en tirant avan-

tage des accords de libre-échange entre les pays d'origine et de destination finale des produits ».

Large, le périmètre du cross-trade s'étend au-delà des seuls flux physiques dont la réalisation n'est que l'aboutissement. « Il requiert que le vendeur ait bâti à la demande de son donneur d'ordre une chaîne d'approvisionnement et de distribution personnalisée. Il consiste donc à adapter sa supply chain à chaque contrat signé, et à piloter simultanément de multiples critères habituellement cloisonnés ». L'élaboration d'un scénario logistique suppose alors de mesurer l'impact d'un maillon de la chaîne sur tous les autres, et d'identifier les risques de blocages, surcoûts ou de non conformité. « Le scénario le plus optimisé fiscalement pour le vendeur peut s'avérer anti commercial pour le client final par exemple. L'optimisation douanière peut générer également des ralentissements au plan logistique. Quant aux modes de transport habituels, ils peuvent augmenter la facture douanière ».

Règles internationales

Passées les frontières de l'Union par exemple, les supply chain internationales composent avec des règles douanières, législatives, sanitaires très différentes. Source d'opportunités, le Grand Export ou le Grand Import est aussi synonyme de nouveaux risques. « On ne s'improvise ni importateur, ni exportateur. La maîtrise des techniques du commerce international et une bonne expérience terrain sont indispensables pour se lancer ». Les risques sont aussi fiscaux. Il est par exemple essentiel de bien réfléchir à la preuve d'exportation pour un client qui exporte directement de Chine vers l'Inde, ou à la TVA qui doit être payée d'une manière ou d'une autre dans le pays final. « Les exigences du donneur d'ordre surtout en matière d'étanchéité de la confidentialité est excessivement stratégique dans les scénarii cross-trade, en particulier sur les sources de production, les prix de revient de fabrication ou le réseau de sous-traitance... », insiste enfin Anne le Rolland. ■

ERICK DEMANGEON



Anne le Rolland, présidente et fondatrice d'ACTE International

DIVISION SAVOYE

INGÉNIERIE-INTÉGRATEUR

4 marques pour répondre à tous les process de la supply chain en s'appuyant sur nos synergies et nos expertises



www.savoye.com



A-SIS

Editeur de Logistics Manager Suite, suite complète de solutions APS/OMS, WMS/WCS, TMS

INTELIS

Concepteur, fabricant de systèmes mécanisés et automatisés pour charges légères ou lourdes : préparation de commandes, stockage, mécanisation de l'emballage d'expédition

PRODEX

Fabricant d'équipements de stockage dynamique et de systèmes de manutention

Retrotech

Ingénierie américaine spécialisée dans la modernisation d'entrepôts



La transition “Supply chain” du CERN

Avec le concours du cabinet SNS ALOER, le CERN a mené en 2015 une étude complète de sa supply chain. Son but : Préparer ses évolutions et enjeux, et analyser les coûts/bénéfices des investissements nécessaires à l'amélioration de ses performances.

Comment l'univers a-t-il commencé ? Cette question est au centre des travaux menés par le CERN, l'Organisation européenne pour la recherche nucléaire, qui ont, par ailleurs, des retombées très concrètes dans nos vies de tous les jours. Au moyen d'accélérateurs et détecteurs de particules les plus puissants au monde, ses physiciens « *ont pour vocation la physique fondamentale, la découverte des constituants et des lois de l'univers* », précise Cédric Garino, supply chain manager au sein du laboratoire fondé en 1954. Situé de part et d'autre de la frontière franco-suisse près de Genève, il compte aujourd'hui 21 Etats membres, et héberge une communauté de 15 000 personnes au service de la recherche. « *Sur 20 hectares clôturés, le CERN concentre la plupart des métiers et activités d'une ville : restauration, génie civil, service de nettoyage et de gestion des déchets, de secours et d'intervention, centre médical, hébergement...* ». Aussi, sa logistique gère-t-elle au quotidien une chaîne d'approvisionnement aux multiples dimensions. A l'image d'un intégrateur

de services, elle pilote tout d'abord la mise à disposition dans les meilleures conditions, de l'ensemble des équipements et matériels nécessaires à la conduite d'expériences majeures réalisées, notamment, à l'aide d'un accélérateur (ou collisionneur) de particules long de 27 km. A ces besoins s'ajoutent l'ensemble des produits, marchandises et consommables indispensables à la bonne marche quotidienne du CERN.

Un périmètre complexe

A l'occasion d'un audit interne, le CERN a souhaité faire un état des lieux de sa supply chain. « *L'objectif de cette démarche était d'évaluer notre organisation logistique dans sa globalité pour identifier des pistes d'amélioration, issues par exemple d'autres secteurs, pour optimiser nos coûts et augmenter notre efficacité* », explique Cédric Garino. Pour conduire cette étude, le CERN a retenu le cabinet SNS ALOER, et un périmètre large englobant les processus d'approvisionnement, la réception des marchandises, le stockage et la distribution interne, systèmes d'information inclus. Au plan

géographique, il a couvert les deux sites principaux du laboratoire, situés à Prévessin en France et à Meyrin en Suisse, hébergeant plusieurs entrepôts dédiés aux marchandises générales, matières dangereuses et premières. Soit une capacité couverte de l'ordre de 13 000 m² complétée par des espaces extérieurs. « *A l'année, les équipes logistiques du CERN traitent environ 65 000 réceptions, 16 000 opérations import - export et plus de 150 000 missions de distribution interne* ». Hors produits spécifiques, ses entrepôts stockent 14 000 références.

KPI sur-mesure

Au stade de la planification, la mise en œuvre des résultats de l'étude menée par SNS ALOER concerne, par exemple, la reconfiguration de l'entrepôt général selon plusieurs scénarii. Lesquels permettent d'améliorer la productivité du site et d'optimiser sa capacité de stockage palettes tout en garantissant une meilleure ergonomie de travail et sécurité pour ses opérateurs. De la passation des contrats, à la distribution, l'ensemble des processus ont été examinés et des



La supply chain du CERN intervient au service de l'ensemble des activités et équipements du laboratoire.

propositions formulées pour la gestion des données comme le déploiement d'un WMS pour l'entreposage. « *Avec l'identification des pistes d'amélioration, les solutions préconisées montrent diverses opportunités pour réduire nos coûts, augmenter notre traçabilité des opérations, la sécurité et l'ergonomie des postes de travail* ». Dans le but d'apporter le service le plus efficace à l'attention des chercheurs du CERN, cette feuille de route pour la période 2015 - 2020 est assortie des CAPEX, OPEX et analyse de ROI pour les différentes solutions proposées, ainsi que des KPI pertinents pour suivre et évaluer la performance de la future supply chain du CERN. ■

ERICK DEMANGEON

La chasse aux kilomètres à vide !

Fragiles, lourdes, volumineuses, les plaques de verre de très grand format supposent l'emploi de matériels spécifiques tout au long de leur supplychain. Leur optimisation est un défi quotidien relevé par Saint-Gobain Glass Logistics au moyen de technologies et de pratiques innovantes avec le concours de ses partenaires.

Au sein du groupe Saint-Gobain, leader mondial de l'habitat durable avec la fourniture de matériaux de construction de haute performance, Saint-Gobain Glass est rattaché à son pôle Matériaux innovants. Numéro 1 européen du vitrage et deuxième mondial, son activité s'appuie sur une organisation industrielle internationale composée de 15 usines et, pour ses transports inter-usines et vers ses clients finaux, sur sa filiale Saint-Gobain Glass Logistics (SGGL). Architecte de son plan de transport, cette dernière négocie les contrats avec les transporteurs, et pilote l'ensemble de ses flux aval quel que soit le mode utilisé et la destination. « Avec une obligation de résultat, l'expertise

unique de SGGL dans le transport du verre permet d'optimiser le choix des moyens, et s'étend à la gestion des opérations import-export, aux formalités douanières et documentaires », présente William Beguerie, directeur général de SGGL.

