

Cappgemini Consulting

La chaîne logistique du futur

L'étude « *La chaîne logistique du futur à l'horizon 2016* » réalisée conjointement par Cappgemini et le GCI (Global Commerce Initiative) qui regroupe des industriels et des distributeurs concrétise le développement d'un futur modèle de chaîne logistique intégrée pour les acteurs du marché des produits de grande consommation. Voici les principaux enjeux à venir pour cette chaîne logistique établie à partir de bonnes pratiques actuelles et de solutions nouvelles et innovantes.



©Cappgemini

78



Stéphane GHIOLDI,
Directeur au sein de Cappgemini Consulting, expert dans la transformation de la Supply Chain.



Vincent VICART,
Manager au sein de Cappgemini Consulting, expert dans la transformation de la Supply Chain.

La chaîne logistique du futur pour le secteur des produits de grande consommation et de la grande distribution devra inclure les nouveaux enjeux environnementaux. En effet, le nouveau modèle de chaîne logistique intégré doit, au delà des critères classiques économiques et de réponse efficace aux besoins des consommateurs (disponibilité des produits en rayon, réduction des coûts, traçabilité...) prendre en compte les paramètres environnementaux, tels que la réduction des émissions de CO₂, la consommation d'énergie, la diminution des engorgements liés au trafic, la consommation d'eau et la simplification des infrastructures.

L'impact potentiel de cette refonte de la chaîne logistique est significatif. Elle entraînerait notamment une diminution notable des coûts de transport (en moyenne 40 %) et de

manutention par palette (20 %), une baisse des émissions de CO₂ par palette par la diminution des kilomètres parcourus, une réduction des délais et une amélioration de la disponibilité des produits en rayon.

7 domaines d'innovation

Pour atteindre de tels objectifs, la chaîne logistique intégrée du futur pourra se construire sur sept domaines d'innovation.

Premier domaine : la collaboration sur les flux physiques.

Elle correspond à la mutualisation des entrepôts et du transport de plusieurs industriels localisés dans une même région ne possédant pas les volumes suffisants pour alimenter l'ensemble des entrepôts d'un grand distributeur à la fréquence souhaitée. Cette rationalisation est basée sur une collaboration tripartite industriels, prestataire logistique et distributeur. Quelques projets sont actuellement en cours, citons Henkel avec ses concurrents Colgate et Reckitt-Benckiser ou Bénédicta, Lustucru, Nutri-

Prévoir l'imprévu et s'y préparer.



PROGICIEL EXPERT EN PLANIFICATION AVANCÉE DE LA SUPPLY CHAIN

PRÉVISION DE LA DEMANDE / PLANIFICATION DE LA PRODUCTION & DE LA DISTRIBUTION

OPTIMISATION DES APPROVISIONNEMENTS

► CONTACT

AZAP EST UNE SOCIÉTÉ DU GROUPE DIAGMA

75, RUE DE COURCELLES 75008 PARIS

TÉL + 33 (0)1 44 01 23 50

FAX + 33 (0)1 42 67 86 87

www.azap.net
[email / infos@azap.net](mailto:email/infos@azap.net)

PRÉVOIR

PLANIFIER

APPROVISIONNER

PRODUIRE

DISTRIBUER

maine avec Carrefour et FM Logistic. On pourrait imaginer à terme également une mutualisation des flux de plusieurs distributeurs sur une seule plate-forme, ce qui permettrait de massifier le transport entre les entrepôts des industriels et ces plateformes multi distributeurs. Cette organisation facilitera très certainement le recours au mode ferroviaire pour des produits comme les boissons et sera source de gain en termes de surface occupée et d'énergie consommée.

