Club DEFIS Logistiques Champagne-Ardenne

Lettre d'informations

N° 6 15 juin 2010 www.defis-logistiques-champagne-ardenne.com

Bonjour Chers Amis,

Vous avez dû recevoir l'invitation à vous joindre à l'Assemblée Générale de notre Club qui se tiendra le 24 juin prochain.

C'est avec plaisir que nous vous y accueillerons et que nous pourrons évoquer tous les sujets que nous avons abordés durant ces mois passés mais aussi et surtout les thèmes que nous devons aborder dans les mois qui viennent.

Je sais combien il est difficile d'être assidus dans la présence aux réunions ou manifestations tant chacun est occupé à ses tâches quotidiennes.

Comme vous avez pu le voir durant ces 6 premiers mois, le rythme des manifestations a été altéré par l'annulation d'un certain nombre de thèmes et visites. Notre rôle est bien évidemment d'en comprendre les raisons et de mieux cibler peut être les thèmes à aborder incontournables.

Afin de tenir compte de cette période passée, nous avons eu l'idée de nous rapprocher de CADev qui joue un rôle prépondérant dans l'animation des organisations de développement régional, abordant les thèmes logistiques en particulier.

C'est pourquoi nous avons pensé qu'une optimisation de l'organisation des événements localement nous paraît de nature à mieux mobiliser et encore plus partager.

Au début de cette nouvelle année logistique je vous avais proposé l'organisation d'une journée développement durable et certification des bâtiments HQE / BBC.

Cette journée est programmée pour la rentrée de septembre mais je peux déjà vous énoncer l'orientation de celle-ci.

Le contexte environnemental actuel est une préoccupation basée sur des constats alarmants à l'échelle mondiale.

L'acte de construire nécessite au premier plan l'application de règles plus strictes.

Les politiques publiques doivent ainsi promouvoir un développement durable.

C'est l'article 6 de la Charte de l'Environnement qui oblige cette orientation.

A cet effet, les politiques publiques doivent concilier la protection, la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Le développement durable est aujourd'hui inscrit dans la plupart des projets publics et privés.

Pour la construction logistique principalement, le concept de Haute Qualité Environnementale des bâtiments (HQE) se décline en 14 cibles et 2 thèmes.

Un bâtiment HQE n'est pas une contrainte mais une façon de faire.

Les cibles et les thèmes sont basés sur une conception qui vise à traiter la valorisation et la pérennité de l'outil de production (logistique).

Nous vous proposons d'aborder les éléments de cette certification en détail ainsi que le coût de mise en oeuvre lors d'une prochaine réunion à la rentrée de septembre.

Dans cette attente,

Nous aurons le plaisir de nous retrouver le 24 lors d'un après-midi dense qui se conclura par la visite du hub Géodis.

Je vous y attends nombreux.

Bonne suite à tous.

Bien cordialement

Thierry Bruneau

Le contrat de prestation logistique

La logistique recouvre des réalités extrêmement diverses, il est difficile de donner un contrat juridique type.

Le contrat juridique doit être le reflet de cette diversité et toujours présenter les intentions des deux parties. Il y a de nombreux cas où les opérations logistiques externalisées ne font pas l'objet d'un contrat clair et précis.

Il apparait important, avant toute opération d'externalisation, de rédiger un **cahier des charges** prévoyant le contenu des opérations : réception, contrôle, stockage, préparation, étiquetage, interfaces transport, livraisons, échanges d'informations, délais contractuels, qualité de service, inventaire, pénalités, obligations réciproques, assurances, sécurité et sûreté.

Rédiger un bon cahier des charges et bien analyser la façon dont les prestataires répondent à chacun des points sont essentiels pour décider en toute connaissance de cause.

il est également important d'établir avec le prestataire les indicateurs de suivi et de performance.

Il est toujours nécessaire d'analyser les offres à partir d'une grille de critères qui aide généralement à faire le meilleur choix et à être objectif par rapport aux offres des prestataires.

Ces critères peuvent être pondérés afin de s'adapter à la prestation à externaliser.

