



Lettre d'informations

N° 11— avril/mai 2011

www.defis-logistiques-champagne-ardenne.com



Chers amis,

Nous arrivons au cœur de notre année logistique qui je dois dire est ponctuée d'un trait d'hétérogénéité tant la reprise attendue demeure sans accélération notoire.

Il faut donc concentrer les actions logiques sur la recherche d'économie par l'optimisation des moyens logistiques, la maîtrise de tous les coûts et de nouvelles idées visant à sécuriser son activité.

Pour cela le club a déjà organisé plusieurs manifestations à thème qui ont remporté un franc succès : la mutualisation, l'écologie relationnelle au travail, le développement durable au plan du bâtiment logistique, entre autres.

Une excellente nouvelle intervient en ce premier tiers de l'année et couronne notre engagement puisque nous avons été choisi pour représenter l'ASLOG dans notre région.

Cette responsabilité nous entrainera vers encore plus de projets thématiques et de partages avec d'autres organisations logistiques nationales. Le benchmark des meilleures pratiques métiers et des coûts logistiques pourra être ainsi mieux analysé.

Cette élévation du club donne un écho encore plus résonnant à sa dynamique. L'intégration du programme des manifestations optimisera aussi la qualité des thèmes logistiques traités.

Enfin nous veillerons pour les mois à venir à être encore plus présent dans chaque département de Champagne-Ardenne afin de mieux respecter les déplacements de chacun et en utilisant les structures d'accueil mises à disposition par la Région. Je vous souhaite une bonne suite logistique, une bonne lecture et surtout de nous revoir très vite pour partager nos expériences et encore et toujours relever nos défis.

Bien cordialement.

Thierry Bruneau

Que s'est-il passé ces derniers jours ?

Lors notre présence au salon **Classe Export** à Troyes, **Yves Hays** du cabinet d'assurances **AF Courtages**, a attiré notre attention sur les déplacements professionnels à l'étranger en nous rappelant les obligations légales à respecter sous peine d'engager votre responsabilité en tant qu'employeur concernant les risques d'accidents et de maladies ainsi et leurs conséquences sur les indemnités journalières, les invalidités et les remboursements de frais de soins de santé.

Pour les déplacements en Europe signaler les voyages à votre caisse primaire d'assurance maladie par le biais du formulaire E 101

Pour tout déplacement hors EU inférieur à 90 jours, il est nécessaire d'établir un avis de mission professionnelle à l'étranger, Formulaire S 9203 et de se munir auprès de la CPAM d'une feuille de soins reçus à l'étranger.

Nous vous engageons à contacter votre caisse pour obtenir tous renseignements complémentaires.



La gestion du temps, la préoccupation majeure des logisticiens. En assistant à la conférence d'**Alain Lairé**, nous avons pu apprendre à organiser nos programmes pour essayer de maîtriser notre emploi du temps. Vous

trouverez sur le site du club les recommandations d'Alain Lairé.



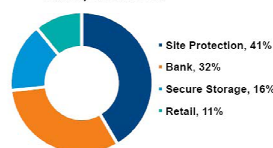
Visite chez Gunnabo à Bazancourt

Groupe international suédois spécialisé dans la sécurité, employant 7 000 employés répartis dans le monde et dégageant un CA de 750 M€.

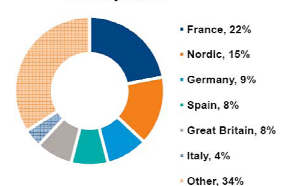
Fournisseur de solution de sécurité intégrées pour des clients ayant de fortes exigences en matière de protection physique, feu, contrôle d'accès, intrusion.

Activité

Sales by Business Line

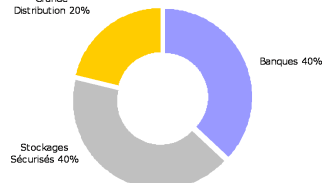


Sales by market

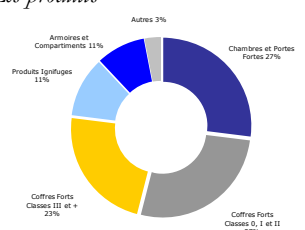


Les marchés

Commerces et Grande Distribution 20%



Les produits



Les contrats types de transports routiers de marchandises



Les contrats types s'appliquent en cas d'absence de contrat

Le contenu d'un contrat de transport est laissé à l'initiative des parties cocontractantes. Le code de commerce pose quelques principes de base s'appliquant aux transporteurs. Ils concernent la responsabilité pour pertes et avaries des marchandises, les délais pour intenter des actions en cas de préjudices, l'action directe en paiement et la lettre de voiture.

