

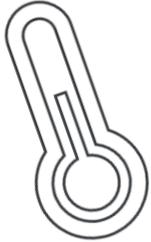
Baromètre 2019



Club Déméter
Logistique Responsable



Présentation



Le « **Baromètre CPV DEMETER** » est une enquête annuelle réalisée par CPV Associés depuis plus de 10 ans auprès des entreprises membres du Club Déméter, Logistique Responsable.

Les questions posées, évolutives chaque année, permettent de faire un état de l'art sur **les pratiques logistiques responsables** des membres du Club et les perspectives de ces acteurs sur le sujet.



Ce baromètre illustre la vision d'entreprises « **militantes** » déjà engagées dans une démarche de progrès. C'est une base de réflexion pour de futures actions de l'association.

Panel 2019



25% distributeurs



28% industriels



11% institutionnels



36% prestataires

Edition 2019

Le baromètre 2019 se concentre sur 4 sujets retenus par l'association qui illustrent les enjeux actuels des membres.

Sur certains sujets, la vision entre acteurs du Club peut différer en fonction de leur positionnement dans la chaîne de valeur et de leur secteur d'activité .

On constate néanmoins une convergence assez marquée pour les questions transformationnelles à moyen terme.

Sommaire



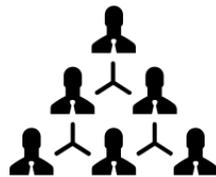
01

Nouvelles technologies
transport



02

Logistique Urbaine

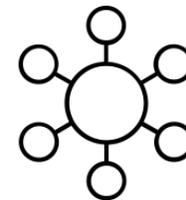


04

Management de la
chaîne logistique

03

Omnicanalité et
Chaîne Logistique



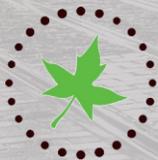
- Malgré les contraintes de tous ordres (technologies ,autonomie énergétique des véhicules , réseau de distribution de l'énergie) , on observe une tendance marquée parmi les membres du Club à expérimenter et développer des technologies véhicules avec des énergies alternatives au diesel notamment GNV et électrique ,en milieu urbain. La transition énergétique impose une réflexion d'ensemble des schémas directeurs logistiques pour les plus impliqués. Les surcoûts liés à la technologie entraine une recherche de compensation au travers d'une nouvelle étape d'optimisation et de partage des moyens et des réseaux.
- Un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 en milieu urbain ,est plutôt perçu comme une opportunité à saisir par les entreprises qui sont les véritables actrices de la transformation. De multiples solutions souvent innovantes et en rupture avec les pratiques communes , se combinent , soutenues par la digitalisation des outils et une forte activité d'innovations. Des attentes s'expriment vis-à-vis des pouvoirs publics et des collectivités territoriales pour fixer et harmoniser les cadres réglementaires promouvant l'équité et l'encouragement des pratiques vertueuses telles que celles mises en place par le Club Déméter.
- L'omnicanalité et les nouveaux entrants sur le marché de l'e-commerce imposent de profonds changements des pratiques logistiques de plus en plus en relation étroite avec les offres commerciales et marketing des entreprises . Les complexités de pilotage et d'optimisation des flux entraînent de fortes attentes pour des offres nouvelles de prestations et d'outils qui supposent aussi des partenariats solides et une vision moyen et long terme des dispositifs à mettre en action.
- Le consommateur devient acteur d'influence des chaines logistiques en faisant jouer la concurrence en termes de services , d'avantages personnalisés et de sécurité sur le cycle complet du produit. La prévision des besoins et la substituabilité des différents canaux de distribution sont des enjeux complexes à résoudre pour les chaînes logistiques au plus près des stratégies des firmes

01

Nouvelles technologies transport

Baromètre
2019

CPV - DEMETER



Club Déméter
Logistique Responsable

“ Etes-vous engagé dans un **programme de transition énergétique** pour sortir du diesel ? ”

1 entreprise membre sur 2 est engagée dans un programme de véhicules au GNV

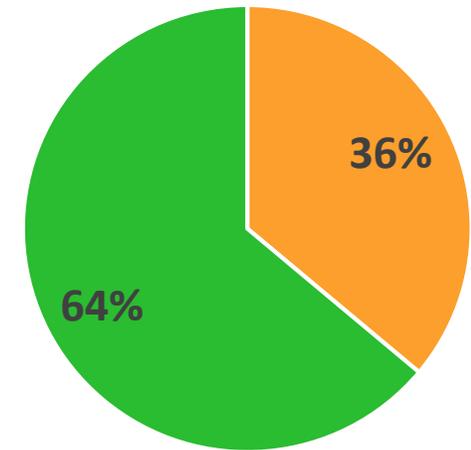
Technologies concernées :

Gaz

BioGaz

Electrique

Hydrogène



■ Non ■ Oui

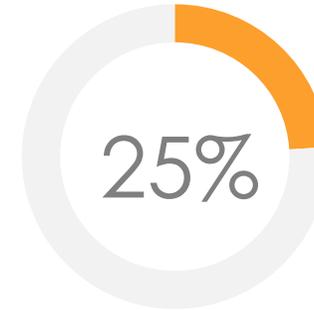


La diversité énergétique alternative au diésel, est un acquis pour les 2/3 des entreprises qui privilégient le GNV pour la moitié d'entre-elles

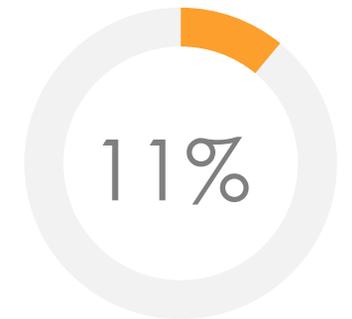
“ Quelle part de vos **flux** représente les **énergies alternatives** au diesel aujourd'hui ? ”