Les membres du Club qui ont réalisé des externalisations seront à votre disposition pour vous guider dans votre démarche

JJ.J

Agenda :

24 juin 2010

Chez Géodis à Saint Martin sur le Pré

17h30 AG du club

18h30 le statut d'OEA et la chaîne logistique

19h30 cocktail dînatoire

20h45 présentation et visite du centre de transit

La crise pourrait-elle accélérer les projets de logistique collaborative

Logistique collaborative

Nous sommes plusieurs responsables de service logistique à penser que la ***logistique collaboratrice*** s'affirme comme un atout pour maîtriser les coûts logistiques.

Des projets régionaux émergent comme celui mené à Troyes par AT France et la Fromagerie Lincet qui partagent des solutions communes pour gérer un entrepôt de stockage, préparer les commandes et optimiser les transports.

A l'exemple de ce dossier, et pour faire face à la stabilisation voire à la diminution des volumes traités ainsi qu'à la pression sur les tarifs de vente, nous sommes convaincus que la mise en place de centres de consolidation et de collaboration aideront les entreprises à réorganiser dans un premier temps leur logistique de distribution.

Le cap à franchir pour engager cette démarche est de ne plus considérer la logistique comme un élément stratégique de compétition mais comme un élément fédérateur permettant de dégager des économies d'échelle.

Les gains qu'engendre une logistique collaboratrice sont loin d'être insignifiants puisqu'il est possible de diminuer les coûts de distribution des marchandises jusqu'à 30% et ceux liés à la gestion d'entrepôt de 10 à 25 %.

Outre ces économies réalisées par une meilleure approche de la logistique de distribution, cette organisation permet de contribuer à l'amélioration des conditions environnementales comme participer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Au travers du Club Logistique, vous pouvez nous faire part de vos préoccupations et la commission chargée de l'animation de la logistique collaboratrice vous aidera à entrer en contact avec des entreprises envisageant une démarche similaire.

JJ.J

Les chiffres du commerce extérieur de Champagne-Ardenne

1er trimestre 2010

Données CAF/FAB hors matériel militaire en millions d'euros

	Export	Import	Solde
1T1996	*1 305*	*948*	*357*
1T2009	1 587	1 397	190
2T2009	1 548	1 370	178
3T2009	1 696	1 433	263
4T2009	1 900	1 356	544
1T2010	**1 696**	**1 421**	**275**

	Export	Import	Solde
2004	6 845	5 193	1 652
2005	7 020	5 342	1 678
2006	7 768	5 814	1 954
2007	8 768	6 747	2 021
2008	8 725	6 646	2 079
2009	**6 731**	**5 556**	**1 175**

Part des départements sur la période 2T2009 - 1T2010

Exportations %	Importations %
Ardennes 22,2	Ardennes 17,9
Aube 16,9	Aube 21,4
Marne 50,3	Marne 49,1
Haute-Marne 10,7	Haute-Marne 11,6

La brochure est réalisée une fois par trimestre sur la base des résultats du dernier mois disponible
Le département indiqué est celui de départ ou de destination des marchandises
Les statistiques sont consultables sur le site de la douane

Définition du colis

« Un objet ou un ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au transporteur (caisse, carton, conteneur, fardeau, palette cerclée ou filmée par le donneur d'ordre, roll, etc.) même si le contenu en est détaillé dans le document de transport »

Nous redonnons cette définition à la suite d'une demande d'arbitrage pour le règlement d'un litige sur marchandise transportée au cours duquel une palette filmée de cartons contenant du matériel électronique a été détruite. Au chargement, le transporteur a pris en compte un colis, lors de la liquidation du dossier litige , il a proposé le remboursement du colis sur la base de 750€ .

Pour ce sinistre, le donneur d'ordre a perdu la somme de 12 550 €.

Nous vous invitons à consulter l'intervention de Hubert Prat de Covéa Fleet sur le site du Club.

Protocole de sécurité

Tableau d'affichage

Plusieurs questions nous ont été posées sur les protocoles de sécurité.

Nous vous conseillons d'entreprendre une démarche pour rédiger vos protocoles de sécurité et les diffuser vers vos fournisseurs et vos clients et de former les personnels rattachés au service logistique (manutention, transport).

