

Chapitre 2 : La logistique.

I) La chaîne logistique internationale.

A. Le concept de logistique.

Les activités de logistique et de transport permettent de gérer l'ensemble des flux de matières et de produits, depuis l'approvisionnement en matières premières, jusqu'à la distribution des produits finis et la livraison au consommateur final. Ainsi, la logistique au sens large recouvre les activités de transport.

Pour le commerce international, les modes de transport utilisés sont :

- Transport maritime (90% du trafic mondial).
- Transport routier (80% des échanges en Europe).
- Transport aérien.
- Transport ferroviaire.
- Transport fluvial.

On peut également définir la logistique comme l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produits, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits : localisation des usines et des entrepôts, approvisionnement, gestion physique des encours de fabrication, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention et préparation des commandes, transport et tournées de livraison.

La chaîne logistique, qui englobe tous les maillons du processus logistique, est entendue de manière globale, non seulement au sein de l'entreprise mais également au travers de l'ensemble des fournisseurs et de leurs sous-traitants.

B. La logistique globale.

Avec la globalisation croissante de l'activité économique et le développement rapide des technologies de l'information et de la communication, les entreprises cherchent à développer et à organiser des réseaux mondiaux stratégiques et efficaces. Ces réseaux, que l'on appelle souvent logistique globale, visent à intégrer les sources d'approvisionnement, la production et la distribution des produits.

1. La coopération économique pour l'Asie-Pacifique (APEC).

C'est une organisation intergouvernementale visant à faciliter la croissance économique, la coopération, les échanges et l'investissement de la région Asie-Pacifique. Elle se réunit en forum chaque année.

L'APEC compte 21 membres : Australie, Brunei, Canada, Corée du Sud, États-Unis, Indonésie, Japon, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Philippines, Singapour, Thaïlande, Chine, Mexique, Papouasie-Nouvelle Guinée, Chili, Pérou, Russie et Viêt-Nam.

2. L'Union Européenne (rappel).

27 Membres : Allemagne, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Royaume-Unis, Slovaquie, Slovénie et Suède.

3. L'association Européenne de Libre Echange (AELE).

Créée en 1959 et regroupe les pays d'Europe qui ne souhaitent pas entrer dans la CEE et qui veulent contrebalancer celle-ci en créant entre eux une zone de libre échange.

4 Membres : Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse.

C. La gestion de la chaîne logistique (SCM).

On appelle SCM (gestion de la chaîne logistique) les outils et méthodes visant à améliorer et à automatiser l'approvisionnement en réduisant les stocks et les délais de livraison. On parle ainsi de travail en « flux tendu » pour caractériser la limitation au minimum des stocks dans toute la chaîne de production.

Les pratiques de management de la « Supply Chain » reposent sur :

- L'acquisition et la livraison de marchandises.
- Des flux élaborés d'information.
- Des transactions financières.

D. Les bourses de fret.

La bourse de fret est un outil d'exploitation informatique pour les intermédiaires de transport. Il s'agit d'une technique rapide et sécurisée, qui permet une confrontation entre l'offre et la demande de transport. Concrètement, la bourse de fret est une place de marché sur Internet qui permet au transporteur d'optimiser son parc de camions en limitant les retours à vide. Les offres affichées précisent le type de véhicule exigé, les caractéristiques de la marchandise, le lieu d'enlèvement, de livraison et les instructions complémentaires.

E. Le transport intermodal (UTI).

Dans le domaine du transport de marchandises, le transport intermodal consiste à utiliser successivement deux ou plusieurs modes de transport pour réaliser le transport d'une charge. On appelle cette pratique unité de transport intermodal (UTI).

Dans le cas particulier de l'association de la route et du rail, on emploie souvent le terme « transport combiné » ou « ferroutage ».

Le « Ro/Ro » (roll on / roll off) est une technique de transport combiné qui consiste à charger des véhicules de transport routier à bord de navires de mer spécialement conçus, appelés navires « rouliers ».

F. L'échange de données informatisées (EDI).

La connexion entre les systèmes informatiques des entreprises, de leurs fournisseurs, et de leurs clients permet aux différents intervenants opérant sur la chaîne logistique d'automatiser leurs transactions, qu'il s'agisse des commandes, de la facturation ou des ordres de transport et de la remontée rapide et fiable des informations sur les expéditions. Cela facilite l'organisation en juste à temps axée sur la réduction des stocks et l'optimisation de flux tendus.

L'EDI permet d'améliorer :

- **La gestion des stocks** (accélération des transactions, de la vitesse de rotation des stocks).
- **La situation financière** (réduction des coûts administratifs, des délais de paiement des factures).
- **La gestion administrative** (suppression des erreurs de saisie papier, interaction).
- **Le service au client** (traitement accéléré des commandes, information plus rapide et fiable).