0-10%



11-50%

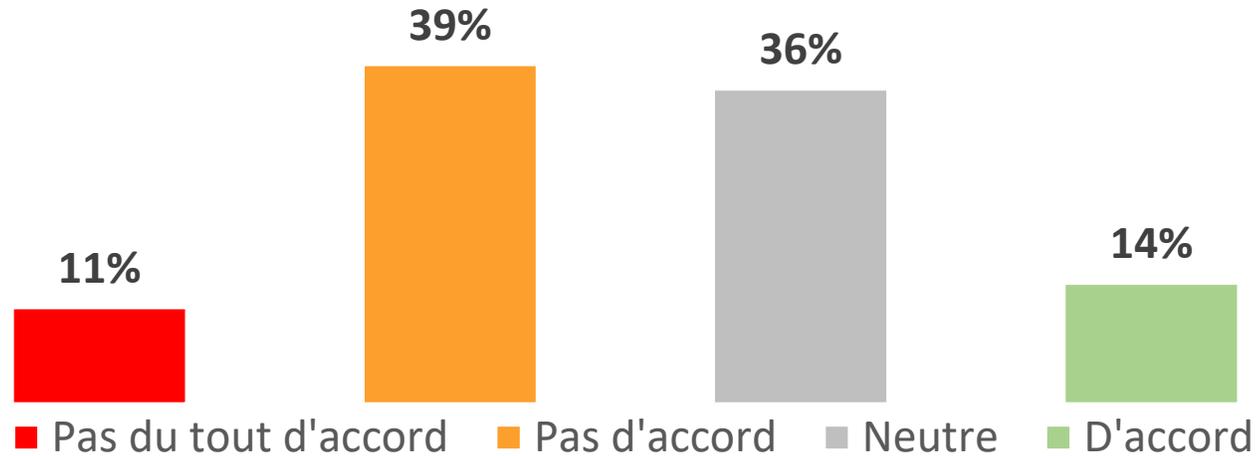


+50%



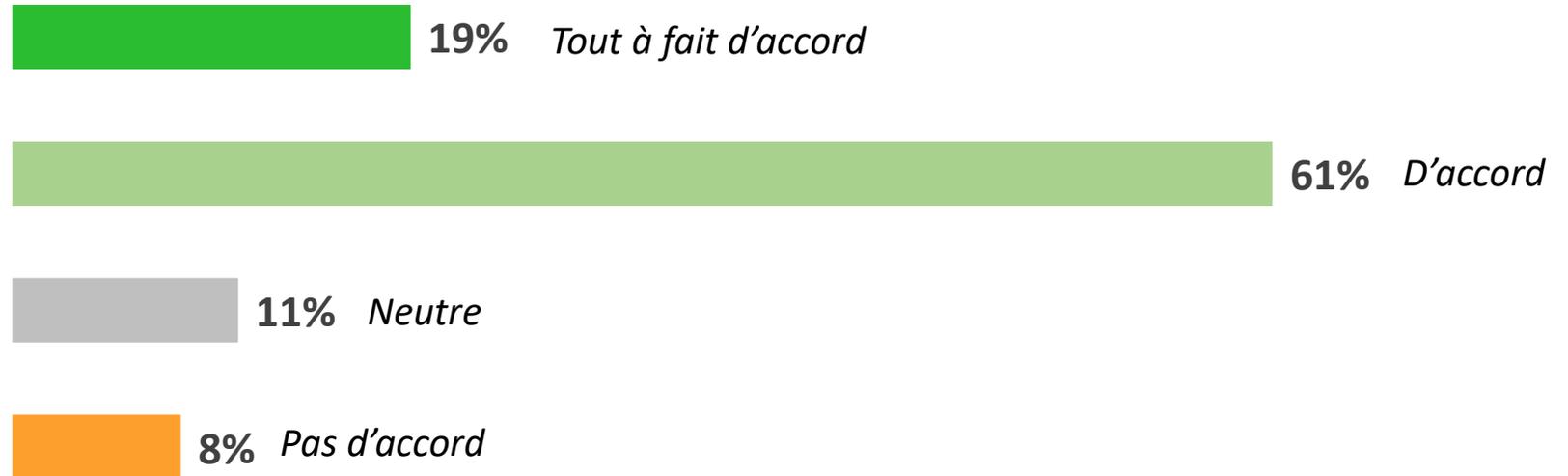
En volume l'alternative reste encore limitée avec les 2/3 des répondants entre 0 et 10% de leurs flux mais la part des leaders innovants et engagés commence à être significative et en croissance.

“ Les **technologies transport** existantes suffisent à réussir la **transition engagée** : ”



Les réponses mitigées illustrent les incertitudes technologiques, le manque de fiabilité, le coût et l'insuffisance de l'offre pour envisager une accélération du modèle.

“ Les **nouvelles technologies transport** qu'impose la **transition énergétique** obligent à repenser le management de la chaîne logistique : ”

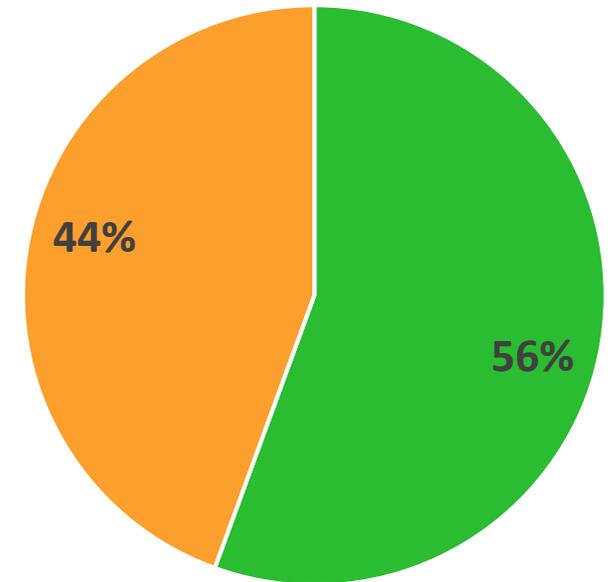


Une large majorité des répondants (80%) confirme que les technologies de transition énergétique imposent une adaptation importante du management de la chaîne logistique. Une adaptation qui englobe d'ailleurs l'ensemble de la fonction : gestion d'informations, d'infrastructures et de moyens.

“ Livrer les **centres urbains** représente un réel défi à venir tant en termes d'organisation que de moyens. A quel horizon voyez-vous ce changement radical de moyens utiliser se déployer dans les villes ? ”



*Forte conviction sur les transformations radicales à opérer à moyen terme chez les acteurs des flux urbains .
En particulier pour les distributeurs et prestataires en rapport direct avec le consommateur final et sur une période un peu plus éloignée pour les institutionnels membres du Club.*