Pour aider les membres du Club à établir leurs protocoles, nous éditerons avec l'aide de Philippe Andry une check list vers le mois de septembre.

Il faut retenir que toute entreprise doit mettre en place ces documents en respectant le décret N°92-158 du 20 février 1992 : Travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure et l'arrêté du 26 AVRIL 1996 : Opérations de chargement et de déchargement et le articles R 237 1 0 28 du code du travail.

En cas d'accident à l'intérieur de l'entreprise ou sur la voie publique (transport), le responsable de l'entreprise peut être assigné au tribunal pénal. Il est donc important pour assurer la pérennité de l'entreprise de rédiger des consignes de sécurité claires et précises.

Différents documents édités par les CRAM, l'INRS ED 800, le ministère des transports sont à votre disposition pour vous aider dans votre démarche.

N'hésitez pas à nous adresser vos questions

Que représente l'activité du transport routier

Les immatriculations en 2009

Total de : 35 533

Dont marques étrangères : 23 238

Marques françaises : 12 295

Le chiffre d'affaires par secteur

Secteurs	CA (en milliards d'euros)
Production	18,2
dont : carrosserie (y compris sous-traitance)	10
construction de Poids Lourds	6
équipements et accessoires	2
métallurgie	0,3
Distribution, véhicules d'occasion, réparation, entretien	12,2
Pneumatiques	1,2
Transport routier de marchandises (TRM)	61
Pétroliers	6
Services liés (assurances, banques, leasing, formation)	3,4
Infrastructures, travaux routiers, péages	7
Administration routes, fiscalité et charges TRM	8,5
Total de la filière camion	117,5

Le coût d'exploitation des véhicules routiers

EXPLOITATION

FORMULATION TRINOME DU PRIX DE REVIENT Mars 2010	Coût pour 1 km parcouru avec péages (en €)	Coût pour 1 km parcouru hors péages (en €)	Coût pour 1 heure de temps de service (en €)	Coût fixe journalier (véhicule + structure) (en €)
Camion remorque grand volume 26 t	0,529	0,444	22,41	149,58
Camion remorque grand volume 40 t	0,651	0,566	22,13	175,35
Tracteur semi-remorque avec groupe réfrigérant 40 t	0,459	0,379	24,05	221,60
Tracteur semi-remorque benne TP 40 t	0,606	0,594	17,57	144,56
Tracteur semi-remorque benne céréalière grand volume	0,609	0,557	21,35	164,91
Camion-remorque porte-voitures 35 t	0,544	0,488	21,60	192,44
Tracteur semi-remorque chassis porte-conteneur 40 t	0,543	0,498	20,03	169,66
Tracteur citerne inox liquide alimentaire 40 t	0,563	0,490	23,58	168,17
Tracteur citerne bitronconique liquide alimentaire 40 t	0,563	0,490	23,58	178,65
40 tonnes longue distance (mai 2010)	0,482	0,410	22,12	170,55
Porteur 19 t régional (mai 2010)	0,360	0,321	20,88	161,57
Ensemble articulé 40 t régional (mai 2010)	0,474	0,439	19,77	160,63

Source : CNR

Kilométrage et consommation

Chaque camion immatriculé en France parcourt en moyenne 48 000 km par an, contre 33 000 km pour un car et 13 000 km pour une voiture particulière.
On estime à 200 millions le nombre de trajets effectués chaque année dans l'hexagone par les VI pour convoyer plus de 323 milliards de tonnes/km, sachant que 78 % des marchandises transportées par camion le sont sur une distance inférieure à 150 km.

Sur une consommation totale de plus de 50 millions de m3 de carburants en France, le gazole, avec 38,5 millions de tonnes représente à lui seul 76 % du total.
Les Poids Lourds, qui tous fonctionnent au gazole, n'utilisent qu'un tiers de cette masse de carburant, soit environ 12 millions de m3 par an.

Calcul prix de revient

Vous trouverez sur le site du club, un simulateur de calcul du prix de revient d'un véhicule routier.