Les autres obligations s'imposant aux parties échappent à la loi et peuvent être fixées dans un contrat écrit.

Dans les faits, et particulièrement dans le domaine du transport routier de marchandises, les parties ne signent pas de

contrat écrit ou le transporteur n'élabore pas de conditions générales de vente

Afin de fixer et de sécuriser les relations entre le transporteur et son client, les articles L. 1432-4 et L. 1432-12 du code des transports ont prévu que les clauses du contrat type s'appliquent en l'absence de dispositions contractuelles.

Contenu des contrats types

Les contrats types comprennent des clauses concernant principalement :

➤ le domaine d'application du contrat et des définitions (envoi, jours non ouvrables, distance-itinéraire, plage horaire, prise en charge des mar-

chandises, etc.) ;

➤ les informations et documents à fournir au transporteur

➤ le chargement, l'arrimage et le déchargement ;

➤ les durées de mise à disposition du véhicule en vue du chargement et du déchargement ;

➤ le délai d'acheminement ;

➤ la livraison ;

➤ la rémunération du transport et des prestations annexes

➤ les modalités de paiement

➤ les indemnités (pertes et avaries, retard à la livraison).

Une aide à la rédaction d'un contrat de transport peut vous être apportée par un expert du club.

Jean-Jacques Juvien

Sécurisez votre fret

C'est un sujet qui touche tous les secteurs et concerne divers maillons de la Supply Chain. Pourtant, le vol de fret est souvent considéré par les entreprises comme le problème de leurs transporteurs. Un récent changement du Code du Commerce (article L133-8 du Code du Commerce du 8 décembre 2009, seules les fautes dites inexcusables ou dolosives engagent la responsabilité du transporteur à 100 %) pourrait faire évoluer les mentalités vers une prévention plus collaborative des risques de vols de fret, notamment routier.

Bien souvent, les clients pensent que les transporteurs payeront en cas d'incidents il est important de noter deux choses :

➤ les limites de responsabilité du transporteur font que le client ne sera pas forcément remboursé à la valeur réelle de la marchandise,

➤ trois cas d'exonération pour lesquels il n'y a aucune indemnisation : la force majeure, la faute de l'expéditeur et le

vice propre du produit

En l'absence de preuve d'une faute inexcusable, le transporteur peut faire jouer ses limitations de responsabilité : en transport national routier l'indemnité n'excèdera pas,

pour les envois inférieurs à 3 t,

23 €/kg ou 750 €/palette pour des envois de 3 t et plus, 14 €/kg ou 2.300 €/tonne, la limite la moins élevée étant applicable.

Accentuer la prévention :

Les chargeurs auraient tout intérêt à changer de point de vue sur la problématique de sécurité dans le transport. La prévention des vols de fret passe par un partenariat entre le client et le transporteur, même

si cette démarche n'est pas encore très répandue.

Les 7 vols de fret capitaux :

Le vol de fret dans le transport peut prendre diverses formes. Nous vous en proposons ci-dessous une brève

Énumération du cas le plus courant au plus insolite :

1 Le braquage en pleine tournée de livraison

2 Des camions traqués dès la sortie de l'entrepôt

3 Le pillage sur aire d'autoroute

4 Les vols du lundi matin

5 Disparitions portuaires et aéroportuaires

6 L'escroquerie via la bourse de fret

7 L'attaque de train

7 recettes pour limiter les risques :

