

VU AILLEURS

Le SCM comme facteur déterminant de la compétitivité au Canada

L'analyse des résultats d'une étude d'Industrie Canada sur « *Logistique et gestion de la chaîne d'approvisionnement : Aperçu de l'industrie et profil statistique* », révèle que, de plus en plus, c'est à l'échelle mondiale que les entreprises se livrent concurrence et que c'est au niveau de la chaîne d'approvisionnement qu'on réalise des innovations. La logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement gagnent donc en importance et sont en voie de devenir un moteur de l'innovation, de la compétitivité et de la commercialisation des technologies et des procédés dans l'ensemble des secteurs de l'économie.

Les coûts de la chaîne d'approvisionnement

constituent un facteur déterminant de la compétitivité de l'ensemble des industries.

Dans les biens de consommation, ils représentent 32 % du total des coûts de fabrication au Canada, contre 23 % des coûts de fabrication aux États Unis où la part du PIB représentée par les coûts de logistique a chuté de 41 % entre 1982 et 2003.

Sur la même période, la sous-industrie très novatrice de gestion des stocks a réduit ses coûts de 62 %, grâce à la diffusion des innovations en matière de procédés et de technologies.

Logistics Magazine - MT

retrouvez-nous sur
SupplyChainMagazine.fr

Kuehne+Nagel en plein boom

Après l'acquisition d'ACR Logistics, effective au 1^{er} janvier 2006, Kuehne + Nagel prévoit de nouvelles acquisitions pour optimiser son réseau européen.

En 2005, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 8,94 Md€ en hausse de 21,5 %, pour un résultat net de 200,4 M€ (+32,3%). Le dernier contrat remporté par la firme est un contrat de logistique de pièces détachées pour Toyota,



Le siège de Kuehne+Nagel, à Schindellegi, en Suisse.

avec 6.000 m² dédiés au nord de Mexico qui serviront de centre de distribution vers tous les points de vente de la marque automobile. **CC**

Logistics World Alliance



Cinq groupes logistiques européens ont conclu en mars dernier une alliance ; La Logistics World Alliance regroupe l'espagnol Azkar, l'italien Bartolini, le français MGF Logistique, l'allemand Rhenus et le britannique Bibby Distribution. A eux cinq, ils représentent un chiffre d'affaires de 2,4 Md€, 24.800 salariés, 2,5 millions de m² de surface d'entreposage et une

flotte de 10.000 véhicules de tous types. Désormais, les clients de l'alliance fixeront leurs conditions pour l'ensemble des sociétés.

Une solution développée par Rhenus, la Business Networking Platform, sera à disposition des clients en ligne. L'alliance coopère avec des partenaires européens et asiatiques pour offrir un service intercontinental. **CC**

EN BREF...

DHL en pole position

C'est reparti pour un tour à plus de 300 km/h ! DHL est pour la 3^e année le prestataire logistique officiel des courses de Formule 1. Le groupe est chargé du transport des voitures, moteurs, roues, pièces détachées, de l'équipement TV et l'essence, soit plus d'un million de litres pour les 18 courses de la saison. Chaque week-end de course, DHL livre plus de 300 tonnes d'équipement. CC

Conforama Suisse centralise sa logistique

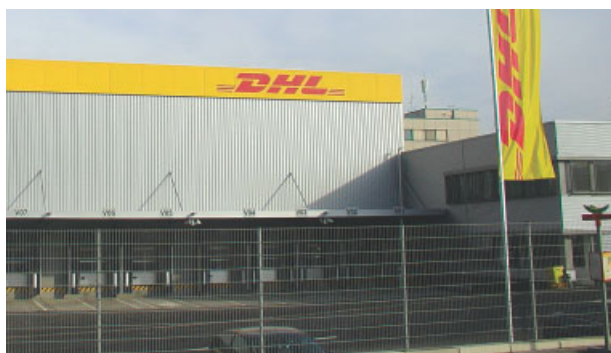
Conforama a inauguré le 7 mars à Niederbipp son centre d'approvisionnement pour la Suisse de 32.400 m². Opérée par Norbert Dentressangle, ses 27 employés réceptionneront puis stockeront les produits provenant en grande majorité d'Asie du Sud-Est, Chine et Europe de l'Est. Ils prépareront et expédieront les colis chaque jour pour les onze magasins suisses du distributeur. Le nombre de références traitées sera de 2.000 à 4.000 en moyenne, pour un stock de 500 à 600.000 pièces. CC

VU AILLEURS

Deutsche Post en 1^{er} choix

Deutsche Post World Net lance le programme « First Choice », d'amélioration de la qualité des produits et des process. Lancé en 2006 dans 6 à 8 pays pilotes, il sera étendu à l'ensemble du groupe en 2007, et perdurera jusqu'en 2009. Il est censé conduire le résultat opérationnel à au moins 5 MdE d'ici 2009. En 2005, ce dernier s'est établi à 3,76 Md€, en hausse de 25 %. Le chiffre d'affaires du groupe s'est élevé à 44,6 Md€ (+3 %), pour un résultat net consolidé de 2,24 Md€ (+40 %).