Ce simulateur a été réalisé par le CNR et peut être téléchargé sur le site du CNR www.cnr.fr

Une généralisation progressive de l'autorisation des poids lourds à 44 tonnes

La dérogation d'accès aux véhicules, dont le poids total roulant autorisé (PTRA) va de 40 à **44 tonnes** fait suite à la signature, en date du 12 mai 2010, de l'arrêté ad hoc par le préfet de la région Lorraine. **Après la Champagne-Ardenne** en février 2010 (décret préfectoral consultable sur le site du Club), la Lorraine valide la mesure en application du décret n°2009-949 du 29 juillet 2009, relatif au PTRA des véhicules terrestres à moteur desservant ce type d'infrastructures et modifiant l'article R312-4 du Code de la route.

Un rayon de 100 km

L'arrêté préfectoral de Lorraine est calqué sur le modèle de son prédécesseur. Ainsi, le 44 t n'est autorisé que "dans la limite de 100 km" autour des sites définis. Et uniquement pour "le chargement et le déchargement des bateaux de navigation intérieure ou des navires afin d'assurer exclusivement l'acheminement vers ces sites ou à partir de ceux-ci de marchandises transportées par voie fluviale.
(informations précises sur le site de la DREAL Champagne-Ardenne)

Quelle est la responsabilité du donneur d'ordres en matière de cabotage ?

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 donneurs d'ordres qui ne respectent pas cette législation sont passibles d'une amende de 15 000 euros. La non présentation des documents justificatifs est passible d'une contravention de 5ème classe (1 500 euros)

Etude sur l'organisation de la chaîne logistique

Les membres du bureau et de la commission d'analyse vous remercie de répondre au questionnaire joint à la newsletter N° 5 que vous trouverez également sur le site du Club. Ce document est à retourner au secrétariat du Club

Transport maritime : les règles de Rotterdam

la France a signé la convention sur le contrat de transport effectué entièrement ou partiellement par mer, dite Règles de Rotterdam.

Cette convention adoptée par l'assemblée générale des Nations Unies en décembre 2008, modernise et harmonise le régime juridique du transport international de marchandises comprenant une étape maritime internationale, et notamment à fournir une base juridique pour le transport par conteneur de porte-à-porte.

La vocation de ces règles est de remplacer les conventions antérieures portant essentiellement sur le régime de responsabilité attaché au transport international de marchandises par mer (Règles de La Haye, de La Haye-Visby, de Hambourg).

Avec les Règles de Rotterdam, le régime juridique du contrat de transport maritime est modernisé : les documents électroniques sont reconnus ; le transport en conteneurs est pris en compte; le régime du connaissement est harmonisé, de même que le régime de la pontée.

En signant cette convention, la France souscrit à l'élan donné en faveur de la mise en place d'un régime mondial moderne et efficace, propre à régir le transport de marchandises de porte-à-porte lorsque ce transport comprend une étape maritime internationale.

Mais cette nouvelle convention est une source de difficultés d'interprétation pour les PME :

- lourdeur de la Convention (96 articles)
- complexité ne serait-ce qu'au niveau des définitions des intervenants
- flou sur les parties maritimes exécutantes
- système de responsabilité
- appréciation du retard à la livraison
- télescopage des Conventions terrestres (CIM & CMR)
- augmentation des plafonds de réparation
- détermination du moment de la livraison
- pour les chargeurs, risques liés au contrat de volume et leur responsabilité illimitée
- pour les "expéditeurs" qui s'occuperaient du chargement/déchargement.

Les membres du Club spécialisés dans le domaine du transport maritime suivront les évolutions de cette nouvelle convention et ne manqueront pas de vous informer des évolutions.

Vol de fret

comment couvrir ce risque ?

Terrorisme, piraterie, perte de conteneurs... avec la mondialisation des échanges, la couverture des risques est inégale selon les entreprises.

L'Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise (AMRAE) publie donc un recueil consacré au transport de marchandises.

H. Prat de Covéa Fleet et J.J Juvien expert en gestion des risques vous recommandent de consulter ce recueil téléchargeable depuis le site du Club.4

Quelques brèves

Sylvain Convers, le délégué du Club pour le département de l'Aube , nous informe du chargement de 18 tourets d'un poids brut de 550 T. au port de Gron 89 pour un acheminement fluvial jusqu'au Havre.

