NEWLOOP CONSULTING

20 janvier 2012 - n°16

Le Biz' à la «loop»

Collaborer & mutualiser : la supply chain du futur

Chers amis du biz' à la loop,

Enfin, enfin et enfin. Je ne sais pas si vous y étiez, mais ces Rois de la supply chain 2012 organisés par nos amis du supply chain magazine ont sacré notre passage à l'air de la collaboration et de la mutualisation.

Sur 7 dossiers présentés, les 2 dossiers de **collaboration avancée** ont remporté l'adhésion de tous :

- **GIE Chargeurs pointe de Bretagne** (Roi 2012) avec une superbe preuve que la collaboration inter-fournisseurs peut permettre de répondre aux demandes croissantes de flux tendus de la GMS.
- **Space** (vice-roi 2012) avec un exemple de ce qu'une filière Aéronautique a su déployer comme esprit collaboratif afin de sauvegarder son maillage de fournisseurs PME aux compétences pointues.

Enfin, les barrières sont tombées. Les PME peuvent travailler ensemble pour sauvegarder leur bassin d'emploi et garantir leur survie dans un environnement économique de plus en plus exigeant dans les délais et la diminution des stocks. Tout cela avec une écoute attentive et une confiance affichée de certains acteurs de la GMS.

Enfin, les mastodontes ne se suffisent plus à eux-mêmes et veillent à ce que les centaines de PMEs de leur éco-système entrent dans l'ère de l'amélioration continue et de la bonne gestion opérationnelle. Au point de les aider dans les moments difficiles.

Enfin, nous outre-passons une collaboration «forcée» par certains mais qui ne fait souvent qu'ajouter des coûts à la logistique des petits fournisseurs concernés. Et ce malgré une excellente idée technique à la base.

Mais pourquoi donc cet élan de «bon sens» et de «générosité» ? Simplement parce que l'ère de la supply chain efficace à l'intérieur d'une unique société arrive à son crépuscule (même s'il y a encore largement de quoi s'occuper pour 10 ans) et nous arrivons doucement à l'aube de la supply chain «étendue» ou «inter-sociétés». Les grands groupes, distributeurs ou fabricants, ont énormément investi & optimisé leurs opérations pendant les 10 dernières années. Et ils se rendent compte que la suite logique est de collaborer avec leurs clients et/ou fournisseurs. C'est ainsi que nous voyons naître des groupes de travail sur la rupture en linéaire, sur le «transport en commun» ou pooling, sur l'utilisation partagée de capacité de production, etc...

Ne rêvons pas ! Il y a encore énormément de freins... principalement économiques d'ailleurs.

Un passage en flux tendu est sain... Encore faut-il partager les gains et les coûts. Et là curieusement le côté «collaboratif» devient économiquement viable pour une seule des 2 parties... l'autre assumant le coût du service.

Une mutualisation d'entrepôt pour livrer la GMS... superbe idée. Si seulement toutes les enseignes pouvaient aussi se rassembler sur cette plateforme afin de permettre aux fournisseurs de rentabiliser la démultiplication de leur stockage.... évidement coûteuse en logistique, en ressources et en aléas.

Exemple parfait d'une mutualisation en déchéance : les répartiteurs pharmaceutiques (ou assimilés). Depuis plus de 20 ans, ils ont consolidé les produits de centaines de laboratoires sur des plateformes uniques afin de servir le plus rapidement possible les pharmacies. Tout allait bien, au détail près que les laboratoires estimaient payer ce service trop cher. Suite logique, depuis 10 ans nous assistons à une décrue des répartiteurs au profit de livraisons directes depuis les entrepôts des gros laboratoires. La conséquence directe est que les pharmacies sont maintenant livrées 15 à 20 fois par jour chacune... Catastrophique pour l'engorgement urbain. Dramatique pour l'environnement, et c'est même à se demander pourquoi il n'y a pas une révolte des pharmaciens qui assument maintenant ces 15-20 réceptions chaque jour... Ne cherchez pas, seul le critère économique autorise un tel chaos.

Mais alors si l'économique freine, c'est sans espoir ? Nous pourrions dire que oui, car il existe même des sociétés logistiques qui ne vivent que grâce à ce dysfonctionnement... Imaginez que tout ces camions qui entrent actuellement chargés à 50% (hypothèse) dans Paris se voient optimisés d'un coup à 80%... Le coût moyen de la palette baisserait pour le chargeur et le nombre de camions circulant baisserait de ... 40%. Impressionnant non ?

Bien sûr, la logistique urbaine ne se résume pas à cela, et rassurez vous l'équation n'est pas aussi simple. C'est juste une illustration du souci sur l'emploi et sur l'économie auquel toute cette optimisation est liée.

Gardons notre foi en cette collaboration. Ce sera long, très long, mais cela semble une des voies évidentes...

Consultez des **réalisations** sur www.newloop-consulting.com . Onglet «réalisations»

Newloop Consulting - Eric Blandin - +33661744884 - eric.blandin@newloop-consulting.com