■ 3 à 5 ans ■ 5 à 10 ans

02

Logistique Urbaine

Baromètre
2019

CPV - DEMETER



Club Déméter
Logistique Responsable

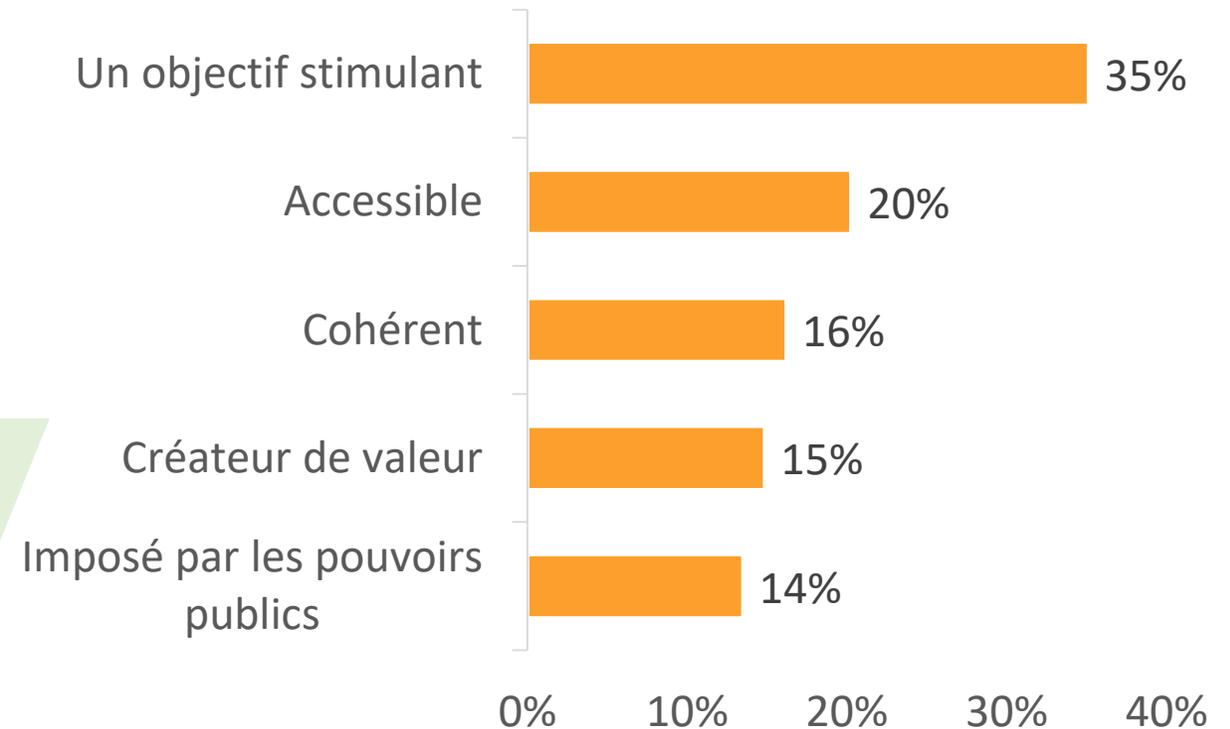
IMB
MARTINBROWER

“ A l'instar du **groupe C40** (Cities Climate Leadership Group) qui s'est déterminé un horizon **d'émission neutre** en 2050, cet objectif, pour le secteur de la **logistique urbaine** en France, vous semble-t-il :

C40
CITIES



Un objectif de neutralité carbone en milieu urbain ne semble pas perturber les répondants qui semblent plutôt y voir une opportunité à saisir pour les entreprises.





“ La **communauté européenne** doit-elle selon vous apporter davantage de cadre (ex : réglementaire, tarifaire?) concernant les accès aux **centres urbains** pour les marchandises ? ”

Question ouverte 

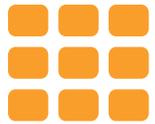
Les réponses sont à l'image des attentes parfois contradictoires des européens vis-à-vis de l'UE entre davantage de formalisation et d'harmonisation des cadres de fonctionnement et davantage de liberté d'action locale.



Il y a des attentes fortes d'harmonisation réglementaires, techniques, sociales et fiscales, mais aussi d'équité et de stimulations écologiques par l'incitation et non la sanction.

“ Parmi les solutions qui se développent pour **l'approvisionnement des villes**, quelles sont celles qui semblent à ce jour les plus appropriées du point de vue de **l'intérêt général** ? ”

1



Casier - Lockers

2



Points relais

3



Stockage Ambulant

4

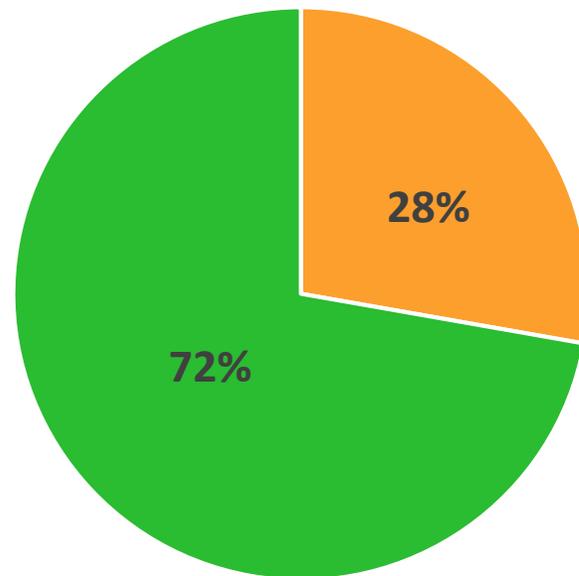


Réseau de magasins

Si les réponses placent la solution de casier-lockers sur la première marche du podium, elles témoignent aussi des nombreuses solutions et combinaisons émergentes de la multicanalité.



“ Pensez-vous voir émerger dans un horizon proche un **développement d'outils spécifiques de gestion des flux** en milieu urbain (ex : système d'information, applications internet) ? ”



■ Non ■ Oui



Une tendance nette notamment des distributeurs pour anticiper l'arrivée de nouveaux outils de gestion à court terme fruits de l'innovation technologique.

“ Si oui, quels sont les **besoins spécifiques** à couvrir selon vous ? ”

Question ouverte 

Les champs couverts sont en particulier les effets de la block chain sur la traçabilité totale, la prévision et la connaissance en temps réel des besoins, la mobilité, la synchronisation et la coordination des acteurs.