Un second opérateur ferroviaire de proximité (OFP), la Compagne ferroviaire régionale (CFR), basée dans la Nièvre, est sur les rails. Elle compte comme actionnaire les Transports Cassier de Cercy-la-Tour dont le Dg Pierre Racouchot déclare : « Investir dans le multimodal nous permet d'être en mesure d'offrir à nos clients une offre de transport globale. Le bilan carbone étant de plus en plus intégré au système de production de nos clients, l'alternative ou la complémentarité du ferroviaire à nos prestations routières est un atout pour demain ».

La Champagne Ardenne verra peut être un projet identique se développer autour des plates-formes multimodales de Châlons en Champagne, Chalindrey et Nogent S/S. pour quadriller la région et rejoindre à moindre coût le port du Havre ou celui de Marseille, sans oublier des liaisons de transports combinés avec la GB, L'Italie, le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique.

A la rentrée 2010, l'école de management de Normandie IPER ouvrira un MBA maritime, transport et logistique.

Santé et sécurité au travail

Les priorités gouvernementales, renforcer l'accompagnement des entreprises et notamment des TPE, lutter contre les risques psychosociaux, les risques chimiques, et les troubles musculosquelettiques (TMS)...

Le ministre du Travail a présenté les grandes orientations du 2e Plan de santé au travail ainsi que les axes majeurs de la politique du gouvernement pour les prochaines années. Un des objectifs prioritaires est de prévenir l'usure prématurée due au travail et ses conséquences en termes de départ précoce .

La manutention, la conduite d'engin de manutention, les opérations de chargement et de déchargement sont sources fréquentes d'accidents du travail et de maladies professionnelles. Le taux d'accident du travail peut peser lourd sur les coûts de la chaîne logistique.

Une politique de prévention d'informations et de contrôle devrait être mise en place par tous les services logistiques pour sensibiliser les opérateurs à effectuer les bons gestes et à respecter les règles et consignes de sécurité.

JJ.J, IPRP, expert en gestion des risques

Équipements de protection individuelle

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 89/686/CEE relative aux équipements de protection individuelle, une liste de références de normes européennes harmonisées a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. (consultable sur le site du Club)

Pour les entreprises de l'agroalimentaire, de la chimie et des industries pharmaceutiques transportant des liquides alimentaires ou chimiques non dangereux. Il est désormais possible d'utiliser des 'flexitank' constitué d'un conteneur de 20 pieds DRY classique, qui abrite une citerne souple multicouches, recyclable mais à usage unique, d'une contenance de 18 à 26.000 litres. Cette alternative permet d'enregistrer une réduction majeure des frais de transport et de conditionnement.

Chiffres et statistiques : la messagerie

Au quatrième trimestre 2009, les tonnages et le chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale augmentent de 1,5 % par rapport au trimestre précédent.
L'express national « tous poids » progresse en terme de nombre d'envois et de poids moyen de l'envoi mais baisse en terme de chiffre d'affaires (- 3,9 %). Le prix moyen de l'envoi baisse.
En glissement annuel, le nombre d'envois de l'express national « colis légers » augmente alors que le chiffre d'affaires diminue (- 3,3 %).

À l'exportation, le chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle intracommunautaire augmente par rapport au trimestre précédent alors que les tonnages baissent (- 3,4 %). À l'importation, les tonnages (+ 4,4 %) augmentent plus vite que le chiffre d'affaires.

En glissement annuel, le nombre d'envois des exportations en express intracommunautaire augmente alors que le chiffre d'affaires baisse nettement (- 10,5 %). Les importations sont orientées à la hausse, particulièrement pour le nombre d'envois (+ 14,7 %).

Sur l'ensemble de l'année 2009, la messagerie traditionnelle nationale et l'express national « tous poids » connaissent une baisse de leurs chiffres d'affaires et de leurs volumes plus importante que celle de l'express national « colis légers ». Les chiffres d'affaires et les tonnage de la messagerie traditionnelle intracommunautaire à l'importation et à l'exportation diminuent très nettement. Pour l'express intracommunautaire à l'importation, les volumes augmentent de façon dynamique alors que les exportations sont en baisse, particulièrement pour le chiffre d'affaires.