La division logistique a vu son CA croître de 17 % à 7,9 Md€, celle de l'express de 4% à 18,3 Md€. En 2006, avec l'intégration d'Exel en logistique et BHW en services financiers, DPWN prévoit un CA groupe de 60 Md€ et un résultat opérationnel d'au moins 3,7 Md€. CC

**Reverse C2B**

NYK Logistics a conclu un partenariat stratégique avec Cycleon pour offrir un service de reverse logistics consumer-to-business, qui a démarré opérationnellement en février 2006 en Belgique et au Luxembourg. Cycleon propose un système connecté aux services postaux européens, qui permet au consommateur de retourner des produits dont la taille leur permet d'être posté, en fin de vie, pour réparation ou devant être enlevés du marché. CC

Eurinpro bâtit pour Schenker et DHL Exel Supply Chain

Eurinpro va livrer à Schenker en mai 2006 un entrepôt multi-clients de 18.000 m² à Grolsheim, à 75 km de Francfort, pour un démarrage de l'activité au 1^{er} juillet. C'est le 4^e entrepôt développé par Eurinpro pour Schenker, après notamment les deux de 50.000 m² et 22.000 m² à Willebroek, en Belgique. C'est sur ce même site, à 30 km d'Anvers et à 30 km de Bruxelles que le développeur va construire pour DHL Exel Supply Chain un centre de distribution dédié à l'industrie alimentaire de 32.000 m², une extension de 40.000 m² maximum étant prévue pour la période 2006-2009. Début 2009, 300 employés y travailleront. A 7 kilomètres du site, la barge à terminal de Willebroek offrira un accès multimodal à l'entrepôt. CC



Yves Boonen, Country Manager Eurinpro Belgique, Danny Peeters, COO Eurinpro, Marc Delaet, Maire de Willebroek, Jan Deltour, Managing Director DHL Exel Supply Chain.

VU AILLEURS

TLF 2006 une Europe contrastée

La soirée organisée par TLF à l'occasion de la SITL, le 8 mars dernier, a permis à des voix européennes d'exprimer des réalités et des opinions contrastées.

Le Ministre des Transports, Dominique Perben, a d'abord annoncé que la France allait renforcer ses contrôles des véhicules sur route. Les deux co-présidents de TLF, Alain Bréau et Alain Fauqueur, ont reconnu, quant à eux, que la loi du 5 janvier 2006

relative à la sécurité et au développement des transports, allait redonner 3 à 4 Md€ de trésorerie aux transporteurs en instaurant un délai de paiement de 30 jours maximum pour les métiers du transport. Mais ils ont continué à demander un allègement des charges sociales, mesure qui n'a rien à voir avec le dossier du remboursement de la TVA sur les péages autoroutiers, qui tourne aujourd'hui en la faveur des transporteurs.

Mettre tous les modes de transport à égalité

Tandis que l'économiste Patrice Salini regrettait, chiffres compilés à l'appui, que les organisateurs et transporteurs routiers français soient à la traîne d'autres pays, nos voisins européens se sont montrés pragmatiques. Pour Francisco Romeu, Directeur général du groupe espagnol Romeu, la France est un grand pays, avec de bonnes infrastructures et de grands groupes de transport internationaux mais son problème réside dans « la paix sociale » (sic), au même titre que le principal problème espagnol est le chemin de

fer. De son côté Tobias Jerschke, le PDG de Kuehne + Nagel, qui vient de racheter ACR Logistics, a déclaré que la France est avec la Chine et la Russie, l'un des pays cibles d'investissement du groupe pour les cinq ans à venir. Car les PME françaises vont se développer à l'exportation.

Le plus vindicatif a été l'ancien champion de course automobile, Ari Vatanen, aujourd'hui député européen, qui déclarait dans un bon français tout à son honneur : « *Le politiquement correct est économiquement et moralement pourri. Le bilan de la politique de transport européenne est triste. Il faut mettre tous les modes de transport sur un pied d'égalité, en arrêtant de donner des subventions à certains modes. Les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport « TEN-T », axées principalement sur le ferroviaire, ont tout faux. Le transfert de fret routier vers le ferroviaire, avec ses deux rails rigides n'est pas possible. Il faut libérer le marché, dans l'intérêt du consommateur.* ».

Face au discours pro-route du Député et Président de l'association Mobility Prosperity in Europe, Betty Schiavoli, représentant la fédération italienne Confetra, a souligné que l'Italie a besoin tout autant d'infrastructures que de compétitivité et d'organisation. Les accès aux ports, le ferroviaire et surtout le maritime, afin d'attraper le fret en provenance de Chine, sont les priorités. Willem Heeren, président de KNV, en Hollande, a précisé que tout ne peut être absorbé par la route et qu'il est urgent d'investir dans les pays d'Europe de l'Est et de la seconde vague d'intégration européenne, la Roumanie et la Bulgarie, pour affronter au mieux la pression sur les tarifs exercés par ces pays.

