

COMMANDE
N° 160722

VOTRE COMMANDE
EST ARRIVÉE À
DESTINATION



36% *DES PLASTIQUES PRODUITS
SONT DES EMBALLAGES ET DES
PRODUITS À USAGE UNIQUE POUR
LES CONTENANTS ALIMENTAIRES.

PROTÉGEONS L'OCÉAN,
CHOISSONS LE RÉEMPLOI.

*FROM POLLUTION TO SOLUTION,
A GLOBAL ASSESSMENT OF MARINE
LITTER AND PLASTIC POLLUTION,
UNEP, 2021



DOSSIER

Les enjeux de la logistique

La logistique, domaine essentiel pour le bon fonctionnement de l'économie mondiale, connaît des évolutions constantes sous l'influence de divers facteurs. Cet article offre un aperçu des principales tendances, des défis rencontrés et des perspectives du marché de la logistique.

Parmi ces tendances figurent la digitalisation et la technologie. L'intégration de technologies innovantes, telles que l'Intelligence Artificielle, l'Internet des Objets et la robotique, transforme le paysage logistique. Ces innovations offrent une optimisation des processus, une meilleure traçabilité et une réduction des coûts.

Pareillement, grâce à une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux, les acteurs du secteur adoptent des pratiques éco-responsables, comme le recours à des véhicules électriques ou la mise en place de circuits courts.

Autre sujet d'actualité, la logistique urbaine. Avec une urbanisation galopante qui engendre de nouveaux besoins en matière de livraison de proximité, les solutions «dernier kilomètre» deviennent cruciales pour garantir une distribution efficace en milieu urbain.



DOSSIER

La logistique se digitalise

Comme nous l'avons vu dans le dernier numéro, la digitalisation devient une étape incontournable. Les acteurs de la logistique s'en sont saisis. Robotisation, automatisation, objets connectés, les nouvelles chaînes sont équipées, ce qui permet in fine de limiter le risque d'erreur humaine, de suivre en temps réel et d'optimiser chaque étape. La blockchain offre une traçabilité inégalée des marchandises, de leur point d'origine à leur destination finale. Elle garantit également la sécurité des transactions et réduit le risque de fraude.

L'analyse de grandes quantités de données permet aux entreprises de prévoir les tendances, d'optimiser les routes et de gérer les stocks de manière plus efficace. Cela conduit à des décisions plus éclairées et à une meilleure satisfaction du client. Enfin des nouveaux modes de livraison apparaissent : les drones ou véhicules autonomes. Ainsi, la digitalisation offre de nouvelles perspectives qui se développeront dans les années à venir.

Vers une logistique verte ?

Également appelée logistique durable, elle fait référence aux pratiques et stratégies qui visent à minimiser l'impact environnemental des activités logistiques. En intégrant des préoccupations environnementales dans les décisions logistiques, les entreprises tendent à réduire leur empreinte carbone, à minimiser les déchets et à utiliser de manière optimale les ressources. Voici quelques éléments clés associés à la logistique verte :

1. Réduction des émissions de CO2 : Les entreprises peuvent adopter des modes de transport plus écologiques, comme le rail par rapport à la route, ou investir dans des véhicules à faibles émissions ou électriques.
2. Optimisation des itinéraires : Grâce à des logiciels de gestion avancée, les entreprises peuvent planifier des itinéraires optimisés pour réduire la distance parcourue, le temps de trajet et donc la consommation de carburant.
3. Emballage durable : Réduire l'utilisation d'emballages ou opter pour des matériaux recyclables et biodégradables peut considérablement réduire les déchets.
4. Entreposage durable : La conception de centres de distribution éco-efficaces, l'utilisation de systèmes d'éclairage économes en énergie et la maximisation de l'espace de stockage peuvent tous contribuer à réduire l'empreinte environnementale.

5. Recyclage et retours : Mise en place de systèmes de retour pour les produits usagés ou les emballages afin qu'ils puissent être recyclés ou réutilisés.
6. Formation et sensibilisation : Former les employés aux meilleures pratiques vertes et encourager une culture d'entreprise axée sur la durabilité.
7. Collaboration : Travailler avec des partenaires, fournisseurs et clients qui partagent des valeurs écologiques peut renforcer l'efficacité des initiatives vertes.
8. Evaluation et amélioration continue : Il est essentiel de mesurer régulièrement l'impact environnemental des activités logistiques et de rechercher des moyens de s'améliorer.
9. Certification et normes : Il existe des certifications spécifiques qui reconnaissent les efforts en matière de logistique verte, comme la norme ISO 14001 pour les systèmes de management environnemental.