Indices du prix du transport de fret

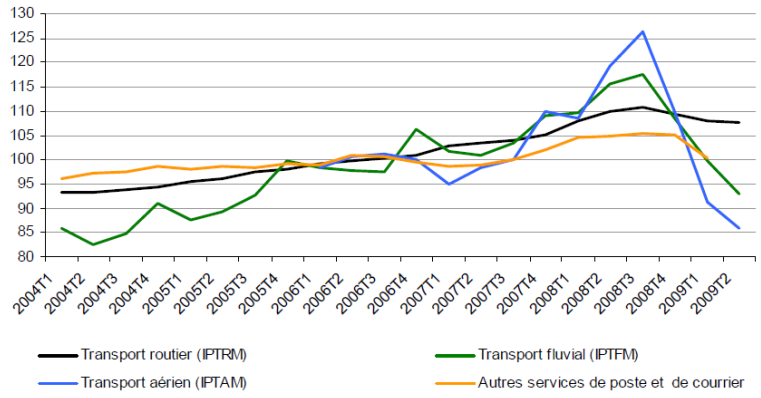
Poursuite de la baisse des indices de prix du fret au deuxième trimestre 2009

Les prix du transport de fret sont en baisse pour le troisième trimestre consécutif.

Le recul général des prix constaté au deuxième trimestre 2009 par rapport au trimestre précédent est cependant moins marqué qu'au premier trimestre : - 6,6 % pour le transport fluvial (contre - 8,2 %), - 6,0 % pour le transport aérien (après - 16,9 %) et - 0,4 % pour le transport routier (- 1,2 % au premier trimestre).

Sur un an, au deuxième trimestre 2009, ce sont les prix du transport aérien qui baissent le plus (- 28,0 %), les prix du transport fluvial diminuant pour leur part de 19,4 %, tandis que le recul des prix du transport routier est de plus faible ampleur (- 2,2 %).

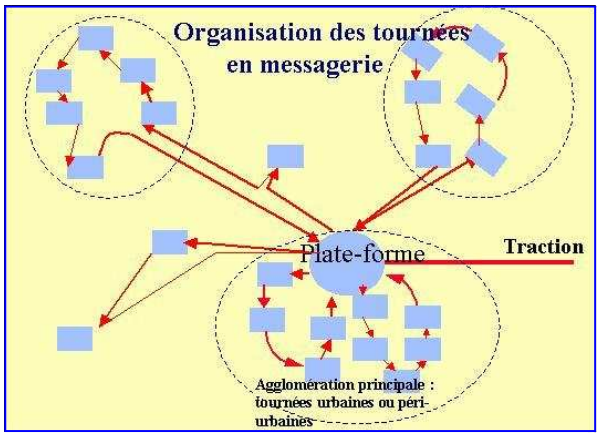
Indices des prix du transport de fret (référence 100 en 2006)



NB : - les données pour le transport aérien ne sont disponibles qu'à partir du premier trimestre 2006,
- les données du deuxième trimestre 2009 relatives aux autres services de poste et de courrier ne seront disponibles que le 30 septembre.
Source : SOES, IPTRM, IPTFM, IPTAM (à partir des données de IATA Cargo).
Source : Insee, autres services de poste et de courrier.

Notre hôte : Géodis

Une agence de transport routier de marchandises à laquelle est adjointe un centre de transit ou une agence étoile dont le rôle consiste à recevoir des marchandises des agences rattachées, de trier ses marchandises et de les réexpédier vers leurs destinations finales.



Cette agence est l'une des 240 unités françaises appartenant au groupe GEODIS, 4ème opérateur européen et de dimension mondiale, capable de vous apporter des solutions à valeur ajoutée sur tout ou partie de votre chaîne logistique.

Présent dans 120 pays et fort de 26 500 collaborateurs, le Groupe Géodis s'organise autour de divisions métiers et d'une direction transverse Geodis Global Solutions qui permettent de proposer une offre multi-métier et multisectorielle, globale et coordonnée

GEODIS

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

A découvrir :

Une plate-forme de transit de messagerie nationale le 24 juin à St Martin sur le Pré,

Inscription sur le site.