Matériels spécifiques

Avec des longueurs de 6 m et des hauteurs de 3 m, le transport de verre requiert un véritable savoir-faire. Dans la chaîne de valeur de Saint-Gobain Glass, ce poste représente jusqu'à 10 % du prix de vente de ses produits. « *Par ses qualités en termes de sécurité mais aussi de productivité lors des manutentions, le couple chevalet - inloader forme la pierre angulaire de la supply chain du verre.* ». Matériels spécifiques, leur exploitation génère en revanche « *beaucoup de kilomètres à vide qu'il faut optimiser, et suppose une gestion très pointue du parc de chevalets* ». Un challenge de longue haleine comme l'explique William Beguerie : « *Il y a 5 ans, les kilomètres à vide représentaient 45 % de nos flux. Aujourd'hui, ils s'élèvent à 39 %* ». Dans l'intervalle, SGGL a développé avec le concours

du cabinet Faq Logistique et de l'éditeur Quintiq un système optimisé de planification et d'exécution des flux. « *De façon automatisée et en temps réel, les ordres de transport sont ordonnancés en recherchant systématiquement la mise en œuvre de boucles pour maximiser les transports en charge* ».

Fournisseurs partenaires

En parallèle, SGGL a travaillé avec ses transporteurs et carrossiers à augmenter la charge utile des ensembles inloader. « *Le résultat obtenu est significatif est un gain de 2,8 tonnes par chargement* » ! Deux autres sont chantiers actuellement en cours. Le premier vise à anticiper les



William Beguerie, directeur général de Saint-Gobain Glass Logistics (SGGL).

besoins en chevalets des usines dans le but d'optimiser la rotation du parc, et limiter ainsi l'achat de nouveaux matériels sachant que leur prix unitaire est de l'ordre de 3 500 €. Le deuxième concerne la transformation des semi-remorques pour les rendre plus polyvalentes. « *Dédiées au transport de verre à l'aller, elles pourront à terme acheminer des produits palettisés au retour ou dans le cadre de boucles optimisées* », confie William Beguerie. A l'étude enfin l'exploration plus avant des possibilités de simulation pour améliorer, notamment, les taux de service et être force de proposition pour Saint-Gobain Glass en agissant davantage comme un 4 PL. ■

ERICK DEMANGEON

A propos de SGGL

A l'origine d'un chiffre d'affaires de 106 M€, SGGL basée à Compiègne est détenue à 100 % par le groupe Saint-Gobain. Ses transports sont réalisés à 70 % au moyen d'ensembles inloader, 20 % à l'aide de remorques classiques tautliners et 10 % avec des conteneurs overseas. Avec un effectif de 40 personnes, le commissionnaire de transport intégré déclare la gestion de 95 000 transports par an, complets pour l'essentiel, et la gestion en propre d'une flotte de 200 semi-remorques inloader, dont 50 % dédiées aux transports multimodaux rail-route et mer-route, et 50 % aux tractions routières.



Près de 5 % des 95 000 transports annuels de SGGL sont multimodaux.

Séparer la bonne donnée de l'ivraie

Moteur du commerce international et des besoins en transports, le développement de la sous-traitance industrielle à l'échelle mondiale place la gestion de l'information au cœur des supply chain. Respect des règles en vigueur, réactivité, optimisation, visibilité... les enjeux associés sont multiples.

Dans un environnement fluctuant et concurrentiel, l'information devient le nerf de la guerre. Si les outils mis à la disposition des entreprises regorgent de données diverses et variées, leur traitement pour agir avec rapidité, précision et pertinence se complexifie au fur et à mesure que les supply chain s'étendent géographiquement et impliquent des intervenants multiples. « L'accès et la précision des données demeurent essentiels pour piloter et suivre les chaînes d'approvisionnement étendues, mais aussi pour anticiper leurs points de fragilité », confirme Celine Bonniot. « Dans une chaîne logistique complexe, connaître à tout moment le statut de la marchandise, son historique depuis la commande et pendant son acheminement est stratégique », ajoute la responsable marketing France / Benelux chez GT Nexus.

Un sujet d'actualité illustré par les cellules de crise nées dans de nombreuses entreprises au lendemain d'événements

exceptionnels tels que le tsunami au Japon et, plus récemment, l'accident dans le port chinois de Tianjin. Pour améliorer leur visibilité, agilité et réactivité sur toute la chaîne, les chargeurs et leurs prestataires transport - logistique disposent aujourd'hui d'une nouvelle génération d'outils collaboratifs. Désor-

mais sous le giron d'Infor, GT Nexus propose le sien à travers une plate-forme collaborative développée sur le Cloud. « Fournir le bon produit, au bon moment, au bon endroit, en bonne quantité, demande un effort considérable de coordination et de synchronisation. Alors que les entreprises continuent

d'investir dans la relation client, leur capacité à rationaliser la circulation de leurs marchandises et stocks est à la traîne. Pour rester compétitives, elles commencent à adopter la technologie Cloud, non seulement pour collaborer avec leurs partenaires en temps réel, mais aussi pour gagner en agilité face aux fluctuations rapides de leur marché ou à l'accélération de leurs cycles à l'image des filières textile et mode ».

GSA : les chargeurs s'unissent

Depuis le 25 mars 2015, les chargeurs européens, asiatiques et nord-américains disposent d'une nouvelle instance qui les représente au plan mondial. Baptisée Global Shippers' Alliance (GSA), elle rassemble trois associations : l'European Shippers' Council (ESC), l'Asian Shippers' Association (ASA) et l'American Association of Exporters and Importers (AAEI). Son périmètre couvre les transports aérien et maritime ainsi que les procédures douanières.

Dans ce cadre, la GSA a pour objectif de nouer un dialogue avec les autorités publiques internationales, les gouvernements nationaux ainsi que les associations, groupements et fédérations du secteur des transports et de la logistique. Parmi les sujets sur lesquels se sont entendues les trois associations cofondatrices figurent les méthodes de fixation des taux de fret en aérien et en maritime, surcharges incluses, ainsi que les frais de manutention (Terminal Handling Charges - THC) dans les terminaux portuaires. La concurrence, la sécurité et les réglementations douanières complètent ces missions avec la normalisation dans les échanges de données, et la qualité de service dans le transport international.

Voir pour agir

Avec 25 000 entreprises dans le monde connectées, la plate-forme GT Nexus fonctionne tel un réseau social type Facebook ou LinkedIn. Pour le compte d'un chargeur de l'industrie ou de la distribution, elle réunit sur un portail unique et à l'aide d'interfaces d'échange communes, tous ses partenaires : fournisseurs, prestataires logistiques et établissements financiers. Selon les droits d'accès délivrés, chaque maillon est informé des actions et des opérations effectuées par les autres membres. Présentée comme

40

C'est le nombre de mesures prises par le secrétaire d'Etat au Budget pour accompagner les entreprises à l'international.

5

La Douane veut limiter l'immobilisation des marchandises nécessaire à leur déclaration à moins de 5 minutes pour 95% des flux.

une "tour de contrôle" fournissant une visibilité sur toute la chaîne d'approvisionnement de façon dynamique, GT Nexus déclare aujourd'hui la gestion de flux correspondant à plus de cent milliards de dollars US par an ! « *Moyen de contrôler la performance sur toute la supplychain et de connaître les niveaux de stock à chacun de ses maillons, l'information mise à disposition par notre plateforme permet une prise très rapide de décisions afin de respecter les engagements commerciaux pris* », résume Celine Bonniot. Présidé par Mike Ellerby, International Systems Manager chez le

distributeur américain Sears, le Shippers' council de GT Nexus œuvre en parallèle à l'amélioration continue de l'outil comme, par exemple, en termes de qualité des données échangées entre ses membres.

Optimisation opérationnelle

Avec le pilotage, la planification optimisée des processus et des ressources, notamment humaines, est un autre enjeu des supplychains étendues. Telle est la spécialité de Quintiq, filiale de Dassault Systèmes depuis septembre 2014. « *Dès son origine, notre plateforme collaborative a*

été conçue pour résoudre tous les casse-têtes de planification et d'optimisation de la supplychain des entreprises quels que soient leur secteur d'activité, la spécificité de leurs règles métiers ou l'échelle géographique. Avec des gains significatifs en délais, coûts et en qualité de service, notre solution permet de prendre des décisions sur tous les horizons de planification : de l'ordonancement de tâches à court terme au design de la supplychain en passant par la prise en compte d'imprévus en temps réel avec la possibilité d'interfacer à notre plate-formes, des solutions



Celine Bonniot,
responsable marketing
France-Benelux de GT Nexus :

« **La capacité à rationaliser la circulation des marchandises et des stocks des entreprises est à la traîne** ».