03

Omnicanalité et Chaîne Logistique

Baromètre
2019

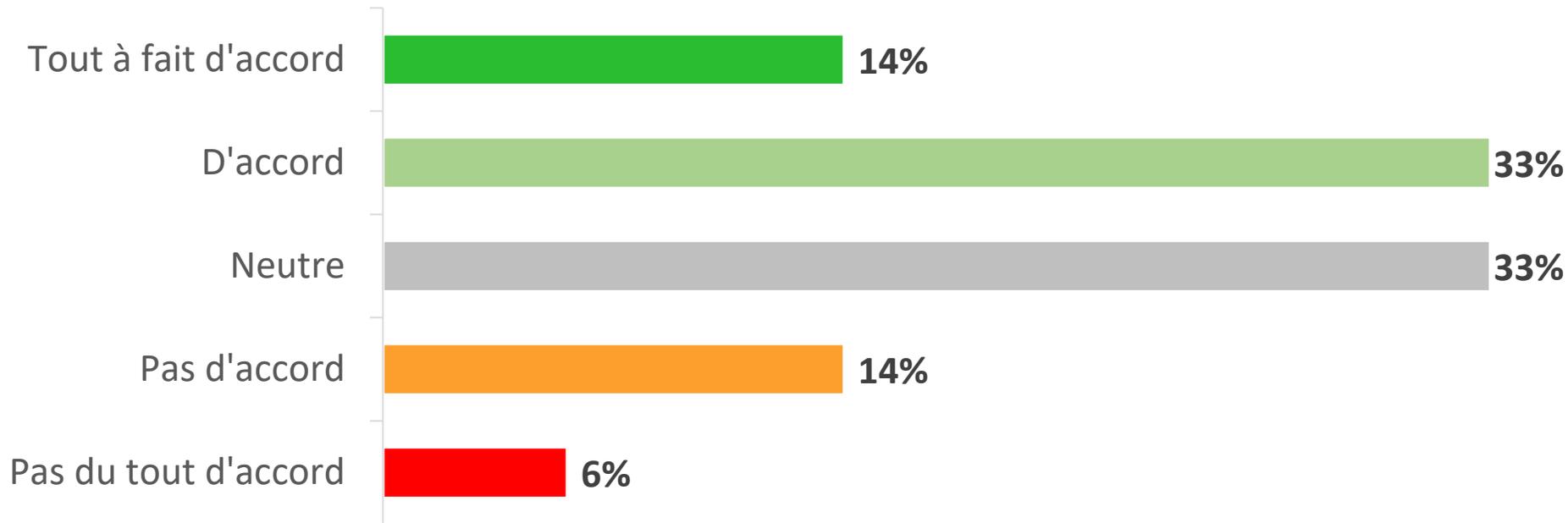
CPV - DEMETER



Club Déméter
Logistique Responsable



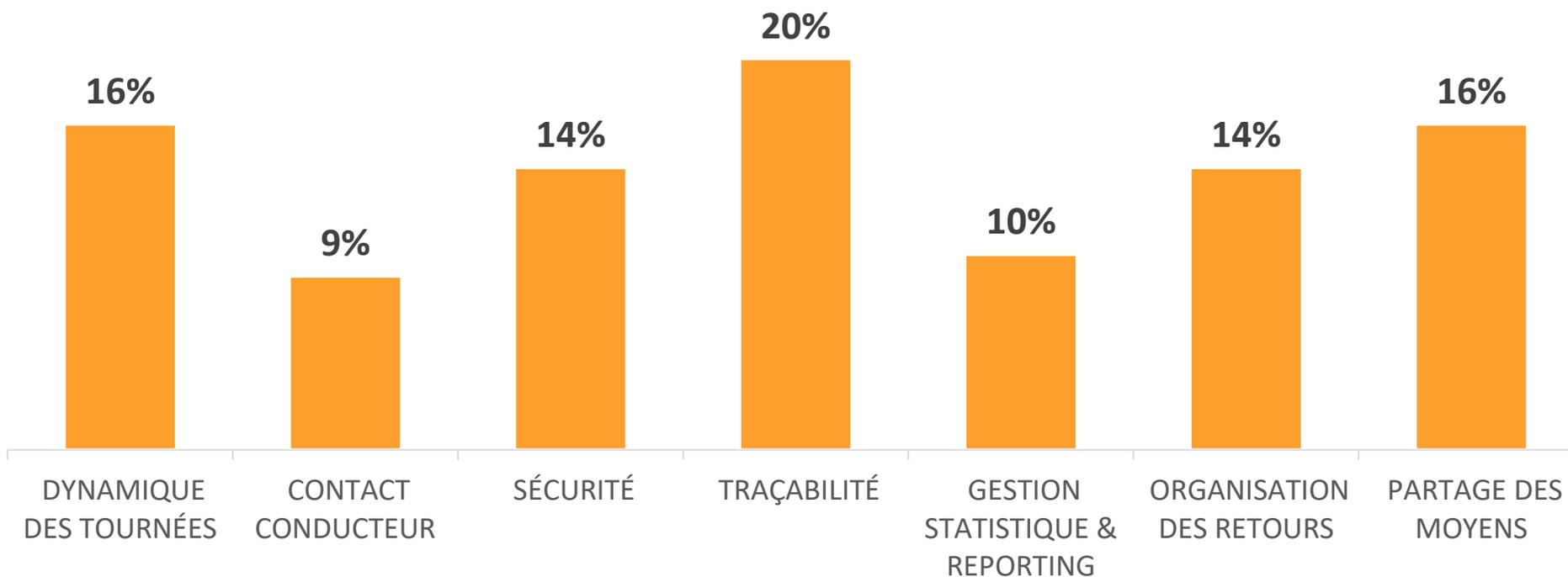
“ L'omnicanalité fait évoluer les **standards de véhicules**.
Elle impose des **ruptures de charges supplémentaires** qui
induisent des complémentarités de types de véhicules. ”



C'est une question qui partage les répondants probablement en fonction de la réalité de leurs propres flux ; 1/3 des réponses sont sans avis (neutre).

Le degré d'implication dans des projets omnicaux diffère très sensiblement en fonction du cœur de métier de chacun en particulier les prestataires et les acteurs en compte propre.

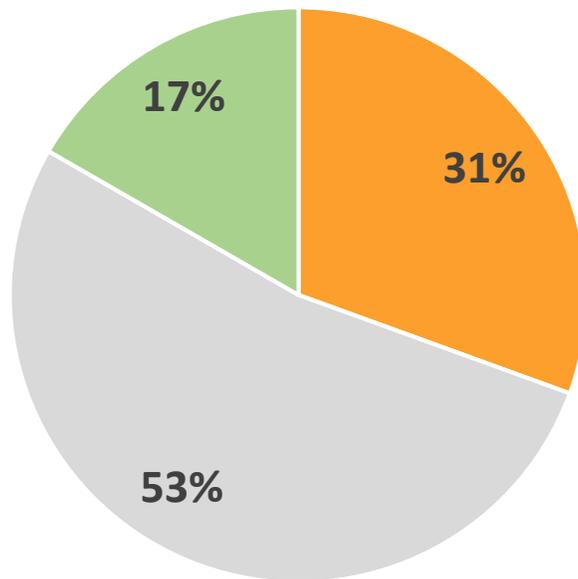
“ Le **véhicule connecté** devrait pouvoir répondre à quels types de besoin ou d'enjeu pour le **transport omnicanal du futur**? ”



Le véhicule connecté apparaît clairement comme une opportunité multi-usage qui ouvre la voie d'un niveau supérieur de pilotage, d'optimisation logistique et de suivi des flux.



Les offres des **prestataires logistiques** sont-elles en mesure de répondre aux défis à venir en lien avec **l'omnicanalité** ?

