

# **Logistique ou Supply Chain : jamais autant d'opportunités pour les jeunes**

*par Y.Pimor*

On peut parler de Supply Chain Management ou de Logistique. L'un et l'autre se disent pour désigner à peu près les mêmes concepts et si je préfère personnellement « Logistique », au risque de n'être entendu que pour les transports, l'entreposage et la manutention, c'est que je ne voudrai pas qu'on oublie le nouvel urbanisme logistique, la logistique inverse, la logistique d'urgence, des militaires ou des ONG, les nouveaux modes de transports terrestres, etc..

Le point important est que jamais dans l'histoire on n'a vu autant d'opportunités pour les jeunes gens et jeunes filles, naître dans ce contexte dans notre pays. Je ne parle pas bien entendu d'emplois de manutentionnaires ou de caristes mais de milliers de métiers nouveaux, d'opportunités multiples de travail en France et dans le monde entier, de possibilités de créations d'entreprises nouvelles, de recherches, de brevets, etc.

Il est évident que jamais dans l'histoire industrielle aucune période n'a connu autant d'opportunités industrielles. On peut prendre n'importe quel appareil ménager et l'imaginer différent, associé à du service, gorgé d'électronique et pourvu de nouvelles fonctionnalités : machine à laver, automobiles, livres, casseroles, lits, réfrigérateurs et placards à subsistance à réapprovisionnement par Internet, jeux, traitement d'images, etc. Nous vivons la révolution des portables ; mille révolutions semblables se préparent ou se font actuellement. Quelle chance d'être ingénieur ou technicien à notre époque ! Mais la logistique aussi est pleine d'opportunités.

Les transports de marchandises ne sont peut être pas la part la plus glorieuse de ces activités nouvelles et cependant, on peut rêver d'une Europe que parcourraient toutes les nuits des trains de marchandises du nord au sud et de l'est à l'ouest à l'heure où les TGV reposent. Quand le pétrole viendra à manquer et que l'on se lassera de la pollution des camions et tracteurs, l'énergie nucléaire viendra prendre le relais et assurer l'extraordinaire développement du commerce intra-européen. Il reste à tout inventer et/ou assembler : les nouvelles palettes, les transstockeurs, les chargements et déchargements automatiques de camions et de wagons, les étiquettes RFID, les tris automatiques de palettes, l'intercommunicabilité des voies ferrées, la création de nouvelles entreprises de transport combiné, des hubs spécialisés, etc. Tout cela est faisable et nécessaire pour l'avenir de l'Europe.

On assiste depuis quelques années à une extraordinaire recomposition des supply chains des groupes industriels européens : relocalisation des usines - et pas nécessairement dans le sud est asiatique -, relocalisation des plates formes et entrepôts nationaux et régionaux, naissance d'un nouvel urbanisme logistique encore en recherche dans l'industrie automobile par exemple avec les Parcs Industriels Fournisseurs, le juste à temps synchrone, le rôle accru des équipementiers en recherche, développement et intégration, éventuellement les mini-usines-concessionnaires type MDI, etc.

Les grands distributeurs connaissent actuellement leur révolution logistique. Depuis dix ou vingt ans, ils ont créé plus ou moins vite et avec plus ou moins d'intégration chacun leur urbanisme logistique propre à base d'entrepôts, de plates formes et de réserves déportées.

Cette logistique évolue en ce moment avec des concentrations de bases logistiques, la GPA mutualisée, une meilleure gestion des linéaires ainsi que le management de chaînes de MDD.

L'environnement est un nouveau thème à la mode. L'idée simple est que la supply chain ne doit plus être une chaîne –qu'elle n'a d'ailleurs jamais été – mais que tous les rejets de la supply chain doivent être récupérés et recyclés et que seul un minimum bientôt réductible à zéro doit aller en décharge. C'est le bouclage de la supply chain, avec des flux « inverses » de déchets industriels, effluents, emballages, déchets ménagers des consommateurs, etc. Tout cela doit être récupéré, traité, recyclé pour être réinjecté dans l'amont du circuit économique.

Le premier exemple est bien entendu l'automobile avec les VHU, véhicules Hors d'Usage, qui au lieu d'être abandonnés au coin d'un champ doivent désormais être démontés et recyclés selon une dizaine de filières techniques. Les constructeurs européens d'automobiles se sont engagés à des progrès permanents les menant en 2015 à 5% de déchets ultimes. L'énumération de ces nouveaux métiers pourrait remplir un annuaire : casseurs, déconstructeurs, déconstructeurs spécialisés par marque ou modèle, broyeurs de carcasses automobiles, négociants en pièces de rechange de seconde main, récupération de batteries avec affinage du plomb, récupération et traitement des huiles, récupération et traitement des filtres, collecte, traitement et recyclage des bidons d'huile, traitement des pare-brise, collecte et traitement des liquides de frein et refroidissement, des diluants et solvants, récupération des pare-chocs en polypropylène et fabrication de granulats, rechapage des pneus, carcassiers (fragmentation des pneus et production de granulats), récupération de pots catalytiques et extraction de métaux précieux, collectes et transports par conteneurs, etc. Si on ajoute les futurs métiers des D3E ou du démantèlement des usines, ceux du traitement des BIB, DIC, fumées et effluents, cela fait des centaines de métiers nouveaux qu'il va falloir améliorer progressivement. Tous ces métiers devront être exercés en France car on ne peut plus exporter ses déchets vers des pays pauvres mais l'on pourra et devra exporter les technologies mises au point.