LOGISTIQUE & TRANSPORT

Rhenus est un groupe familial allemand, un des leaders en Europe dans les métiers de la logistique contractuelle, de la messagerie, du transport et de la logistique portuaire.

En France, Rhenus Logistics conçoit et met en place des solutions personnalisées, pour répondre aux problématiques complexes des secteurs du e-commerce & de la grande distribution, de la grande consommation, du luxe ou de l'industrie pharmaceutique. Très présent dans le secteur industriel, Rhenus développe également des prestations de logistique in-situ. Rhenus organise aussi le transport de masses indivisibles considérables pour accompagner dans le monde entier les projets industriels, notamment dans les secteurs éoliens et nucléaires.

- Warehousing Solutions
- Freight Logistics
- Port Logistics

CHIFFRES CLES

- Chiffre d'affaires : 4,1 Mrds Euros
- Effectif : 24 000 personnes
- Implantations : 390 sites



Rhenus Logistics France - Bâtiment Le Dauphin - 80 rue Condorcet - 38090 Vaulx-Milieu - Tel. : +33 (0)4 74 94 60 00
information@fr.rhenus.com - www.rhenus.com

LOGISTIQUE INTERNATIONALE

mobiles dont les informations remontées du terrain serviront à recalculer automatiquement les plannings tout en les optimisant », présente Henri Beringer, directeur général de Quintiq France.

Quelques cas concrets dans l'industrie, la logistique et la gestion des ressources humaines donnent un aperçu de la diversité des défis relevés et des résultats obtenus avec la plate-forme de l'éditeur proposée sur site ou en mode Cloud. Pour le compte de DB Schenker Rail, la ponctualité de ses trains de marchandises européens est passée de 80 à plus de 90 %. Autre exemple au Canada, ArcelorMittal Mines a engagé une refonte de sa logistique portuaire à Port-Cartier dans le comté québécois des Sept-Rivières. Avec près de 24 MT de minerai de fer expédiées



Henri Beringer, directeur général France de Quintiq :
« Notre solution permet de prendre des décisions dans tous les horizons de planification, de l'ordonnancement des tâches à court terme au design de la supplychain ».

L'irrésistible ascension de Dubaï

Selon l'IATA, les Emirats Arabes Unis dépasseront l'Allemagne comme troisième marché mondial du fret aérien d'ici 2018, derrière les Etats-Unis et la Chine. Sur le seul segment international, le classement 2014 de l'Airports Council International montre que Dubaï, où Emirates SkyCargo a inauguré en 2014 de nouvelles installations capables de traiter jusqu'à un million de tonnes, est déjà la troisième place aéroportuaire mondiale, et à la sixième si l'on intègre les flux domestiques.



Toutes origines et destinations confondues, le premier hub de fret aérien dans le monde est Hong Kong suivi par Memphis qui héberge le siège de Fedex. Après Shanghai, Incheon, Anchorage et Dubaï, le hub d'UPS à Louisville arrive au septième rang tandis que Francfort, première place aéroportuaire cargo en Europe, se hisse à la neuvième position et Paris Charles-de-Gaulle à la onzième (trafic de Paris-Orly inclus).

Après Francfort et Paris qui compte les hubs de Fedex mais aussi de La Poste et d'Air France Cargo, sur le "vieux continent" Amsterdam devance Londres Heathrow. La progression la plus importante concerne toutefois l'aéroport de Leipzig Halle qui héberge le hub de DHL depuis 2008. En six ans, son trafic a dépassé celui de Cologne-Bonn où siège la plate-forme aérienne d'UPS en Europe. Malgré sa belle résistance, le repli régulier du centre de fret de Luxembourg et de son principal opérateur Cargolux, contraste avec le développement d'Istanbul porté par la croissance du transporteur Turkish Airlines. Suit enfin Liège, cœur opérationnel des activités aériennes de TNT Express. Qu'advientra-t-il si la fusion entre Fedex et TNT est actée par les autorités de la concurrence d'ici mi 2016... ?

chaque année, l'industriel a sélectionné Quintiq pour automatiser la gestion de ses postes d'amarrage. Connecté au système d'information de l'industriel, sa solution tient compte d'une série de paramètres : les indicateurs de performances (KPI) d'ArcelorMittal Mines, les contraintes matérielles et capacitaires de chaque poste, les caractéristiques de chaque navire... Son déploiement a permis de réduire les délais de chargement, les risques de surestaries (très onéreuses dans le maritime), et les coûts liés aux modifications des heures d'arrivée prévues des navires. Dans ce cas, les plannings sont recal-

culés et optimisés automatiquement.

Créateur de "value-chain"

Pour le distributeur de semences Syngenta Seeds, filiale du groupe Syngenta, Quintiq a été sélectionné pour optimiser et planifier de façon coordonnée et dynamique les opérations de ses usines et entrepôts situés en Europe, Afrique et Moyen-Orient. Dans ce cadre, sa plate-forme calcule la capacité de production et les ressources requises pour répondre aux commandes clients de la zone en intégrant plusieurs variables : qualité des graines, fluctua-

tions des commandes, KPI fixés par Syngenta Seeds dont de limite des niveaux de stocks sur toute la chaîne ou le taux de satisfaction client. « Notre solution collaborative permet de casser les silos organisationnels et d'effacer les distances ». Aujourd'hui l'entreprise intervient auprès d'industriels qui assurent 80 % de la production d'aluminium laminé dans le monde, collabore à la création des tableaux de services en charge de 65 % de l'espace aérien international, ou dans la livraison de millions de colis au service des leaders mondiaux de la logistique express. A travers le monde et pour des schémas logis-

48 L'IATA veut réduire de 48h les délais d'acheminement dans l'aérien qui stagnent depuis 40 ans à 6 ou 7 jours.

80 % D'ici 2018, la DGDDI souhaite porter à 80% la part des opérateurs certifiés OEA dans le commerce extérieur avec des pays tiers.

World Class Logistics : Premiers prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable

tiques à dimension régionale, nationale ou internationale, Quintiq déclare des références dans la plupart des filières industrielles et de la distribution comme en France avec Lafarge, Saint-Gobain Glass Logistics, la Société Alsacienne de Meuble, Constellium, Akzo-Nobel, Wavin...

Sécuriser les supplychains

Passées les frontières de l'Union, les supplychains internationales composent avec des règles douanières, fiscales, législatives, sanitaires parfois très différentes. Du coup, le Grand Export ou le Grand Import, source d'opportunités, est également synonyme de nouveaux risques. « *Les méconnaître peut se traduire par des immobilisations de marchandises longues et coûteuses voire par des condamnations et sanctions ou altérer l'image de l'entreprise* », souligne Paul Simon-Thomas, directeur France de Amber Road.



Christian Eckert, secrétaire d'Etat au Budget, le 22 septembre 2015 à Paris :

« Notre objectif est de faire gagner aux plateformes logistiques françaises des parts de marché à l'international ».

Rendez-vous de fin d'année incontournable pour la communauté logistique et du supply chain management, World Class Logistics se déroulera le 15 décembre à Paris - La Défense. Issus de l'industrie et de la distribution, plus de 300 directeurs supply chain, logistiques, des systèmes d'information, et chef de projets sont déjà inscrits. Au travers de rendez-vous "one to one" et d'ateliers techniques, World Class Logistics est un événement 100 % business et source d'opportunités de networking avec les leaders du conseil, de la prestation et des équipements transport - logistique, de l'édition informatique... Soit les fournisseurs de solutions innovantes pour créer de la valeur autour des opérations logistiques.

Organisé par Premium Contact avec le concours de Stratégies Logistique, World Class Logistics propose sur la journée plusieurs événements dont un cycle de conférences qui dessineront les contours des nouveaux enjeux de la logistique internationale, les partenaires, solutions et nouvelles technologies pour les anticiper. Parmi ces temps forts, Olivier Romanet, directeur logistique EMEA de Schneider Electric, présentera la mise en œuvre d'un nouveau schéma logistique en Espagne, et William Beguerie, directeur général de Saint-Gobain Glass Logistics, l'optimisation des plans de transport. A la veille de son entrée en vigueur au 1^{er} mai 2016, les Douanes préciseront les opportunités offertes par le nouveau Code des Douanes de l'Union (CDU). De leurs côtés, Amber Road, ProConseil, SayPartners, Acte International et Nefab partageront leurs analyses sur les grandes tendances du secteur à l'aide de cas concrets autour des thèmes suivants : sourcing, gestion des risques, cross-trade, logistique multi-canal, Internet des objets, logistique urbaine et commerce connecté. Autre temps fort, la remise des premiers Prix Stratégies Logistique de l'Innovation durable. Ils récompenseront les meilleures initiatives de développement durable transport et logistique autour de six catégories : Chargeurs, Prestataires et Transporteurs, Infrastructures, Eco-conception, Logistique urbaine et le Grand Prix Stratégies Logistique.