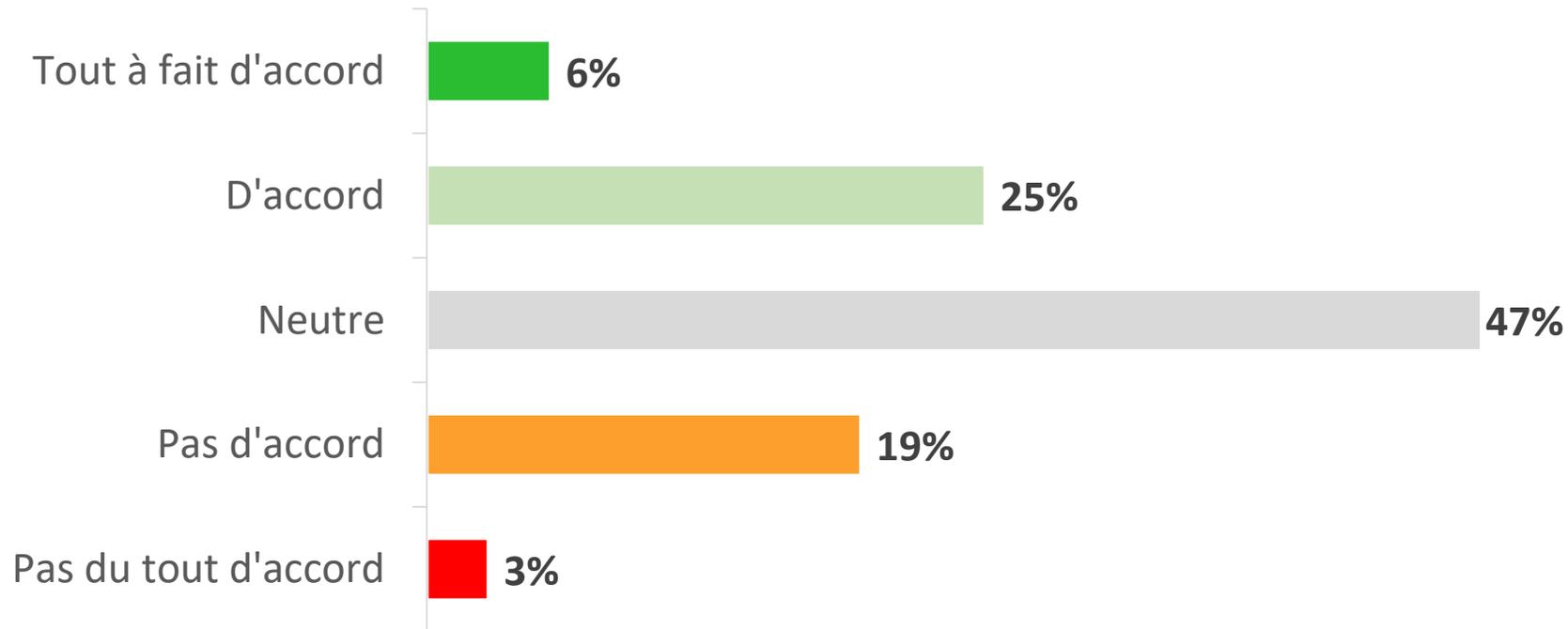


■ Pas d'accord ■ Neutre ■ D'accord

A cette question, le panel se prononce clairement soit par une méconnaissance des offres soit par une attente de solutions.

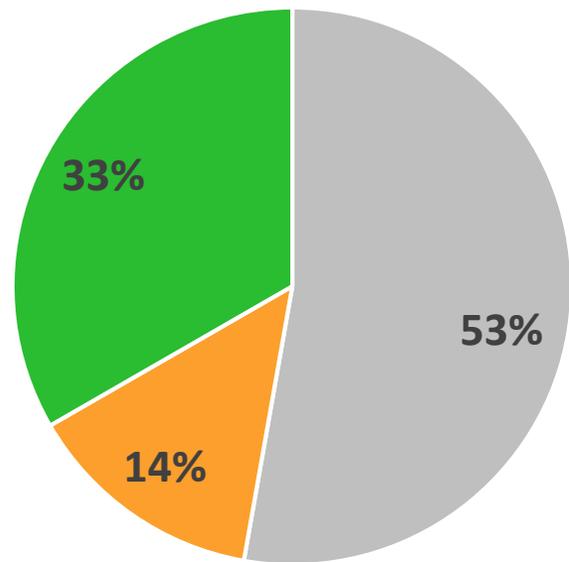


“ Les offres des éditeurs de **solutions informatiques** sont-elles en mesure de répondre aux défis à venir en lien avec **l'omnicanalité** ? ”



Les réponses sont très influencées par le degré d'implication de chacun dans des problématiques d'omnicanalité.

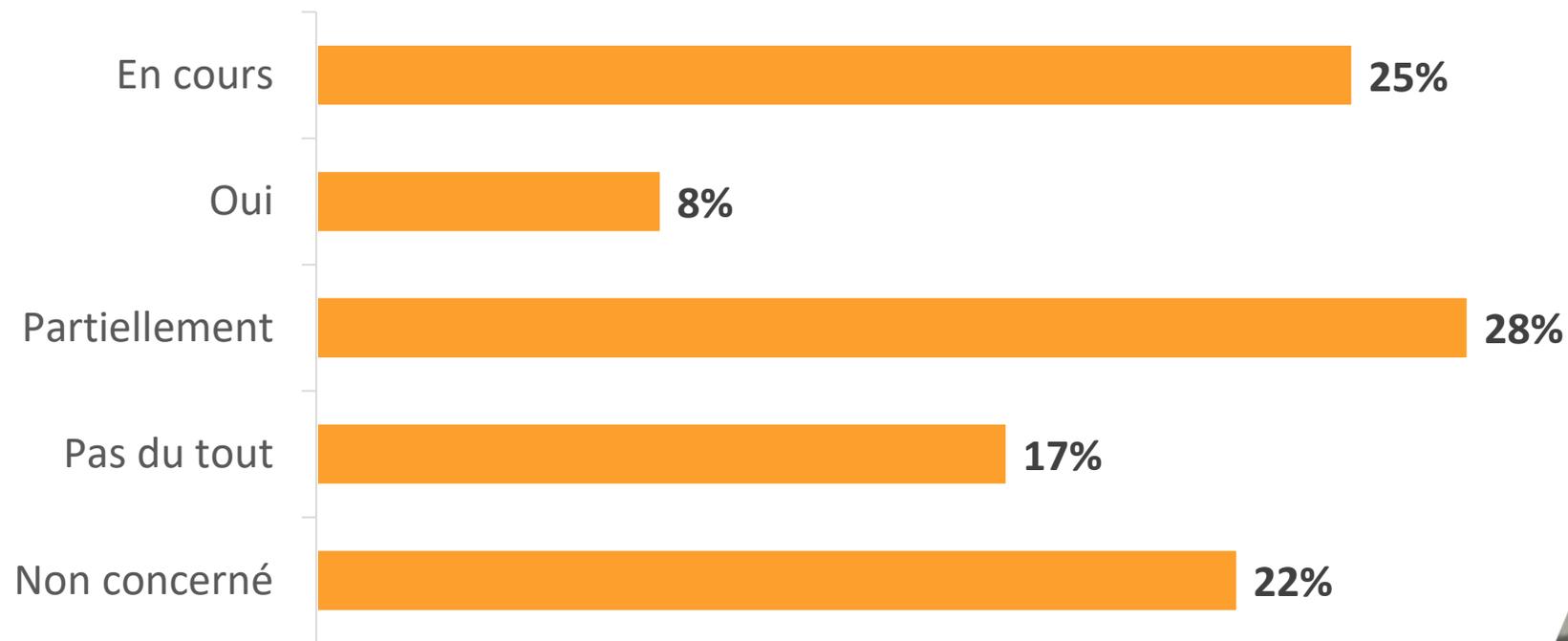
“ L'omnicanalité est-elle une opportunité de **meilleure intégration logistique** ou au contraire un **risque d'éclatement** de la fonction au regard de sa complexité? ”