1 Examiner de près ses polices d'assurances

2 Repenser certains flux logistiques

3 Soigner son plan de transport

4 Ne pas oublier les règles de bon sens

5 Rester discret en matière d'emballage

6 Investir dans la technologie

7 Ne plus faire confiance à priori.



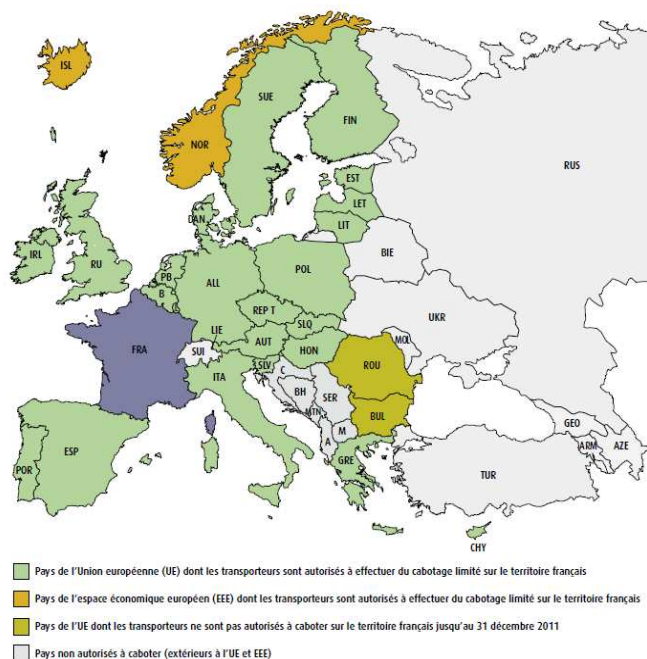
Le transfert vers l'assurance avant le conflit



Le cabotage routier de marchandises



Quels sont les pays dont les transporteurs sont autorisés à effectuer des opérations de cabotage en France ?



Qu'est-ce que le cabotage ?

Une opération de cabotage routier de marchandises s'entend

Un bon emballage

Un souci, une préoccupation, un coût, l'emballage a une incidence sur l'arrivée en bonne état des produits. Comment réussir un bon emballage ? nous avons posé la question à **Philippe Jungbluth** - Responsable Technique Packaging, groupe Cémoi,

« Communément, les 7 fonctions d'un emballages sont les suivantes :

- Contenant (emballer un produit)
 - Regroupement (créer une unité pour la manipulation)
 - Protection (protéger le contenu d'un emballage d'agressions extérieures)
 - Service (faciliter l'usage d'un produit)
 - Information du consommateur (indiquer le contenu du produit, sa composition...)
 - Attraction (déclencher l'acte d'achat en magasin)
 - Positionnement – attribution (classer le produit et son emballage dans un certain univers)
- Chez Cémoi, qui est plus qu'une PME en effectif puisqu'elle emploie 3000 personnes, le fonctionnement est finalement proche d'une PME. Nous essayons au maximum de rationaliser nos emballages de conditionnement, afin de diminuer les coûts d'achat de ces emballages en augmentant leur volume, mais aussi de créer des standards de conditionnement (mêmes plans de palettisation, mêmes conditions d'utilisation, de mise en volume, de remplissage...).

La règle-

de tout transport de marchandises (chargement, déchargement) entre deux points du territoire national, réalisé par une entreprise non résidente.

Le cabotage routier de marchandises peut être pratiqué, sous conditions, sur le territoire français par une entreprise établie dans un État de l'Union européenne ou de l'espace économique européen (carte ci-contre). le dispositif retenu vise à autoriser le cabotage dans le prolongement d'un transport international, pour éviter des trajets à vide.

La législation en France ?

Entrée en vigueur le 10 décembre 2009 et met en oeuvre les dispositions du règlement n° 1072/2009 du Parlement européen Ce texte établit des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

La législation française fait l'objet des articles L 3421-3 à L 3421-10

du code des transports et du décret n° 2010-389 du 19 avril 2010

Responsabilité du donneur d'ordres

L'entreprise donneur d'ordres doit s'assurer que les véhicules qui réalisent les transports n'effectuent pas plus de trois opérations de cabotage pour son compte par période de sept jours. L'entreprise n'a pas besoin de vérifier que ces véhicules ont réalisé préalablement un transport international ou d'autres transports de cabotage. Elle doit conserver pendant deux ans les documents justificatifs. Les entreprises donneurs d'ordres qui ne respectent pas cette législation sont passibles d'une amende de 15 000 euros.

Source : ministère de l'écologie, du développement durable des transports et du logement

Mon expérience montre que la rationalisation a ses limites, et qu'il peut être plus judicieux de développer un emballage « sur-mesure », pour les 2 raisons principales suivantes :

1-Un emballage de conditionnement créé pour le besoin sera, par définition, plus adapté et plus protecteur :

- => Pour l'UVC (emballage primaire et secondaire) : nous maîtrisons l'adéquation entre le contenu et son contenant (taux de remplissage, dimensions recherchées de l'emballage pour être attractif en linéaires)
- => Pour un carton de regroupement (emballage tertiaire) : un emballage ajusté en dimensions protégera davantage les produits contenus en les calant parfaitement, évitant ainsi leurs mouvements lors du transport, leur écrasement dû au poids, et en garantissant une meilleure stabilité aux palettes de transport

2-Un emballage de conditionnement spécifique permettra de s'assurer que la qualité retenue est la bonne et ne génère pas de sur-qualité. Ce point est important puisqu'il influe directement sur le prix d'achat de l'emballage. La réflexion devra également favoriser le développement durable et s'inscrire dans les obligations de « conception et fabrication réfléchies » imposées par l'Union Européenne.