II) Les acteurs de logistique.

A. Les choix possibles en matière de transport.

L'entreprise qui souhaite expédier ou acheter ses marchandises à l'étranger a le choix :

- Transporter elle-même la marchandise avec sa propre flotte de véhicules.
- Contacter un transporteur et négocier directement avec lui.
- Contacter un transitaire qui possède un portefeuille de transporteurs.

B. Les transitaires.

Le transitaire est un partenaire extérieur à une entreprise exportatrice à qui celle-ci confie ses opérations d'exportation. Le transitaire va organiser la prestation logistique. Il sert d'intermédiaire. Il peut négocier avec les différents moyens de transport. Il peut réunir les marchandises d'un ou plusieurs destinataires pour diminuer les frais.

La distinction juridique entre mandataire et commissionnaire.

1) Commissionnaire.

C'est l'intermédiaire entre l'expéditeur et les transporteurs. Il s'engage à mener à bien ce transport : **il choisit en toute liberté les intervenants, sous traitants de la chaîne logistique.** Il a une obligation de résultats : **il répond de ses fautes personnelles, mais aussi celles des intervenants qu'il a choisis.**

Commissionnaire de transport : Son rôle est d'organiser l'ensemble de l'opération. Il peut prendre en charge la totalité de la chaîne logistique. Il peut également organiser l'expédition des marchandises multimodales, ce qui lui vaut le nom d'organisateur transport multimodal (OTM).

Groupeur : Il est surtout présent dans le cadre du transport routier et aérien. Il rassemble plusieurs expéditions pour constituer des lots qu'il confie à la compagnie de transport de son choix. Il permet d'obtenir des tarifs intéressants de la part des transporteurs.

Affréteur routier : Il sert d'intermédiaire entre les chargeurs et les transporteurs.

2) Mandataire.

Agent de liaison qui réceptionne et réexpédie des marchandises entre deux modes de transport. Il s'engage à respecter les instructions de son client. Il ne choisit pas les sous-traitants mais accepte ceux choisis par son mandant. Il n'est responsable que de ses fautes. Il a un devoir de conseil envers son client.

Commissionnaire agréé en douane : Il est spécialisé dans le dédouanement pour les entreprises.

Agent maritime de fret : Il recherche des clients pour les amateurs. Il est mandaté par les armateurs (responsable de navire de commerce).

Transitaire portuaire ou aéroportuaire : Il gère l'interface entre deux modes de transport. Il se charge de la réception et de la réexpédition de la marchandise.

Agent de fret aérien : Il est agréé par L'IATA (association internationale du transport aérien). Il prend en charge la marchandise et il émet la lettre de transport aérien.

III) La sous-traitance logistique.

De plus en plus d'entreprises se concentrent sur leur cœur de métier pour faire face à une concurrence exacerbée par la mondialisation. Pour rester compétitives, elles externalisent certaines fonctions liées à la production, à la technologie mais aussi à la logistique.

A. Les avantages de la sous-traitance logistique.

Dans la pratique, les entreprises ont de plus en plus recours à un service de logistique intégrée adapté à leurs exigences. Outre le transport, les solutions globales offertes concernent le contrôle des marchandises, le marquage, la réception des produits, la préparation des commandes, le suivi des ventes, la comptabilité, L'EDI etc. **Le fait d'avoir un seul interlocuteur qui gère toutes ces fonctions est un atout pour l'entreprise qui n'a plus besoin de se soucier de sa logistique. Cette pratique permet à l'entreprise de transformer leurs couts fixes en cout variable et offre une plus grande flexibilité.**

B. Les limites de la sous-traitance logistique.

L'entreprise qui externalise sa fonction logistique peut avoir des difficultés à coordonner tous les flux et à contrôler la chaîne logistique globale. L'intermédiaire crée un écran entre les fournisseurs ou les clients. Le donneur d'ordre doit rester en mesure d'évaluer la qualité de service offert au client. La sous-traitance crée une dépendance avec les performances du prestataire de service.

Travaux dirigés 2 page 31

- 1) On entend par chargeur celui pour qui l'expédition sera faite. Pour qui la marchandise est chargée. Autrement dit il est le commanditaire de la prestation effectuée par le transporteur ou le transitaire. Il peut être importateur ou exportateur selon l'incoterm utilisé.
- 2) Les ERP (ou progiciel de gestion intégrée) sont des logiciels qui permettent de gérer l'ensemble des processus d'une entreprise et ses fonctions (fonction GRH, comptable, financière ...). Ils vont optimiser la chaîne logistique. Ces progiciels donnent en temps réel les meilleurs compromis logistiques pour acheminer la marchandise.
- 3) TMS (transport management system). Ils facilitent le choix du transport le mieux adapté, ils gèrent les documents à éditer et la traçabilité de la marchandise.