■ Ne se prononce pas ■ Non ■ Oui

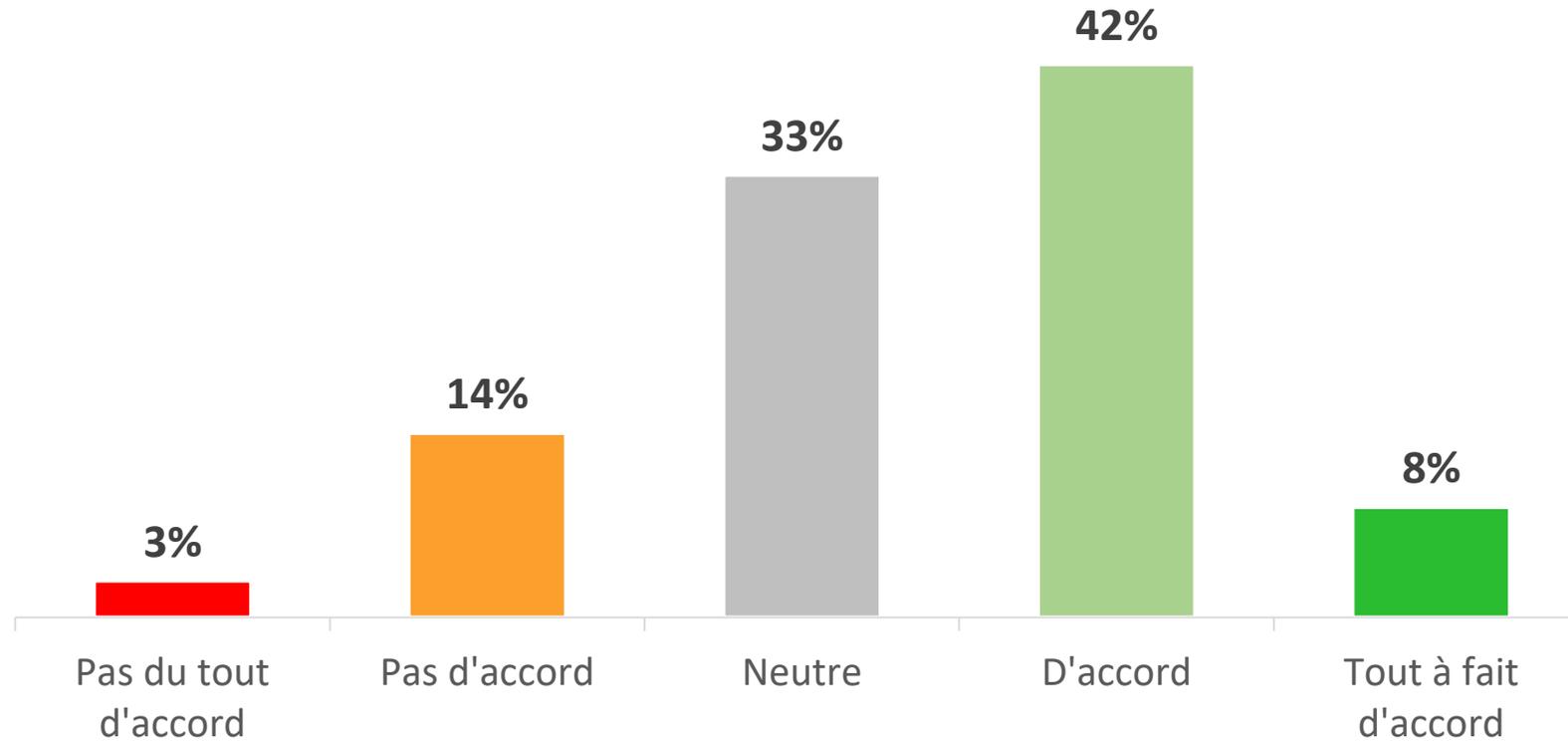
Tout comme la question précédente, les réponses sont très influencées par le degré d'implication de chacun dans des problématiques d'omnicanalité.

“ Avez-vous suffisamment de vision dans votre entreprise de l'évolution de **l'omnicanalité** pour bâtir vos schémas directeurs ? ”



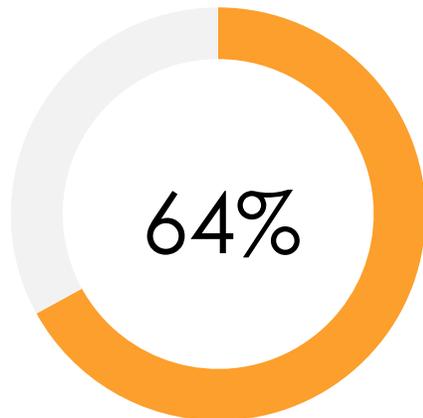
L'omnicanalité n'est pas généralisée dans les schémas directeurs mais on note que 25% des répondants ont en cours une réflexion sur ce thème et que 28% l'ont partiellement intégré.

“ Les plateformes de **e-commerce C2C** sont un facteur de déstabilisation à intégrer dans la prospective de **l'omnicanalité** ? ”

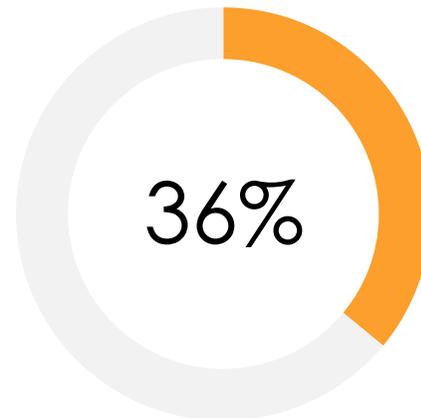
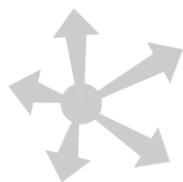


50% du panel exprime un ressenti déstabilisant aux pratiques des plateformes internet et donc un besoin de réaction prospective.