La logistique militaire qui a donné son nom à toutes les logistiques, connaît elle aussi sa révolution. En Europe et particulièrement en France la logistique militaire s'est profondément transformée. Elle est devenue « projetable » avec des bataillons et états majors logistiques pour les nombreuses missions de l'armée française dans des pays éloignés afin de maintenir l'ordre et de porter secours à des populations éprouvées par des guerres, le terrorisme, des tremblements de terre, tsunamis et autres catastrophes naturelles. Parallèlement, les ONG françaises avec leurs *french doctors* par exemple sont elles aussi l'honneur de notre pays. Leurs moyens logistiques ne sont pas toujours à la hauteur de ce que l'on pourrait attendre d'elles. Il existe cependant toute une recherche pour définir, normaliser et rationaliser ces logistiques d'urgence. L'enthousiasme de mes étudiants pour ces logistiques et l'engagement personnel de quelques uns m'ont peu à peu amenés à me demander s'il ne conviendrait pas de modifier le statut de la logistique militaire en lui donnant une double articulation civile et militaire au sein d'une organisation civile dirigée par un « humanitaire » de haut niveau avec un mélange de militaires hors cadre et de civils utilisant des moyens communs qu'il s'agisse d'opérations communes ou indépendantes. Ce n'est qu'un rêve avec de nombreux obstacles à surmonter mais quelle fierté pourrions nous avoir en sachant que la France serait capable d'intervenir rapidement et avec une plus grande efficacité en cas de catastrophes dans un pays avec la prise en charge de la nourriture de la population, des hôpitaux de campagne, l'assistance humaine aux plus éprouvés, la remise en état des administrations et des écoles, la remise en état des routes et des réseaux d'eau et d'électricité, la protection des intervenants et

la contribution au maintien de l'ordre, chacun des intervenants apportant ses compétences particulières à travers une logistique commune.

La révolution logistique est née de l'informatique : développement des programmes de gestion de production, d'ordonnancement et d'approvisionnement (MRP), DRP, GMAO, gestion d'entrepôt, gestion et traçabilité des transports, etc . Aujourd'hui en logistique, tout naît de l'informatique : le concept même de Supply Chain a été mis en avant par des réalisateurs de Supply Chain Management System et autres ERP. IL évolue avec les ASP. Le DRP et son intégration au MRP2, à la gestion informatique des commandes, à la gestion informatique des entrepôts, tout cela est du aux réalisateurs de logiciels, aux SSCI et à leurs clients. Il en est de même des logiciels de la grande distribution. Un progiciel , ce n'est rien d'autre que de l'expérience accumulée et réutilisable. On ne peut laisser aux indiens ou aux américains le monopole de l'informatique industrielle et logistique. Dans la bataille des progiciels il serait fâcheux que la France soit souvent absente. Il faut aussi des logisticiens de terrain aptes à analyser les procédures, à choisir les options des ERP, à les paramétrer, à former les intervenants, etc. Les outils informatiques de toutes natures vont se développer : RFID, traitement de l'information vocale, normes de toutes sortes.

La révolution logistique en cours est née aussi des télécommunications, serveurs et réseaux d'abord puis Internet et Intranet. Il n'y a pas longtemps, les documents arrivaient souvent après la marchandise. Aujourd'hui ils parviennent très peu de temps après leur préparation et bien avant la marchandise. L'accélération de la supply chain doit tout à l'EDI et plus généralement à la fantastique accélération du progrès des télécommunications. On peut parler de pilotage de la Supply Chain dès lors qu'on dispose des instruments de pilotage et on en dispose actuellement.

Il y a donc de nombreuses opportunités dans le pilotage des supply chains à plusieurs niveaux. Les agents logistiques étaient jusqu'à il y a peu de temps des agents de faible niveau de formation. Les gestionnaires de stock n'avaient que des notions assez sommaires des techniques logistiques. Tout cela change très vite. Les métiers se spécialisent : on a besoin désormais de véritables prévisionnistes, de gestionnaires de stock compétents, de pilotes de production, etc. Il faut donc recycler beaucoup de logisticiens actuels. Dans l'enseignement de la logistique par e-learning, il faut former autant à des mathématiques très élémentaires, à des outils cognitifs de base, à l'expression écrite claire et structurée, sans faute d'orthographe ou de grammaire, à l'utilisation de progiciels et de concepts qui ne sont pas triviaux. C'est une action que je mène avec l'Université de Nancy, passionnante et difficile, dévoreuse de temps...

Mais il y a aussi les étudiants de l'Université. Parfois c'est facile. Je pense à mes étudiants de la Filière Européenne de Gestion et Technologie de l'Ecole de Management de Léonard de Vinci, français, italiens, espagnols, frottés à des entreprises de plusieurs pays, qui trouvent à la frontière de la technologie et de la gestion industrielle un domaine de prédilection d'autant plus qu'ils maîtrisent tous deux ou trois langues. Mais quand je vois l'immense gâchis de ces dizaines de milliers d'étudiants en sciences humaines qui ne trouveront pas d'emplois, je me prends à rêver au recyclage de nombre d'entre eux en logistique. On a tellement besoin en ce domaine de têtes bien faites et une formation en logistique doublée d'apprentissage ou de stages pourrait rendre d'immenses services à eux mêmes et aux entreprises qui leur ouvriront leurs portes. Au diable la séparation entre les littéraires et les scientifiques ! Il y a plus de

mathématiques et de statistiques en psychologie qu'en logistique. Il faudrait d'abord leur expliquer ce qu'est la logistique ou plus simplement ce qu'est une entreprise, ce que personne ne leur a dit sinon à travers des théories d'il y a deux siècles. Il faudrait leur montrer que les usines modernes sont des lieux d'intelligence toujours et de beauté souvent et qu'il y a souvent plus d'intelligence et de créativité dans beaucoup d'entreprises que chez ceux qui se disent intellectuels.