Néanmoins, Ari Vatanen, à des voix qui s'interrogeaient sur de possibles goulets d'étranglement routiers, a répondu avec assurance que la solution serait tout simplement d'élargir les routes et de construire des voies réservées aux camions. A bon entendeur : ceux qui aiment Ari ne prendront pas le train... **C.C.**



©DR

1



2



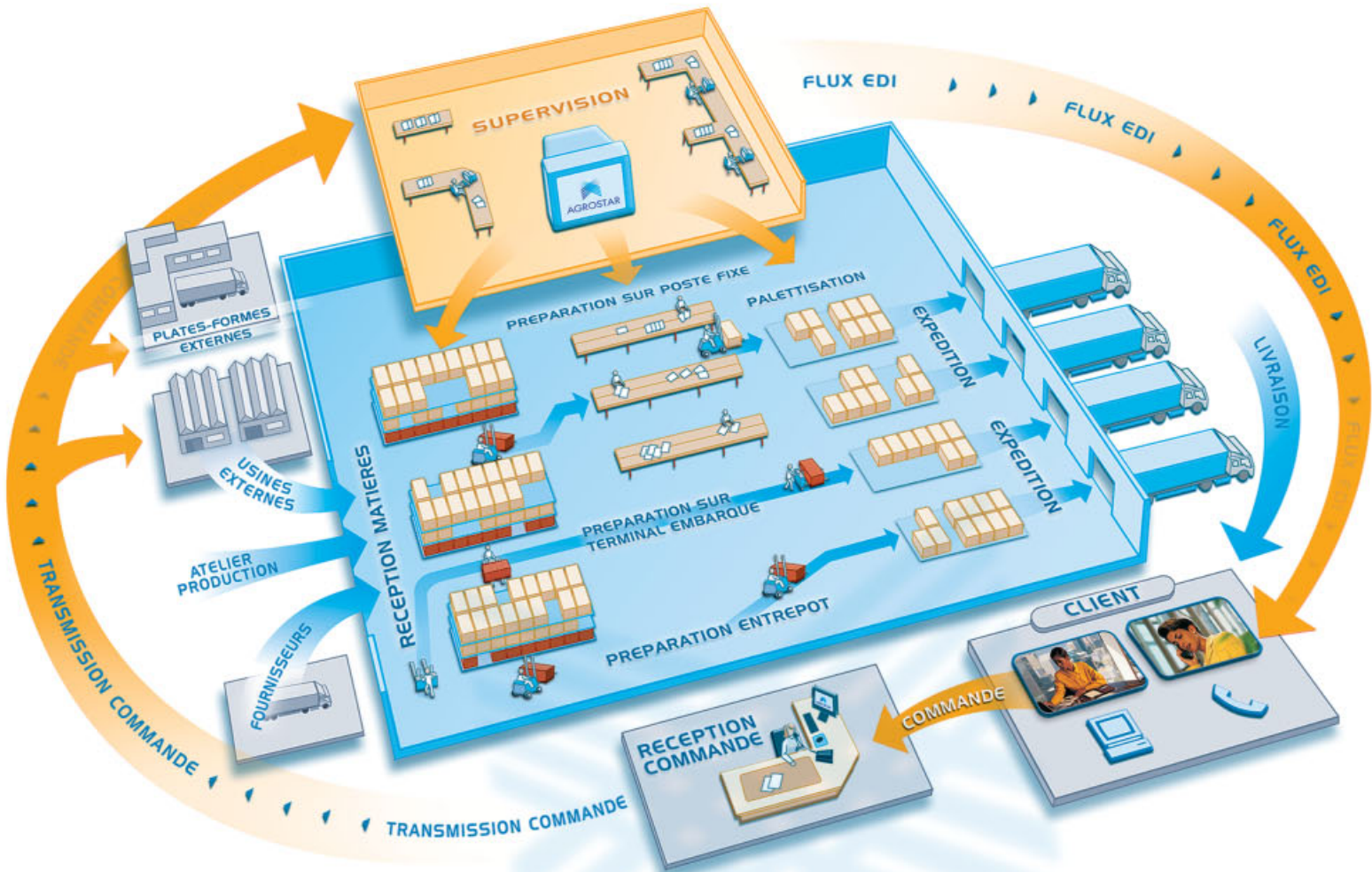
3

1. Francisco Romeu et Tobias Jerschke rient ensemble du problème de paix sociale de la France. 2. Ari Vatanen balaie d'un revers de main les idées politiquement correctes sur le transport européen. 3. Le spectre du ministre des transports plane sur TLF.

AGROSTAR : VOTRE TRAÇABILITÉ AU CŒUR DE NOS SOLUTIONS

Agrostar APPLICATIONS

La solution métier de Supply Chain Execution qui pilote l'ensemble des flux alimentaires. Une solution de logistique globale : traçabilité - gestion commerciale - préparation de commandes - gestion de stock - gestion du transport - décisionnel.



 **Agrostar**

Site : www.agrostar.fr

E-mail : info@agrostar.fr