“ L'omnicanalité induit-elle une **polyvalence** ou une **spécialisation** des moyens logistiques techniques & humains ? ”



Polyvalence



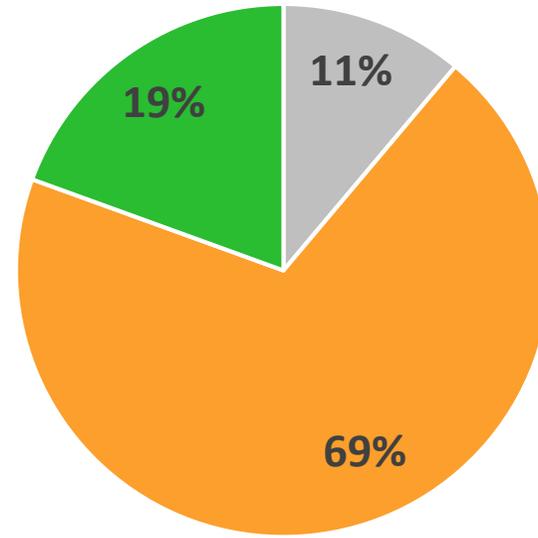
Spécialisation



Une large majorité s'accorde sur une tendance à la polyvalence des moyens plutôt qu'à leur spécialisation



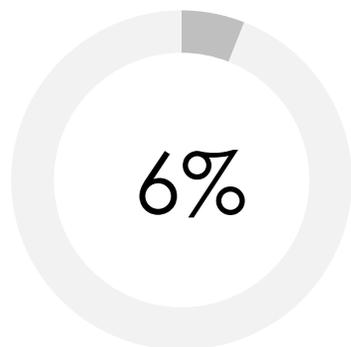
“ Pensez-vous qu'il existe une contradiction entre les **logistiques omnicanales** et une **politique RSE Logistique**? ”



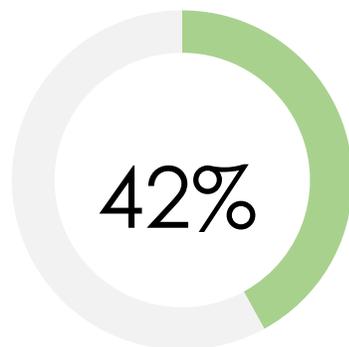
■ Ne se prononce pas ■ Non ■ Oui

*Près de 70 % ne soulèvent aucune contradiction entre ces deux pratiques
Tout au contraire, certains estiment qu'il y a des synergies et des complémentarités mais
alertent sur les promesses consommateurs pas toujours justifiées de livraisons en
quelques heures au bilan carbone et économique dégradé.*

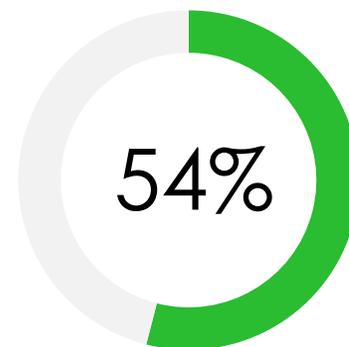
“ Le **développement de l'omnicanalité** est un puissant facteur de **digitalisation** des supply chains ? ”



Neutre



D'accord



Tout à fait d'accord



Un lien indissociable exprimé entre omnicanalité et digitalisation des chaînes logistiques qui renforce la part donnée à l'innovation.

L'omnicanalité contribue à la transformation des pratiques et process logistiques et fixe de nouvelles exigences de satisfaction des clients qui impactent l'ensemble des activités de l'entreprises

04

Management de la Chaîne Logistique



“ Les **technologies existantes** et en développement sont-elles de nature à satisfaire les besoins à 10 ans du pilotage de la chaîne logistique ? ”

61%

Oui

39%

Non

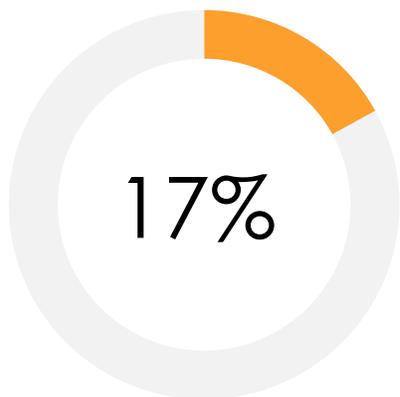


C'est un sujet qui apporte des réponses différentes selon le rôle et les pratiques du répondant dans la chaîne de valeur mais une majorité quoique faible se dessine autour d'une satisfaction des outils existants.

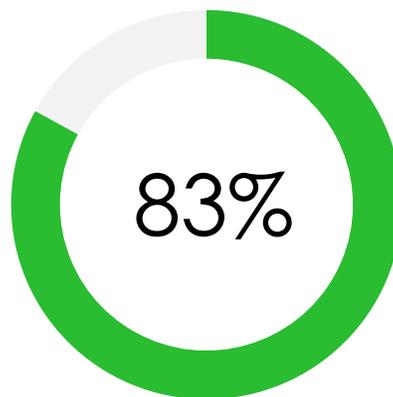
Les domaines insuffisamment couverts concernent en particulier des maillons non intégrés parfois tels que la logistique de retour, le partage de moyens, le cycle complet de vie du produit ou encore les impacts environnementaux.



Faut-il anticiper le fait que le consommateur final soit demain un **acteur décisionnaire** à intégrer dans la conception des **chaînes logistiques** ?



Non



Oui



C'est un phénomène nouveau de considérer à la très grande majorité qu'au-delà du devoir de servir le consommateur final dans les meilleures conditions, celui-ci deviendra un acteur d'influence décisionnaire de la conception des chaînes logistiques du futur.

“ Les contraintes de la **transformation** vers des **chaînes logistiques** omnicanales sont multiples : quelles sont selon vous les 3 plus complexes : ”