Renseignements sur le site www.logistique-internationale.com



Si l'éditeur est implanté depuis novembre 2014 dans l'Hexagone, il s'appuie sur une solide expérience de plus de 22 ans dans un domaine original : « *Amber Road propose aux grandes entreprises internationales et aux PME en développement, une solution Cloud unique associant pour la première fois des modules de gestion du commerce international à une base de données digitalisée, comprenant des millions de contenus réglementaires, mise à jour en temps réel pour 145 pays. Lors d'une transaction à l'international, l'entreprise peut ainsi automatiser ses processus de contrôle et s'assurer que l'opération respectera toutes les règles en vigueur dans le ou les pays concer-*

nés ». Contexte géopolitique, embargo, environnement législatif mouvant, fiabilité des fournisseurs, barrières culturelles... la plate-forme de l'éditeur permet aussi d'alerter en amont les éventuels risques et sur les points de vigilance. « *Cette veille réglementaire s'impose de plus en plus aux entreprises qui définissent des règles d'éthique. Dans la perspective du Code des Douanes de l'Union qui renforce le statut d'Opérateur Economique Agréé, elle apporte des éléments tangibles sur le sérieux des procédures sûreté - sécurité mises en oeuvre* ».

Référentiel fournisseurs

Fort de ce positionnement, Amber Road a procédé en

mars 2015 à une croissance externe stratégique avec l'acquisition de l'éditeur ecVision. Complémentaire à son offre d'automatisation des processus de gestion du commerce international, ce dernier enrichit son expertise dans le sourcing import. « *Avec ecVision, Amber Road ajoute à sa suite logicielle des solutions permettant de gérer à la source l'ensemble du cycle de vie des produits : de leur conception, au choix et à la réservation des matières premières jusqu'à leur fabrication puis leur livraison. Pour les grands acteurs de la mode, du textile, de la distribution spécialisée ou de la cosmétique et de l'agroalimentaire, la maîtrise de ces processus et des risques associés représente un enjeu*

LOGISTIQUE INTERNATIONALE



Paul Simon-Thomas, directeur France d'Amber Road :

« Lors d'une transaction internationale, l'entreprise peut automatiser ses processus de contrôle ».

vital ». Le périmètre d'Amber Road s'élargit de fait à la constitution de référentiel fournisseurs et s'ouvre ainsi à la traçabilité jusqu'à l'origine du produit. « Des pays autorisent certains composants, d'autres les interdisent. Cette connaissance approfondie des partenaires, de l'origine du produit et la capacité de la tracer est du coup stratégique pour le développement commercial d'une entreprise ». Michelin, Valéo, Chronopost, Saint-Gobain, la Société Générale, la Ville de Lille... sont quelques-unes des références de l'éditeur en France.

La Douane s'engage

Si Amber Road en a fait sa spécialité, toutes les solutions logicielles dédiées au commerce international utilisées en France évoluent dans un cadre douanier donné. Les outils de certains éditeurs à l'image de Conex ou d'Akanea sont d'ailleurs passés maître dans la connexion aux systèmes informatiques

de l'Administration douanière, la gestion des traitements associés et leur mise à jour. Dans la perspective du nouveau Code des Douanes de l'Union (CDU) au 1^{er} mai 2016, la Douane française a dévoilé le 22 septembre dernier à Paris un plan d'accompagnement des entreprises baptisé "Dédouanez en France". Présenté par Christian Eckert, secrétaire d'Etat au Budget, son objectif est « de faire gagner aux plateformes logistiques françaises des parts de marché à l'international, et de faire de la France un acteur majeur du commerce mondial en adoptant une stratégie conjuguant à la fois maîtrise des risques et fluidité des échanges ». Composé de 40 mesures mises en œuvre progressivement au cours des trois prochaines années, ce plan tente ainsi de combiner « un haut niveau de sécurité dans les échanges » avec le développement d'actions visant à « simplifier et à optimiser les formalités, réduire les coûts et le temps de dédouanement, et à accompagner les entreprises à l'international ». Inspiré du CDU, le développement de traitements différenciés en faveur des acteurs certifiés Opérateur Economique Agréé (OEA) figure dans la plupart des actions du plan.

Consacré à la simplification et l'optimisation des formalités, son premier volet privilégie à travers 13 mesures « la démarche de l'interlocuteur unique, la dématérialisation et la sécurisation des échanges ». L'accent est mis par exemple sur le développement du dédouanement centralisé en France. Auto-

risé par le CDU, il permet de regrouper les formalités déclaratives auprès d'un seul bureau quels que soient les points de passage à la frontière des flux physiques de marchandises. Parmi les outils et initiatives lancés dans ce cadre, la DGDDI promeut le Guichet Unique National (GUN), pour les formalités de 15 administrations, accessible via le site Pro.douane, et le conseil à partir de trois sources d'information : les Cellules conseil aux entreprises régionales, un service Grands Comptes national, et un numéro de téléphone unique pour contacter l'ensemble des services douaniers en place dès 2016.

En matière de numérisation des échanges, les objectifs sont ambitieux avec la dématérialisation de 100 % des demandes d'autorisations et formalités douanières d'ici fin 2017 ainsi que des créances liées à horizon 2018. Dans ce cadre, la création d'un volet export à la procédure Delta-X pour le fret express est annoncée début 2016.

S'agissant de la sécurisation des flux, la Douane entend « augmenter de 50 % sous trois ans le nombre d'entreprises labellisées Exportateur Agréé » qui permet d'attester elles-mêmes de l'origine préférentielle de leurs marchandises sur leurs documents commerciaux. D'ici 2018, la DGDDI souhaite en outre « porter à 80 % la part des opérateurs certifiés OEA dans le commerce extérieur avec les pays tiers », et « délivrer plus de 10 000 renseignements contraignants par an » de façon numérique à partir de trois

portails : les renseignements contraignants tarifaires (RTC) et sur l'origine (RCO), et l'avis de valeur en douane (AVD).

Réduction des coûts et des délais

Le deuxième chapitre du programme "Dédouanez en France" vise à encourager la production industrielle en France et à optimiser la fluidité des flux de marchandises. Sur la durée du plan, il prévoit de développer à l'attention des opérateurs OEA, les dispenses de garantie financière à hauteur de 600 M€ de cautionnement hebdomadaire contre 200 M€ aujourd'hui. En parallèle, 300 M€ d'économies seront recherchées dans le domaine des droits et taxes via trois mesures : les suspensions tarifaires pour produits bruts et semi-finis non disponibles dans l'Union, les accords de libre-échange, et l'autoliquidation de la TVA à l'importation accessible depuis le 1er janvier 2015 aux bénéficiaires d'une procédure domiciliée unique (PDU).

Croisant les enjeux de report modal et le recours aux transports fluviaux et ferroviaires alternatifs à la route, les procédures fluvio- et ferro-maritimes accessibles depuis les portuaires et les aéroportuaires seront renforcées. La Douane se fixe en outre deux objectifs : « Limiter l'immobilisation des marchandises nécessaire à leur déclaration à moins de 5 minutes pour 95 % des flux, promouvoir l'interconnexion de l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique aux Cargo Community System (CCS) portuaires et aéroportuaires ». Pour ces

deux actions, priorité sera donnée aux opérateurs OEA dont la certification sera simplifiée, assure la Douane, en reprenant les informations déjà validées dans le cadre d'autres statuts et agréments tels que chargeur connu, agent habilité, ISPS, réglementation sur les précurseurs chimiques, licence d'exportation de biens à double usage... Après le Japon, les Etats-Unis et, en novembre 2015, la Chine, la France s'engage enfin à promouvoir auprès de l'Europe les accords de reconnaissance mutuelle du statut OEA à travers le monde et, dans la limite des règles sûreté-sécurité, la fluidité des échanges dans le nouveau périmètre de l'Import Control System (ICS).