Merci à Philippe Jungbluth ingénieur de l'ESCIEC Reims
 philippe.jungbluth@yahoo.fr

Il paraît nécessaire d'étudier au cas par cas l'utilisation d'un emballage spécifique ou de ré-emploi en fonction de critères économiques et surtout des utilisations que l'on veut en faire.



La manutention dans les opérations



Rien ne sert de courir, il faut partir à point

Dans la lettre précédente, nous avons abordé le problème de l'arrimage qui peut conduire à des accidents, mais les opérations de manutention sont également accidentogènes. En 2009, il a été recensé pour les appareils de levage et de manutention : 19 862 accidents du travail avec arrêt, 1 339 avec incapacité permanente et 15 accidents mortels. Il est donc important d'en maîtriser les risques

Les appareils de levage permettent de réduire les activités de manutention manuelle, d'accélérer les flux de mar-

chandises et d'améliorer les performances logistiques. Mais les opérations engendrent des risques importants d'accidents du travail.

Pour améliorer et renforcer la sécurité des opérations de manutention, il faut :

- évaluer les risques en tenant compte de l'environnement de travail pour organiser les opérations et en choisissant des modes de manutention adaptés aux activités concernées ;

- prévenir les risques liés à l'intervention d'entreprises extérieures,

- utiliser les appareils de levage et de manutention dans le respect des dispositions techniques et réglementaires qui leur sont applicables,

- former les opérateurs en vue de la délivrance du CA-CES,

- établir des protocoles de sécurité pour le chargement et le déchargement des véhicules de transport.

La prévention des risques engendrés par les opérations de manutention concerne l'ensemble des acteurs.

Le protocole de sécurité

Que doit contenir le protocole de sécurité ?

Le protocole de sécurité est un document écrit, prévu par l'arrêté du 26 avril 1996, établi entre l'entreprise dite d'accueil (expéditeur de la marchandise ou destinataire ou encore opérateur de transport) et le transporteur.

Il comprend :

- les informations et indications utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération ;

- les mesures de prévention et de sécurité qui doivent

être observées à chaque phase de sa réalisation.

Ces dispositions s'appliquent sans préjudice des dispositions spécifiques au transport des matières dangereuses par route ou par chemin de fer.

Dans quel cas faut-il établir un protocole de sécurité ?

- le protocole est élaboré dans le cadre d'un échange préalable à la réalisation de chaque opération ;

- lorsque les opérations revêtent un caractère répétitif.

Lorsque le prestataire n'est pas connu, l'échange d'infor-

mation a lieu sur le site d'accueil et les moyens appropriés peuvent recouvrir notamment

- l'accueil physique à l'entrée de l'établissement avec échange d'informations et transmission de consignes ;

- la remise de documents suffisamment précis sur la nature des risques : difficultés topographiques, particularités des quais de déchargement, moyens de levage, présence de personnes, plan de circulation, nature des flux à l'intérieur de l'établissement, etc.

Relations entre donneur d'ordres et prestataires

Les entreprises placent généralement les prestations logistiques dans la rubrique des activités annexes achetées sur des critères de prix et d'accessibilité plaçant les prestataires dans un rôle d'exécution de tâches.

Les fonctions sous-traitées sont simples : transport et entreposage alors qu'un transfert de la logistique globale reste marginal (moins de 10% des cas) Alors que, dans des périodes de fortes difficultés économiques, il serait souhaitable d'entretenir des relations d'intégration ou de services à forte valeur ajoutée.

Pour ce faire, doit se développer des compétences managériales pour organiser, mettre en oeuvre et faire vivre une relation à forte valeur ajoutée entre donneur d'ordres et prestataire logistique pour aligner l'organisation, les moyens, les systèmes et les compétences sur la politique de développement de service du prestataire à l'adresse du donneur d'ordres, pour concilier les logiques, parfois opposées, des organisations et pour développer la collaboration inter-activités.