L'adoption de la logistique verte peut non seulement aider les entreprises à protéger l'environnement, mais aussi à réaliser des économies grâce à une efficacité accrue. De plus, elle peut renforcer la réputation de l'entreprise et répondre aux demandes des consommateurs de plus en plus soucieux de l'environnement.

De nombreuses entreprises s'attachent à réduire leur empreinte carbone. Selon Percepta, Xerfi la transition écologique n'est plus une option pour les prestataires logistiques opérant en France. Il faut dire que la pression monte entre le déploiement des zones à faibles émissions (ZFE), le décret éco-énergie tertiaire, l'interdiction à venir des motorisations thermiques ou encore l'envolée des prix des carburants. Sans oublier qu'une part croissante des donneurs d'ordre s'est dotée d'une politique RSE ambitieuse. Au programme : verdissement de la flotte pour le transport routier, équipements photovoltaïques pour les entrepôts, cyclo logistique pour les livraisons urbaines, etc. Sur les douze principaux prestataires logistiques présents dans l'Hexagone et analysés dans cette étude, dix ont mis en place un plan stratégique de décarbonation à l'horizon 2030. Et ils ne manquent pas d'ambition puisqu'ils visent à réduire de 30% à 40% leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), à l'instar d'ID Logistics ou Geodis. Certains envisagent même la neutralité carbone de leur activité comme par exemple Kuehne + Nagel. Sauf que tout reste à faire ou presque. Le transport de marchandises représente environ 10% des émissions de GES du pays car il s'effectue pour l'essentiel par la route (88%). Si l'achat de véhicules électriques (à batterie ou hydrogène) est le Graal de la



LE WEB SERVICE DE RNVP PAR NORMAD1

NormSaaS est une solution de traitement d'adresses postales en mode SaaS éditée par Normad1 SA, spécialiste des progiciels de traitement d'adresses depuis plus de 25 ans.

www.normsaas.fr

DOSSIER

décarbonation du transport routier de marchandises, ces technologies ne sont pas encore opérationnelles. La décarbone sera donc lente. La décarbonation des entrepôts est, elle, plus avancée. Longtemps négligée, la consommation énergétique des entrepôts offre un potentiel d'amélioration conséquent avec un retour sur investissement assez rapide. C'est d'autant plus vrai avec les prix actuels de l'électricité et du gaz qui poussent à l'investissement dans des solutions bien maîtrisées de réduction de la consommation (ampoules LED, meilleure isolation, contrôle intelligent des bâtiments...). Des solutions plus lourdes se généralisent également (chariots à batterie lithium-ion, installation de panneaux photovoltaïques en toitures et/ou sur les parkings, équipements électriques ou biomasse). En octobre 2021, Monoprix et Prologis ont même inauguré la première « plateforme logistique neutre en carbone au monde ».

Ces objectifs pour 2030 sont ambitieux. « Une partie de la profession s'est fixé plusieurs cibles intermédiaires. Assurément, le renouvellement de la flotte est le premier levier des acteurs dotés d'une activité de transport. Ces derniers convertissent alors peu à peu leur parc en investissant dans des véhicules GNL, hybrides, électriques... Ils misent aussi sur les biocarburants, parfois compatibles avec une partie du parc en service. Les opérateurs de l'immobilier logistique développent désormais presque systématiquement des entrepôts conçus pour obtenir une, voire plusieurs, certifications environnementales. Les initiatives des 3PI pour réduire davantage l'empreinte des bâtiments sont toutefois légion entre l'intégration de centrales de production d'hydrogène, d'énergies photovoltaïques ou encore de système de gestion technique du bâtiment. Dans la quête de décarbonation, l'optimisation des plans de transport et des taux de chargement est aussi un enjeu important. Le développement de solutions logicielles capables de collecter et traiter une vaste quantité de données pour orienter vers l'option de trajet la plus vertueuse ouvre notamment de solides perspectives pour la profession. Une partie des 3PL cherche également à étendre son offre de transport par rail ou par les eaux, des solutions bien plus sobres en carbone que la route. Le manque d'équipements adaptés freine toutefois l'essor du multimodal. Rappelons que la loi Climat et résilience a fixé pour objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire (environ 10% aujourd'hui) et d'augmenter de moitié le transport fluvial pour le transport domestique. En ville, si les poids lourds restent incontournables pour les marchandises groupées, les biens volumineux ou les

matériaux lourds, des solutions alternatives émergent. Les moteurs à gaz commencent ainsi tout juste à se développer, les modèles de poids lourds électriques à batteries commencent à arriver sur le marché et le transport fluvial revient peu à peu en grâce. Pour les livraisons de petits objets (colis, courses alimentaires, colis...), les acteurs investissent dans les véhicules électriques tandis que la cyclologistique fait un retour en force. Le gouvernement devrait d'ailleurs annoncer un plan national pour accompagner cette montée en puissance. »