Les 15 dernières mesures du plan "Dédouanez en France" se concentrent sur la communication et les lieux d'échange entre la Douane et les entreprises souhaitant se développer à l'international. Tour de France sur le CDU, valorisation des importateurs et exportateurs, démarches personnalisées, formations et forums sont les leviers privilégiés. Dans ce cadre, plusieurs mesures originales sont avancées : la création de clubs "douane-entreprises" par filière et un, plus transversal, à l'attention des opérateurs certifiés OEA, la mise en place de pilotes dédiés aux simplifications prévues par le CDU comme l'auto-évaluation (ou self-assessment) et l'inscription en compatibilité matière, et... la formation des douaniers aux enjeux des chaînes logistiques. ■

ERICK DEMANGEON

Alliances maritimes et fret aérien

Justifiées par les armements dans le but de rationaliser les services, réduire les coûts et mieux utiliser leur flotte, les alliances sont désormais monnaie courante dans le transport maritime de conteneurs. Face à leur importance croissante, depuis 2013, les autorités de la concurrence américaine, européenne et chinoise ont décidé de se rencontrer pour évaluer leurs impacts sur le fonctionnement de ce marché. Cette démarche croise les préoccupations des chargeurs dont les européens au sein de l'European Shippers' Council (ESC) à l'initiative d'un Livre blanc sur le secteur en juin 2015.

Si l'ESC se déclare favorable à l'amélioration de la productivité et de la qualité de service mise en avant par les transporteurs maritimes, l'association reste vigilante en revanche « sur les risques potentiels de cette concentration tels que, la réduction du nombre d'escales directes, l'augmentation des temps de trajet, et la baisse artificielle des capacités ». Les chargeurs européens s'inquiètent en effet de l'évolution du secteur vers une situation oligopolistique autour de quatre alliances (M2, Ocean Three, CKYHE et G6) « avec des parts de marché impressionnantes sur certains axes, comme celles par exemple de l'alliance G6 entre l'Amérique du Nord et l'Europe ».

Ils appellent du coup "à revoir les procédures et garde-fous" préalables à l'établissement de ces coopérations, et à suivre dans le temps leur déploiement opérationnel. Parmi ses propositions, l'ESC préconise que les autorités de la concurrence définissent ensemble « la notion de marché pertinent afin que les parts de marché soient calculées de manière homogène ». Ce souci de normalisation apparaît aussi au travers de la demande « de création d'un dossier harmonisé au niveau mondial soumis aux armateurs par les autorités de la concurrence. Le format de dépôt de la Federal Maritime Commission (FMC, Etats-Unis, ndr) pourrait être utilisé comme modèle ». Avec ces approches communes entre autorités de la concurrence, l'ESC suggère le développement d'outils d'analyse à partir des données du marché en provenance de ses membres et de leurs commissionnaires de transport, et la définition d'indicateurs de performance (KPI) partagée avec les armateurs.

Enjeux aériens

Dans le fret aérien, les chargeurs européens ont également actualisé récemment leurs attentes par le biais du Livre blanc "Airfreight 2020 and Beyond". A l'attention des compagnies aériennes et surtout des freight forwarders qui les représentent auprès d'elles, ce document souligne les marges de progrès de la filière comparée aux services des intégrateurs - expressistes. Bien que salué, le développement de standards Qualité à partir des années 1990 via la plate-forme Cargo 2000 est ainsi jugé insuffisant.

Aussi, l'ESC interpelle-t-il l'ensemble de la chaîne du fret aérien pour que ces standards soient adoptés avant 2020. Favorable aux politiques de libéralisation du ciel et d'ouverture des droits de trafics en Europe vers des compagnies de pays tiers, les chargeurs rappellent aussi les objectifs d'IATA sur la compétitivité et les délais d'acheminement de bout en bout. Soit réduire de 48 h d'ici 2020 les délais porte-à-porte qui, depuis 40 ans, seraient inchangés autour de 6 à 7 jours. Autre sujet de tension : les règles d'application des surcharges carburants.

En matière de sûreté-sécurité, ils s'opposent au 100 % scanning / screening, et se déclarent prêts à s'investir davantage dans les process, quitte à les réaliser eux-mêmes dans certains cas. Les différences constatées entre pays sur l'application des mesures sûreté-sécurité ainsi que le manque de reconnaissance mutuelle entre régions continentales voire entre pays d'une même zone économique sont également pointées. Et sous l'égide de l'OACI, un effort particulier en matière d'émissions de gaz à effet de serre est attendu à travers une croissance neutre des émissions d'ici 2020, et une réduction de 50 % en 2050.



« L'European Shippers Council (ESC) est à l'initiative d'un Livre Blanc sur le transport maritime de conteneurs publié en juin 2015. »



L'IATA veut réduire de 48h d'ici 2020 les délais porte à porte dans l'aérien.

L'offre s'ajuste à la demande

Du 26 au 28 octobre 2016, Paris accueillera l'Air Cargo Forum, soit la plus importante manifestation mondiale consacrée tous les deux ans au fret aérien. A 18 mois de l'événement, le secteur renoue avec la croissance, premiers signes d'un nouveau cycle de développement selon plusieurs études. Pour consolider sa reprise, la chaîne du fret aérien doit accélérer sa mutation et mieux répondre aux attentes des supply chain internationales.

L'aérien et le maritime sont-ils concurrents ou complémentaires ? En février dernier, les Etats-Unis ont connu un conflit social d'une rare intensité. La plupart de ses ports de la côte ouest ont été bloqués et les flux logistiques régionaux profondément perturbés, en particulier avec l'Asie. Une partie a emprunté l'avion comme en témoigne le bond de plus de 20 % du fret aérien sur l'axe Asie-Pacifique, hissant à 12 % la croissance mondiale du fret aérien en février 2015. Soit l'une de ses plus fortes hausses mensuelles de ces 15 dernières années. Sur longue période toutefois, les transferts entre les deux modes sont moins favorables à l'aérien. L'International Air Transport Association (IATA) et le consultant Seabury l'ont démontré en 2014 par une étude consacrée au fret conteneurisé lors du 8^e World Cargo Symposium à Los Angeles.



Les expressistes Fedex et UPS trustent toujours les deux premières places mondiales grâce à leur marché domestique.

Elle montre une baisse structurelle du fret aérien conteneurisé sur longue période (voir ci-dessous). Toutes les marchandises ont été concernées par cette tendance, matières premières, textile, denrées périssables, high-tech et pièces détachées en tête. Au plan géographique, les couloirs d'échanges intercontinentaux avec l'Asie, et les flux intra-asiatiques ont enregistré les "migrations" les plus importantes.

Point bas, surcapacités latentes

Comment expliquer ce transfert de l'aérien vers le maritime, et va-t-il se poursuivre ? Cheville ouvrière de la mondialisation des échanges ces 20 dernières années, l'évolution profonde de l'offre maritime avec la montée en puissance du transport conteneurisé est l'une des premières causes. « Au prix de lourds investissements, celui-ci accepte aujourd'hui

toutes les marchandises jusqu'aux plus sensibles à l'aide, par exemple, de technologies de pointe comme les conteneurs reefers à température et atmosphère contrôlées. Les fréquences et la fiabilité des services réguliers se sont également améliorées sur fond de compétitivité accrue des taux de fret », explique Olivier Boccara, président de la commission Aérienne de TLF Overseas. Avec l'augmenta-

Selon IATA et le consultant Seabury :

1,7% Aujourd'hui, la part de marché de l'aérien s'élève à 1,7 % contre 3,1 % 13 ans plus tôt

1/3 Un tiers de l'érosion du transport aérien proviendrait d'un transfert modal vers le maritime.