Donneur d'ordres et prestataire sont condamnés à développer une maturité managériale pour mettre en place une réelle confiance mutuelle et le partage des gains dans une logique gagnant-gagnant.

L'évolution des marchés, la spécialisation des acteurs, le développement des contraintes environnementales, mutualisation des moyens, intermodalité, sont autant de raisons convergeant vers la nécessité de développer des collaborations multilatérales.



Prévention des accidents

une meilleure coordination à mettre en place.



Pour éviter l'éclatement des relations



Bilan 2011

Plusieurs membres du club se sont succédés sur le stand animé par la CADEV où étaient présents Cités en Champagne, la CCI de Troyes, de Chaumont, de Charleville et de Châlons en Champagne.

L'innovation, moteur de votre compétitivité logistique constituait le fil rouge de cette manifestation.

L'événement a connu une fréquentation de 30 209 professionnels, soit 22,9% de progression par rapport à 2009 et réuni 538 exposants,

soit 8% de plus qu'en 2009.

Une nouvelle organisation était proposée aux visiteurs, en quatre secteurs principaux, *Pôle Transport* : 124 offreurs *Pôle Stockage*, entreposage et équipements : 113 offreurs *Pôle Sites logistiques* : 132 offreurs *Pôle Technologies & Systèmes d'information* : 170 offreurs *Salon RFID* : 70 offreurs *Salon ECO Transport et Logistics* : 53 offreurs

Pour la première fois, le salon présentait un pavillon dédié à la **Sécurité et à la Sûreté** des

marchandises et un autre aux applications de prévision et de planification (APS).

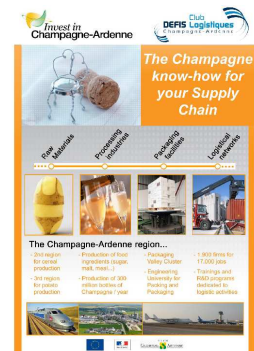
Le cœur de cible est composé majoritairement des fonctions transport, logistique et supply chain (près de 40% des visiteurs).

Dans les PME, c'est directement le chef d'entreprise qui se déplace pour découvrir l'offre du salon (plus de 16% des visiteurs).

Les fonctions commerciales sont aussi largement représentées, souvent impliquées dans

la problématique transport à l'export.

Le nombre d'acheteurs progresse également, ce qui dénote l'implication des directions achat de plus en plus en amont dans l'expression du besoin transport et logistique.



Rendez-vous SITL Europe du 27 au 30 mars 2012 à Paris Nord Villepinte, Hall 6

Commission informatique du Club défis logistiques

Une informatisation réussie de la logistique produit à la fois un organe structurant dans votre organisation et une source d'économie des coûts.

C'est en considérant cette double importance que travaille la commission "Outils informatiques" du Club.

Lors de sa prochaine réunion fin mai, nous souhaiterions faire un état des lieux des ou-

tils et logiciels utilisés et reconnus.

Rapprochez-vous de notre secrétariat (contact@defis-logistiques-champagne-ardenne.com) pour vous inscrire et partager votre expérience.

La dernière manifestation informatique a traité de l'optimisation des tournées.

Jean-François vous entretiendra sur les évolutions des WMS et les modes de gestion sous ASP.

Dans le même temps, nous serions intéressé de connaître votre position sur la mutualisation des moyens informatiques

La commission informatique est animée par Jean-François Serra

La frontière entre TMS et WMS : Des barrières qui tombent, un nouveau monde d'applications et d'opportunités qui apparaît

Quelques chiffres clefs

Transports intérieur routier tous pavillon

Milliards de t-km	2008	2009	2008 en %	2009 en %
Pavillon français	217,5	187,0	65,1	65,3
Pavillon étranger	116,6	99,3	34,9	34,7
dont cabotage	5,6	5,2	1,7	1,8
Total	334,1	286,3	100,0	100,0

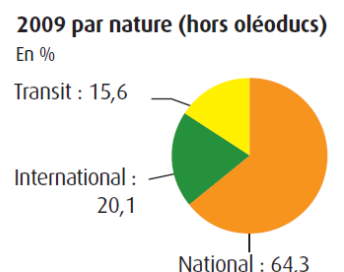
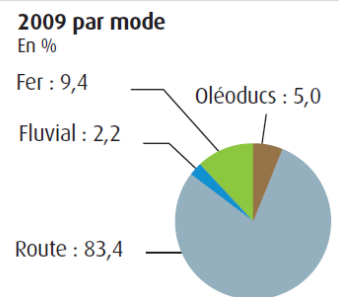
Part du transport combiné dans le fret ferroviaire