1

Complexité des données
à gérer



2

Localisation des
entrepôts



3

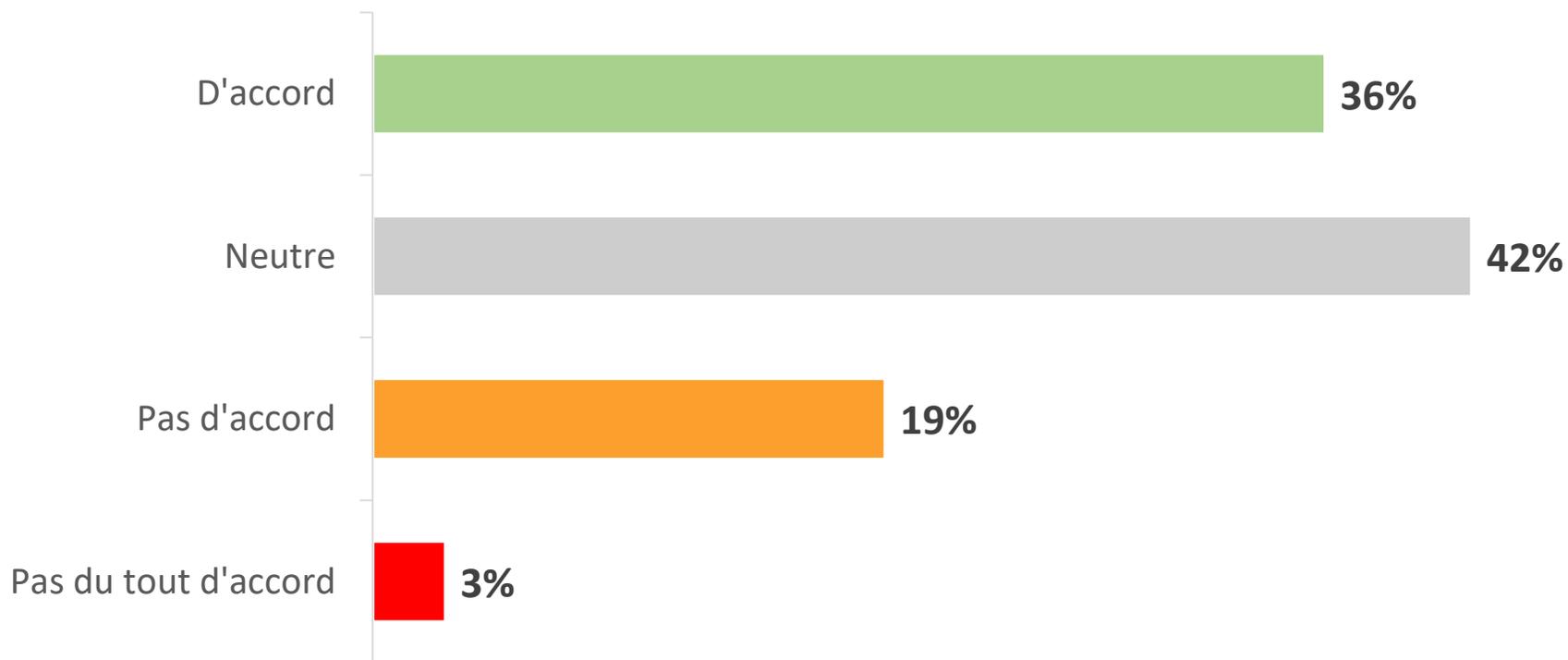
Imprévisibilité liée aux
interactions entre les
canaux



Les plus complexes vont à l'imprévisibilité de la répartition omnicanale des flux, la complexité des données à interpréter dans un délai très court voire en temps réel et à l'activité associée des entrepôts.



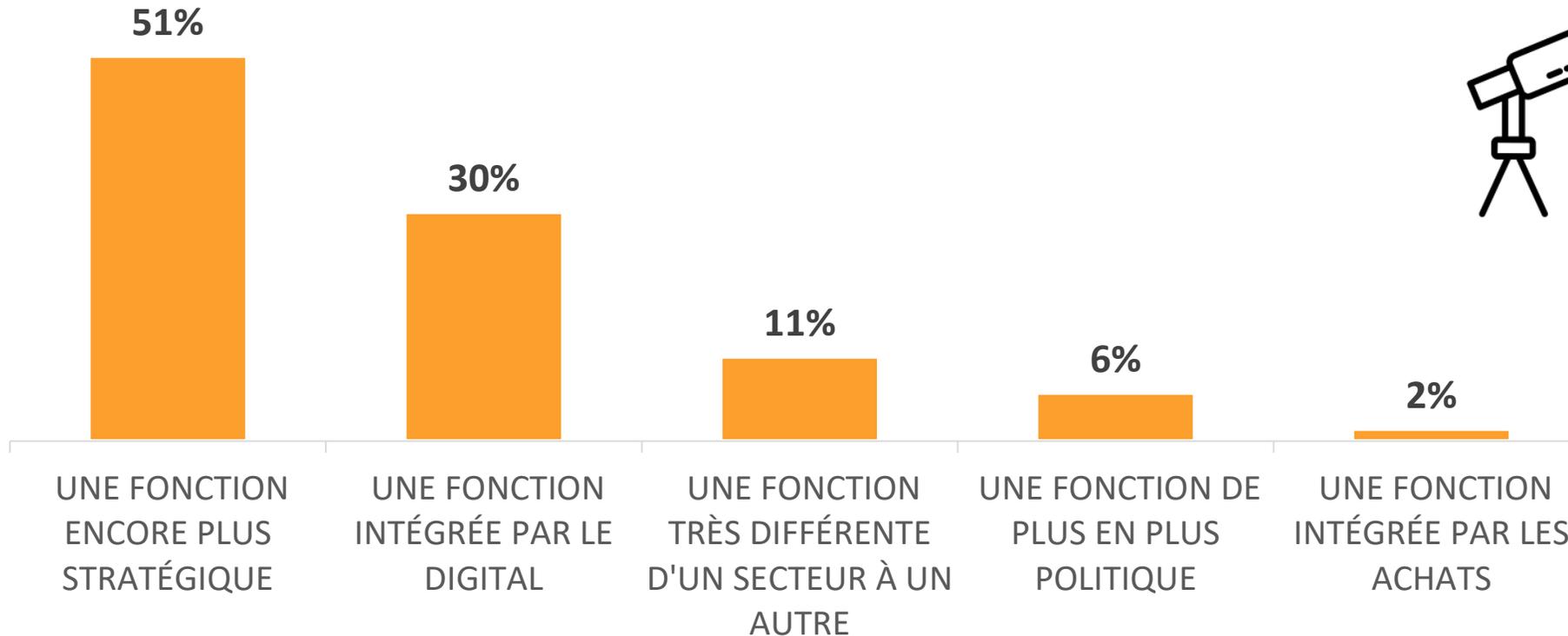
Quelle est votre **perception** sur la capacité des fonctions **Supply Chain** à être proactives & agiles en vue de satisfaire les marchés face aux nouveaux entrants ?



Un petit 40% s'estime confiant et nombreux sont ceux qui s'abstiennent ou restent prudents sur leurs évaluations.



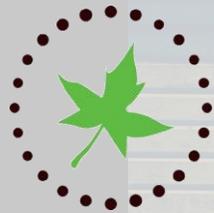
Comment voyez vous **l'avenir de la fonction logistique** à horizon 10 ans ?



Une majorité s'exprime sur un renforcement stratégique de la fonction supply chain dans les entreprises avec une dominance digitale pour 30% d'entre eux.



Baromètre 2019



Club Déméter
Logistique Responsable



www.club-demeter.fr

Contact@club-demeter.fr