Attente des chargeurs



Olivier Boccara,
président de la commission
aérienne de TLF Overseas :

« La sûreté a complexifié le transit aérien à un moment où les supply chains internationales se rationalisaient, aidées par des systèmes de prévision plus performants ».

tion de la taille des navires, cette compétitivité est aussi une conséquence, depuis 2008, d'un ralentissement de la croissance des échanges mondiaux. Observé dans tous les modes de transport, ce tassement est à l'origine d'un déséquilibre entre l'offre, désormais en surcapacité, et la demande. « Dans le fret aérien, cette surcapacité est alimentée en outre par l'arrivée d'avions passagers gros porteurs qui mettent sur le marché leurs offres soutes », souligne Alain Malka, directeur général adjoint d'Air France Cargo. Dans le même temps, « la sûreté a complexifié le transit aérien à un moment où les supply chain internationales se rationalisaient,

Vingt ans après le premier Livre blanc sur le fret aérien publié par les chargeurs européens par le biais de l'European Shippers' Council, les attentes des chargeurs semblent toujours aussi fortes... voire identiques. Tel est le constat à la lecture de sa mise à jour sous le titre "Airfreight 2020 and Beyond". A l'attention des compagnies aériennes et surtout des freight forwarders qui les représentent auprès d'elles, ce nouveau livre blanc souligne les marges de progrès de la filière comparée aux services des intégrateurs - expressistes. Bien que salué, le développement de standards

Qualité à partir des années 1990 via la plate-forme Cargo 2000 est jugé insuffisant. Le manque de transparence et de fiabilité des données est ainsi critiqué, et les déploiements trop lents. Aussi, l'ESC interpelle-t-il l'ensemble de la chaîne du fret aérien pour que ces standards soient adoptés avant 2020. En clair, aller plus loin dans la dématérialisation de tous les documents accompagnant une expédition (programme e-Freight). Favorable aux politiques de libéralisation du ciel et d'ouverture des droits de trafics en Europe vers des compagnies de pays tiers, l'ECS rappelle aussi les objectifs d'IATA d'améliorer la compétitivité et les délais d'acheminement de bout en bout. Pour mémoire, l'IATA appelle les transporteurs aériens à réduire à 48 h d'ici 2020 leur délai porte-à-porte qui, depuis 40 ans, serait inchangé autour de 6 à 7 jours.

En matière de sûreté-sécurité, les chargeurs s'opposent au 100 % scanning/ screening. Ses membres se déclarent prêts à s'investir davantage dans les process, quitte à les réaliser eux mêmes dans certains cas. Autre sujet de tension, les différences entre pays sur l'application des règles ainsi que le manque de reconnaissance mutuelle entre régions continentales, voire entre pays d'une même zone économique. S'agissant du certificat d'Opérateur économique agréé, aucune amélioration n'est en outre constatée dans la relation de confiance nouée avec les administrations douanières. Pour lutter contre ces difficultés, réduire les doubles contrôles et pertes de temps associées, l'OACI et l'OMD sont présentées comme les structures internationales qualifiées. En passe d'être résolu en France, l'ECS dénonce également les monopoles d'accès au Cargo Community System (CCS) aéroportuaires. Et sous l'égide de l'OACI, un effort particulier en matière d'émissions de gaz à effet de serre est enfin attendu à travers une croissance neutre des émissions d'ici 2020, et une réduction de 50 % en 2050.



En matière de sûreté-sécurité, les chargeurs s'opposent au 100% scanning/screening.

aidées par des systèmes de prévision plus performants. Les chargeurs anticipent donc mieux les flux de leurs chaînes d'approvisionnement, et peuvent davantage optimiser leurs schémas de transport. Du coup, l'aérien intervient en backup, en solution d'urgence », constate Olivier Boccara. « Depuis

2008, la crise a accéléré ce mouvement » reprend Alain Malka. « Aujourd'hui tout ce qui pouvait être transféré de l'aérien au maritime a été fait ». Cette analyse croise les conclusions de IATA et Seabury. Selon leur étude, le transfert de l'aérien vers le maritime serait en effet appelé à se poursuivre mais

à un rythme beaucoup moins élevé. « Le fret aérien se positionne désormais sur son cœur de marché, des filières et des produits à forte valeur ajoutée ou urgents », s'accordent les deux responsables. Parmi ces filières à potentiel, les secteurs santé-pharma et l'express adossé au développement du commerce

2,4% Entre 2000 et 2013, le fret aérien conteneurisé a progressé de 2,4% par an contre 7,4% pour les flux conteneurisés maritimes.

2% Sans transfert modal, l'augmentation annuelle du fret aérien aurait été de 4,5%, soit une perte de croissance de 2 points par an !

électronique transfrontalier sont les plus cités par les transporteurs de fret aérien, à l'image d'Air France - KLM - Martinair Cargo, mais aussi par les freight forwarders, leurs clients directs. Originalité du mode en effet, les chargeurs industriels ou de la distribution n'achètent pas en direct leur transport aérien.

Vers une reprise

Exprimés en tonnes kilomètres (TK), les trafics mondiaux semblent valider ces observations. Après trois années atones, ils ont progressé de 4,5 % en 2014 selon les chiffres de IATA. Portée par une progression record en février, au premier trimestre 2015, la croissance s'élève à 5,3 % ; l'organisation internationale tablant du coup sur un développement du fret aérien supérieur à 4,5 % en 2015 et de plus de 4 % au cours des 5 prochaines années. Entre 2011 et 2013, la croissance avait été de seulement 0,6 % par an.

Deux études récentes confortent ces prévisions. Publiée par Boeing en octobre 2014, la première anticipe un doublement du marché mondial du fret aérien sur les 20 ans à venir à raison d'une croissance annuelle de l'ordre de 4,7 %. Selon le constructeur aéronautique américain, cette progression suppose la livraison de 840 avions neufs au cours des deux prochaines décennies, ainsi que la conversion en "freighter" de 1 330 avions passagers. Avec des chiffres légèrement différents, son concurrent européen Airbus arrive aux mêmes conclusions.

La deuxième étude est à l'initiative du Forum interna-



Alain Malka,
directeur général adjoint
d'Air France Cargo :

« **la surcapacité du fret aérien est alimentée par l'arrivée d'avions passagers gros porteurs qui mettent sur le marché leur offre soule** ».

tional des transports (FIT). Sa projection sur le marché mondial des transports de marchandises à l'horizon 2050 distingue en effet le fret aérien. Il bénéficierait de la croissance la plus soutenue à hauteur de 482 % contre 384 % pour la route, 349 % pour le rail et 327 % pour le maritime.

Redistribution des cartes

Si une reprise semble se profiler, elle se fera toutefois sur un marché mondial du fret aérien qui a sensiblement évolué au cours de ces 15 dernières années et depuis 2008 en particulier. Ces changements concernent aussi bien les transporteurs aériens, leurs offres et les aéroports.

S'agissant des transporteurs, les expressistes Fedex et UPS Airlines trustent toujours les deux premières places mondiales...mais ils le doivent désormais à leur

marché domestique. Sur le seul segment international, ils sont aujourd'hui détrônés par Emirates SkyCargo et le hongkongais Cathay Pacific Airways ; Fedex "n'arrive" qu'en troisième position tandis qu'UPS n'apparaît plus dans le Top 10. Suivent le coréen Korean Air Lines, l'allemand Lufthansa, le singapourien Singapore Airlines, le luxembourgeois Cargolux, le qatari Qatar Airways puis le chinois China Airlines.

Après Fedex et UPS, les transporteurs leaders sur le segment domestique sont pour l'essentiel originaires d'Asie. Adossé à un marché régional en forte croissance, le développement actuel et futur des compagnies asiatiques est d'ailleurs une perspective partagée par les études de IATA, du FIT et des constructeurs aéronautiques Boeing et Airbus. Quant à la montée en puissance des transporteurs originaires du Golfe persique à l'image d'Emirates SkyCargo ou de Qatar Airways, elle s'appuie sur deux moteurs : le développement de leurs économies locales, et une stratégie volontaire de conquête de parts de marché dans le transport aérien de passagers comme de fret.

Cette agressivité commerciale est aujourd'hui ouvertement critiquée par leurs concurrents, nord américains et européens en particulier, en raison de financements publics dont ces acteurs bénéficieraient. En Europe, plusieurs compagnies dont Air France - KLM et Lufthansa ont ainsi alerté les autorités communautaires. Le dossier est en cours d'instruction à l'heure où Emirates SkyCargo

et la compagnie d'Arabie Saoudite Saudia se renforcent en France, à Roissy en particulier, mais aussi à Lyon et à Bâle-Mulhouse.