Milliards de t-km	2007	2008	2009
Transport conventionnel	33,3	31,2	24,9
Transport combiné	9,3	9,2	7,2
% combiné	21,8	22,8	22,4
Total	42,6	40,4	32,1

Source : SOeS, rapport CCTN juin 2010

Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode

Milliards de t-km		2007	2008	2009
Route	National ¹	218,6	209,6	182,1
	International	71	65,8	55,9
	Transit	64,0	59,0	48,4
	Total¹	353,6	334,4	286,4
Fer	National	25,2	26,2	22,6
	International	12,7	11,0	7,2
	Transit	4,8	3,5	2,4
	Total	42,6	40,6	32,1
Fluvial	National	4,4	4,5	4,8
	International	3,2	3,0	2,6
	Total	7,5	7,5	7,4
Oléoducs	Total	21,1	20,9	17,3
Ensemble	National	248,2	240,3	209,5
	International	86,9	79,8	65,7
	Transit	68,8	62,5	50,8
Total (hors oléoducs)		403,9	382,6	325,9



Transport fluvial

La Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France *s'est dotée d'un nouveau Conseil*, chargé de représenter les entreprises exerçant principalement leurs activités dans le secteur du transport fluvial.

Cette nouvelle instance, présidée par **Mme Christine Morel**, Wincanton Transport, (membre du club Défis Logistiques en Champagne Ardenne) a pour vocation d'offrir aux opérateurs de transports fluviaux, aux terminaux portuaires, aux sociétés de construction navale et à tous ceux qui se reconnaîtront une tribune nouvelle.

Au travers de l'organisation de TLF, le conseil pèsera ensemble et d'une même voix sur les projets et les dossiers d'actualité de l'activité fluviale française et l'économie qui en dépend.

Le Président du club et les membres du conseil d'administration présentent leurs vœux de réussite dans l'accomplissement de cette nouvelle mission à **Christine Morel**.

Madame Morel pourra répondre à nos questions sur le transport fluvial lors d'une prochaine manifestation, quelques questions ?

Les marchandises qui empruntent le plus facilement la voie d'eau ?

Pour envisager une alternative fluviale y a-t-il des aides possibles ?

Comment s'organise le juste à temps dans le fluvial ? Quels sont ses principaux atouts ?

Pour tous renseignements : christine.morel@wincanton.eu Tel :03 26 05 40 55

Transport combiné fluvial — Bilan de l'activité de conteneurs

Équivalents vingt pieds (6 mètres)	2008	2008-2007 en %	2009	2009-2008 en %
Rhône	42 567	-36,5	58 177	36,7
Seine	167 217	-9,6	193 103	15,5
Nord	60 394	-15,1	57 325	-5,1
Rhin	129 221	-6,9	134 498	4,1
Total	399 399	-13,0	443 103	10,9

Source VNF



Lu dans le dernier flash info de la société Fidal

Droit de l'environnement

Nouvelles normes parasismiques applicables aux installations classées soumises à autorisation

Nouvelles prescriptions applicables aux stockages de liquides inflammables et aux stations services

Retrouvez la lettre d'information du pôle Environnement sur notre site www.fidal.fr

Information CNR

Formulation trinôme - 40 T LD -

Situation au 31 mars 2011

Terme kilométrique hors péage (1 km parcouru) 0,465 €

Terme horaire (1 heure de temps de service) 21,68 €

Terme journalier (coûts véhicule + coûts structure) 154,07 €

Lors d'une prochaine manifestation sera abordé le thème suivant :

Quelle est la place de l'homme dans une organisation logistique performante?

Dernière nouvelle

Maxime Béranger vient de prendre ses fonctions de directeur de CAdev, en remplacement de Jean-Paul Torre qui a fait valoir ses droits à la retraite.



Inscrivez-vous à la prochaine réunion qui sera animée par **CPE BARDOUT** sur le thème :

LE GAZOLE NON ROUTIER

le 26 mai 2011 de 8H30 à 10H30 chez BLS - Rue du Val Clair -Ecoparc Reims-Sud - REIMS

Les financeurs du club



Retrouvez-nous sur le web : www.defis-logistiques-champagne-ardenne.com



Agenda :

Vérifiez les dates des prochaines manifestations sur le site du Club.