Deuxième domaine : le pilotage de la fluctuation de la demande, avec comme principal objectif une réponse efficace de la chaîne logistique aux fluctuations nécessitant une amélioration des communications entre industriels et distributeurs. La gestion d'une canicule ou le traitement des opérations de promotions fondé sur un meilleur échange d'informations permettant de mieux lisser les fluctuations de production, de flux et de stocks, d'où une meilleure maîtrise des situations critiques, génératrices de surcoûts.

Troisième domaine, la logistique retour, correspondant à une meilleure structuration des flux du recyclage des produits et des emballages.

Quatrième domaine : l'identification et l'étiquetage des produits, avec comme pierre angulaire le partage de données normalisées entre industriels et distributeurs (identification de la production, attributs, sites, classification, données sur la demande, localisation de produits...).

Cinquième domaine : l'efficacité des infrastructures qui consiste à mettre en place des standards de haute qualité environnementale (HQE) pour les entrepôts et l'utilisation de véhicules écologiques (par exemple, de camions au Gaz Naturel par Monoprix pour la livraison des magasins en région parisienne)

Sixième domaine : la logistique en magasin, avec le développement du prêt à vendre facilitant la mise en rayon des produits sans manutention,

une plus grande visibilité sur les stocks et une accentuation des interactions avec les consommateurs

Septième domaine : le pilotage conjoint de l'activité par la mesure de l'efficacité globale des chaînes logistiques via la mise en place d'indicateurs clés de performances partagés par l'ensemble des acteurs de la chaîne. Si certains indicateurs sont aujourd'hui déjà présents (indicateurs financiers, disponibilité pour le consommateur, traçabilité...), il conviendra d'intégrer dans le tableau de bord de demain des indicateurs sur la consommation d'énergie, les émissions de CO₂ et de N₂, les engorgements liés au trafic, la consommation d'eau...

Vers la distribution mutualisée en zone urbaine

A plus long terme, d'autres axes d'innovation verront le jour, comme par

exemple la distribution mutualisée en zone urbaine, qui limitera le nombre de camions circulant en ville. Cela consisterait en la mise en place à l'entrée des villes de véritables hubs regroupant l'ensemble des flux entrants avec des opérations de transbordement collaboratives consolidant les différents flux de livraison (à domicile, point de collecte, magasins). Plusieurs projets au Royaume-Uni et en Hollande sont en cours. Ce principe pourrait également se décliner au niveau des régions, avec en plus une fonction d'entreposage.

Il est certain qu'avec de telles innovations, la logistique de la grande distribution (aménagement du territoire et transport) constitue un des enjeux forts pour les politiques publiques. Sachant que la mise en place effective de tels schémas de flux prendra plusieurs années, il convient de s'y préparer dès maintenant... ♦

A propos de l'étude La chaîne logistique du futur

L'étude « *La chaîne logistique du futur* » a été menée conjointement par le GCI et Capgemini auprès de 24 sociétés issues des secteurs de la grande distribution et des produits de grande consommation, ainsi que plusieurs organismes professionnels. Les sociétés suivantes ont participé à ce projet : AIM/ECR Europe, Black & Decker, British American Tobacco, Colgate-Palmolive, Freudenberg Household Products, GlaxoSmith-Kline, Groupe Danone, GS1US, Johnson & Johnson, Kellogg Europe, Kraft Foods, Loblaw Companies Ltd, L'Oreal, MGL METRO Group Logistics GmbH, Nestlé, Philips, Procter & Gamble, Reckitt Benckiser, Royal Ahold, Sara Lee International, SCA Packaging, Symrise, Unilever, Wal-Mart Stores, Inc. et Capgemini. En développant le modèle de chaîne logistique intégrée, cette étude concrétise la vision de la chaîne logistique exposée dans un précédent rapport intitulé « *2016 : la nouvelle chaîne de valeur* », publié par le GCI, Capgemini et Intel.

Le rapport « *La chaîne logistique du futur à l'horizon 2016 : répondre aux besoins des consommateurs en respectant l'environnement* » est disponible sur www.gci-net.org et www.capgemini.com.