Les transporteurs européens s'adaptent

En 2014, le trafic en TK et les capacités des transporteurs cargo originaires du Moyen-Orient ont progressé de 11 %. Cette dynamique s'est confirmée voire accélérée au premier trimestre 2015 avec une hausse de leurs activités de plus 10 % tandis que leurs capacités s'envolaient de plus de 17 % ! A l'exception des expressistes, les compagnies du Moyen-Orient et asiatiques sont les seuls aujourd'hui à encore investir dans des appareils tout cargo. Ailleurs, les transporteurs aériens ont engagé des politiques d'austérité qui se concrétisent par l'ajustement des capacités tout cargo à la baisse, et par un recentrage des offres autour des soutes à bord des avions passagers.

Reflet d'une demande atone affectée en outre par l'embargo de certaines exporta-



Jérôme Balbi,
directeur général de Sodexi,
filiale d'Air France :

« **Il s'agit de ne pas perdre au sol le temps gagné dans les airs** ».

Sodexi : capter le e-commerce transfrontalier à Paris-CDG

tions vers la Russie, l'activité des transporteurs aériens européens n'a progressé que de 2 % l'an passé et leurs capacités de 3 %. Ces chiffres cachent cependant de lourdes réorganisations comme au sein d'Air France - KLM - Martinair Cargo. « Adossé à un réseau mondial passagers très dense, 90 % de notre fret voyage en soutes. Air France Cargo a dans le même procédé à une réduction de son offre tout cargo composée désormais de "deux triple 7" sur des axes où il existe une demande identifiée », confie Alain Malka assurant que « l'offre d' AFC est stabilisée ».

S'agissant de KLM - Martinair Cargo, la restructuration se poursuit. D'ici un an et demi, la sortie des 6 MD-11 en activité sera actée. En sus des soutes, KLM - Martinair Cargo exploitera alors des "combi" et 3 B-747F. En parallèle, le groupe franco-néerlandais a annoncé 75 millions d'investissements pour renforcer ses prestations dans les secteurs pharma-santé et les flux courrier - express (*Lire encadré "Sodexi"*). Guidé par la même stratégie, l'allemand Lufthansa Cargo multiplie en parallèle les partenariats. Dernier en date, celui conclut avec All Nippon Airways entre le Japon et l'Europe suivi dans les prochaines semaines d'une collaboration similaire dans le sens inverse. Ciblée sur la Chine, l'Inde et le Golfe, Cargolux est également engagé dans cette démarche avec son nouvel actionnaire chinois HNCA à hauteur de 35 %. Pure-player cargo, Cargolux ne peut en revanche compter sur "l'alternative soute" à l'instar de Lufthansa

« Ne pas perdre au sol, le temps gagné dans les airs ». Cette priorité rappelée par Jérôme Balbi justifie la réalisation à Paris Charles-de-Gaulle du nouveau hub de la Société de développement de l'express à l'international plus connue sous le nom Sodexi. Sur le domaine d'Aéroports de Paris, propriétaire et aménageur du terrain, le site est « seulement à 7 minutes en moyenne des avions, ce qui garantit des transferts ultra-

rapides entre deux vols », souligne le directeur général. Investissement de 22 M€ financé par la Sodexi, filiale d'Air France - KLM - Martinair Cargo (65 %) et de Geopost (35 %), le hub capitalise aussi sur ses équipements pour atteindre ces temps de transit. Il héberge un trieur flambant neuf avec une capacité de traitement jusqu'à 6 000 colis par heure, et de 16 conteneurs ou palettes aériennes en simultané. Selon un process automatisé et tracé grâce à 4 points de scanning minimum, l'outil accepte des colis de 200 grammes à 32 kilos, et jusqu'à 55 000 tonnes par an.

Un autre atout du hub qui s'étend sur 7 600 m² est la couverture internationale de Paris CDG avec l'accès aux soutes de 450 vols passagers par jour ! Opérationnel depuis mars 2015, le hub croise la stratégie d'Air France - KLM - Martinair Cargo recentrée sur les marchés à forte valeur ajoutée dont les produits pharmaceutiques et l'express où il compte doubler son chiffre d'affaires d'ici 2020 (12 % actuellement). Aussi la Sodexi et ses actionnaires misent-ils sur la montée en puissance des flux transfrontaliers générés par le commerce électronique. Selon les prévisions de la compagnie, ce segment progresserait de 192 % en valeur d'ici à 2018 ! En sus de proposer des prestations Aéroport - Aéroport pour le compte, notamment, de transitaires et commissionnaires de transport disposant de leurs propres réseaux de distribution en Europe, la Sodexi valorise son offre Aéroport to Door. Avec le concours notamment du réseau DPD, filiale de Geopost, ce service garantit des livraisons jusqu'aux clients finaux sur toute l'Europe, et offre à l'aéroport francilien une nouvelle carte à jouer dans le cargo.

En parallèle, la Sodexi a conservé son ancien bâtiment situé dans la zone de fret de Paris CDG. Il est désormais destiné aux services logistiques sur-mesure comme les envois de plus de 32 kg ainsi que les opérations à l'export nécessitant des procédures de sécurisation du fret avant expédition. Longtemps appelée le "Supermarché de l'Express" en raison de la mutualisation de son offre, des capacités fret et soutes des avions passagers en particulier, la Sodexi s'adresse à toutes les compagnies aériennes cargo et aux intégrateurs, avec qui elle a noué des partenariats historiques, ainsi qu'aux transitaires et commissionnaires.



Vue intérieure du nouveau hub de la Sodexi à Paris CDG

Cargo et d'Air France - KLM - Martinair Cargo.

Quel effet sur les hubs cargo ?

Sur le terrain, la redistribution des capacités entre transporteurs aériens se vérifie au sein des places aéroportuaires mais de façon progressive en raison de l'importance des hubs des expressistes. Selon l'IATA toutefois, les Emirats Arabes Unis dépasseront l'Allemagne comme troisième

marché mondial du fret aérien d'ici 2018, derrière les Etats-Unis et la Chine. Sur le seul segment international, le classement 2014 de l'Airports Council International montre que Dubaï, où Emirates SkyCargo a inauguré en 2014 de nouvelles installations capables de traiter jusqu'à un million de tonnes, est déjà la troisième place aéroportuaire mondiale, et à la sixième si l'on intègre les flux domestiques. Toutes origines et destina-

tions confondues, le premier hub de fret aérien dans le monde est Hong Kong suivi par Memphis qui héberge le siège de Fedex. Après Shanghai, Incheon, Anchorage et Dubai, le hub d'UPS à Louisville arrive au septième rang tandis que Francfort, première place aéroportuaire cargo en Europe, se hisse à la neuvième position et Paris Charles-de-Gaulle à la onzième (trafic de Paris-Orly inclus).

Après Francfort et Paris qui compte notamment le hub européen de Fedex, sur le "vieux continent", Amsterdam devance Londres Heathrow. La progression la plus importante concerne toutefois l'aéroport de Leipzig Halle qui héberge le hub de DHL depuis 2008. En six ans, son trafic a dépassé celui de Cologne - Bonn où siège la plate-forme aérienne d'UPS en Europe. Malgré sa belle résistance, le repli régulier du centre fret de Luxembourg et de son principal opérateur Cargo-lux, contraste avec le développement d'Istanbul porté par la croissance du transporteur Turkish Airlines. Suit enfin Liège, cœur opérationnel des activités aériennes de TNT Express.

Investissements à Paris

Après trois années de baisse, les places aéroportuaires parisiennes ont renoué l'an passé avec la croissance. Pesant près de 90 % du fret



Patrick Legal,
président de TLF overseas :

« Les compagnies aériennes ne font pas bénéficier leurs clients des économies réalisées sur le prix du carburant ces derniers mois ».

avionné en France, cette reprise a profité logiquement à l'ensemble du trafic cargo des aéroports français (+ 1,8 %). Elle ponctue aussi une série d'investissements menés à Roissy au cours des deux dernières années à l'initiative de prestataires transport et logistique, de promoteurs immobiliers et du gestionnaire Aéroports de Paris. En avril 2013, ADP a ainsi ouvert une nouvelle aérogare de près de 18 000 m². D'un montant de 17 millions d'euros, cet investissement est exploité aujourd'hui par Kuehne + Nagel, et l'agent de handling Worldwide Flight Services (WFS), cédé en avril 2015 par LBO France à Platinum Equity.