La logistique urbaine au cœur des enjeux

La logistique urbaine se réfère à l'organisation et à la gestion des flux de marchandises dans un contexte urbain, avec pour objectif d'assurer l'approvisionnement efficace des biens tout en réduisant l'impact environnemental et la congestion. Avec l'urbanisation croissante et le développement du commerce en ligne, la logistique urbaine fait face à plusieurs enjeux majeurs et à de véritables casse-têtes.

En 2025, 33 à 43 métropoles seront concernées par une Zone à Faibles Emissions Mobilités (ZFE). Les transporteurs du dernier kilomètre sont principalement concernés par ces mesures. S'y adapter va devenir obligatoire, mais délicat, puisque les critères véhicules interdits varient d'une ZFE à l'autre. Pour rendre ces contraintes acceptables, un rapport a été remis au ministre des Transports cet été. Réalisé par France urbaine qui est l'association de référence des métropoles, communautés urbaines, communautés d'agglomération et grandes villes, il émet 25 propositions dont voici les 10 principales :

1. Rendre éligibles aux aides de l'Etat les habitants et les usagers des territoires voisins impactés par la mise en place d'une ZFE, au même titre que ceux habitant sur les territoires de mise en œuvre d'une ZFE.
2. Doubler les aides de l'État, notamment la prime à la conversion, et les compléter par des aides proposées par les territoires.
3. Instaurer, avec l'intercommunalité comme pilote, un guichet unique dans le territoire en charge de la mise en œuvre de la ZFE pour permettre un accompagnement de proximité et simplifier les démarches pour les citoyens.

4. Etendre et garantir le prêt à taux zéro et ajuster le microcrédit afin de rendre quasi systématique l'avance des aides par un organisme financier ou un tiers.
5. Renforcer les alternatives de mobilité, y compris dans les territoires périurbains.
6. Financer massivement les mobilités durables, notamment en déplaçant les versements mobilité.
7. Proposer une autorisation de circulation jusqu'en 2030 pour les véhicules Crit'Air 0, Crit'Air 1 et Crit'Air 2 pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.
8. Faciliter le leasing social.
9. Instaurer des dérogations « petit-rouleur ».
10. Faire évoluer la vignette Crit'Air afin que soit prise en compte la réalité des polluants atmosphériques et pas uniquement l'âge du véhicule.

Zoom : le colis au cœur des préoccupations

Selon Xerfi-Percepta, « malgré le recul de 2022, force est de constater que les opérateurs restent confiants dans l'avenir, anticipant une hausse des colis à traiter ces prochaines années (progression attendue de 4% par an en moyenne d'ici 2025 pour s'établir à 1,7 milliard d'unités, selon nos prévisions). Ils investissent toujours massivement dans leurs infrastructures logistiques et

les nouvelles technologies pour accompagner le monde du retail dans sa transformation digitale (en installant par exemple des petits robots autonomes pour traiter des petits colis instables ou difficiles à trier). DHL France a ainsi investi 255 millions d'euros pour moderniser ses infrastructures ces six dernières années dont 170 millions dans son hub de Paris-CDG. Les projets concernent aussi bien des agrandissements ou déménagements pour disposer d'une surface plus importante que des nouveaux sites pour étendre le réseau. Le e-commerce pousse les acteurs, qui livrent traditionnellement en 48h ou plus, à tendre vers les standards de l'express avec une livraison en J+1. C'est le cas de l'activité de Colissimo (La Poste), de Colis Privé (CMA CGM), de Mondial Relay (InPost) et de Relais Colis (Walden). Les réseaux doivent donc être adaptés et se redimensionner pour faire face aux flux de colis et aux nouveaux délais. C'est le sens des lourds investissements consentis dans les agences et les équipements (mécanisation et automatisation) tandis que les méthodes et process sont révisés. Les leaders rachètent également des start-up spécialisées dans la livraison du dernier kilomètre. La décarbonation de leur modèle figure également en tête de leurs priorités, à l'heure où les ZFE se mettent en place dans les grandes agglomérations. A ce titre, ils misent en particulier sur la transition de leur flotte vers des véhicules à faibles émissions, notamment des utilitaires et des vélos-cargos électriques. Finalement, nous anticipons une hausse de 3,5% par an en moyenne des revenus des opérateurs à l'horizon 2025 (autour de 8,5 milliards d'euros). »