Dans la foulée, Bolloré Logistics a lancé l'aménagement d'un nouveau bâtiment de

30 000 m² sur l'emplacement du site Sogafo. De 35 millions d'euros, la construction des nouveaux immeubles a débuté en mars 2014 et sont aujourd'hui occupés par deux de ses filiales : Saga et SDV. De son côté, DHL Global Forwarding, branche aérienne et maritime du groupe Deutsche Post DHL, s'est associé à ADP et Goodman pour lancer l'aménagement d'une nouvelle plate-forme de 16 000 m² également opérationnelle depuis fin 2014. En juin 2014 enfin, c'est à Orly que Vialog et ADP ont signé un bail à construction de nouveaux bâtiments de messagerie et de bureaux. A l'attention de Dachser France, ces locaux représentent un investissement de 9,5 M€ à la charge de Vialog, promoteur - investisseur dans l'immobilier

logistique, et sont en cours de livraison. Si les investissements aéroportuaires destinés au fret sont moins nombreux en province, un chantier majeur a récemment été achevé sur l'aéroport de Bâle - Mulhouse. Déclarant un trafic avionné de plus de 42 000 tonnes en 2014 (+ 6,5 %), l'EuroAirport, tel est son nom, a inauguré début 2015 son nouveau Cargo Terminal. Cet investissement de 40 millions d'euros comprend un nouveau tarmac de 24 000 m², un taxiway de 26 000 m², un bâtiment fret de 21 000 m² et plus de 6 000 m² de bureaux. Dans la foulée d'un nouveau parking avion, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry envisage de son côté l'aménagement d'une nouvelle zone de terminaux fret courant 2016. ■

ERICK DEMANGEON

Débat autour des surcharges carburant

Présentée comme "provisoire" lors de sa mise en œuvre en 2002 par les compagnies dans le fret aérien, la surcharge carburant « *n'en finit plus de durer* », dénonce TLF Overseas. Pour son président Patrick Legal, « *de temporaire, cette taxation est devenue permanente et non corrélée, de manière suivie, aux variations des cours du pétrole si ce n'est dans un sens haussier* ». Tant et si bien que son montant remplace désormais le tarif de fret aérien sur certaines destinations Export majeures au départ de la France ! « *Alors que le prix du baril de pétrole s'est établi en-dessous des 50 dollars US, soit un niveau inférieur à ce qu'il était lors de la mise en place de la surcharge carburant, les transporteurs aériens ne font pas bénéficier leurs clients des économies réalisées ces derniers mois* ». Et dans le meilleur des cas, ceux qui ont consenti une baisse, « *elle n'est en rien proportionnelle à la chute du cours du pétrole constatée* ». Prenant fait et cause pour leurs donneurs d'ordres exportateurs et importateurs, TLF Overseas appelle les compagnies à davantage de clarté et, comme l'European Shippers' Council, à une simplification de leur structure tarifaire. « *Si les compagnies se doivent d'être rentables pour assurer leur pérennité, cette rentabilité devrait être le résultat de la politique tarifaire de chaque acteur opérant sur le marché, et non la conséquence d'un empilement continu de surcharges et de frais annexes* ». Notant qu'Emirates SkyCargo, la division fret d'Emirates, a modifié récemment sa structure tarifaire dans ce sens, les commissionnaires de fret aérien invitent les autres transporteurs à suivre le mouvement, et à trouver une solution durable dans le dialogue avec leurs représentants et associations professionnelles. En réponse à cette demande, plusieurs transporteurs aériens à l'image d'Air France - KLM - Martinair Cargo évoquent leur politique de couverture carburant. Assurant encore jusqu'à 50 % de leurs approvisionnements en kérosène, les prix dans le cadre de ces dernières ont été négociés il y a un ou deux ans, soit avant la chute des cours. Pour les compagnies concernées, ces couvertures laminent actuellement leurs marges...

Votre Supply Chain est-elle compétitive?

Découvrez les solutions et le savoir faire Acteos pour une gestion optimale en temps réel de votre chaîne logistique.



Forecasting &
Procurement



Warehouse
Management



Transportation
Management

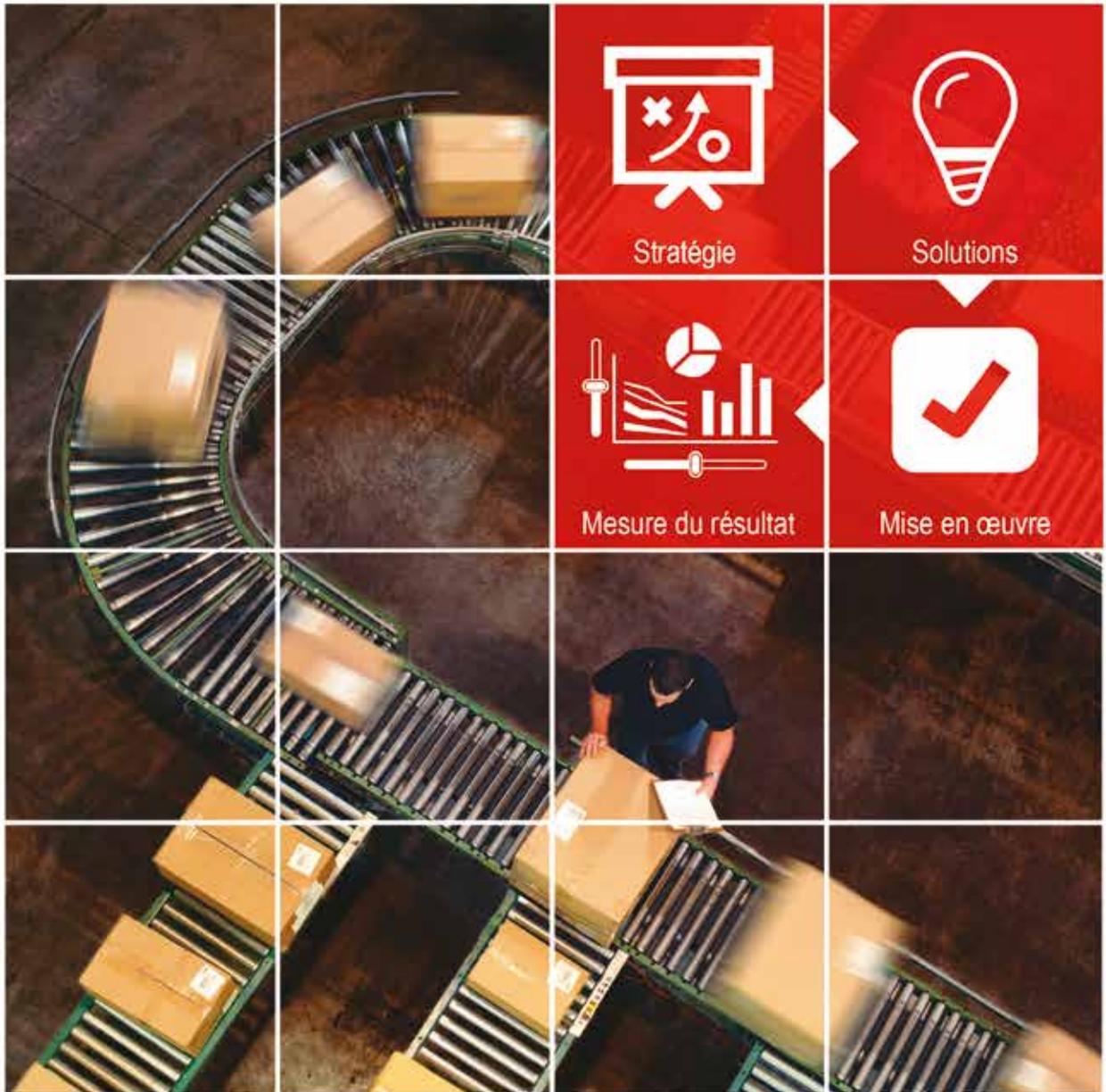


Business
Intelligence &
Analytics



N'hésitez pas à nous demander une
démo gratuite !





Supply Chain Consulting, la solution intégrée pour une maîtrise de vos coûts, risques et délais



Découvrez notre offre
Supply Chain Consulting

www.jll.fr/supply-chain-consulting

01 53 75 86 86

