

La logistique ligérienne : entre évolution et révolution ? Etat des lieux, enjeux et perspectives

- 1- état des lieux de la logistique ligérienne
- 2- les enjeux
- 3- les perspectives

1- l'état des lieux de la logistique des Pays de la Loire .

L'INSEE (étude de Septembre 2018) et la DIRECCTE (notes sectorielles de 2016 et de 2017) développent l'idée consensuelle de la logistique ligérienne comme étant une logistique industrielle en raison du poids de l'industrie (au sens OCDE du terme) dans la région. Les plateformes logistiques industrielles sont plus modestes en taille (autour de 20 000m²). Les services logistiques sont des services de support à l'activité industrielle.

La logistique XXL (à double étage) sur une superficie de 50/100 000m² se développe fortement dans les Pays de la Loire entre 2015 et 2018.

**Ce développement s'explique par la conjonction de tendances lourdes au niveau:
du « consommateur
de filières industrielles spécifiques aux Pays de la Loire autour de la logistique XXL.
(cf. IDEA, DAHER, ENERCON).
de la logistique de « l'usine à colis »**

2-Les enjeux de la logistique XXL:

1er enjeu :les facteurs de la "plateformisation" logistique:

- I. La croissance exponentielle de l'intensité logistique dans les Pays de la Loire s'explique par le mix suivant :
 - Le consommateur veut le « monde à sa porte » et « vite ».
 - La logistique des entreprises industrielles étendue géographiquement (cf. par le développement de la « Marketplace » (commerce interne et à l'international des entreprises): selon l'Amazon Academy le développement du e-commerce se traduit par un besoin de stockage accru de produits de 20%.
 - Dans les Pays de la Loire, la logistique XXL est liée à l'essor du « back office » de la grande distribution ou de la distribution spécialisée. (cf.onglet « dynamique »)

2ème enjeu : le numérique, clé de voute des plateformes logistiques :

La plateforme logistique repose sur une architecture informatique complexe autour de deux systèmes d'information (SI) : le SI Logistique lui-même composé d'une brique WMS et le SI Transport (TMS) interfacé au WMS de la plateforme.

La tendance de fond est une tendance autour du SaaS (Software As A Service), du cloud et de la cybersécurité.

Le point d'achoppement des relations entre plateformes de logistique et les transporteurs est autour des plateformes collaboratives de transport et de l'hébergement des données

Une plateforme est un outil digital visant à fluidifier les relations commerciales des transporteurs.

3ème enjeu : les ressources humaines (RH) :

Compte tenu de la montée en compétences des métiers de la logistique vers plus de numérique et de robotique, un chantier de mise à niveau de la compétence des opérateurs/trices de la logistique est nécessaire.

La montée en puissance de la technologie robotique/numérique questionne le modèle actuel de la logistique centré sur l'intensité de main d'œuvre .

3-La dynamique :

La dynamique économique des plateformes logistiques est sur la logistique de l'usine à colis.

Ce type de développement questionne par son ampleur (autour du XXL), par sa spécialisation sur la préparation de commandes, par le ratio m^2 / employés
Selon le bilan établi par la DIRECCTE/RUI en 2017/2018, 12 implantations de logistique de taille XXL pour une superficie totale de 477.000 m^2 .

L'éventail des superficies varie entre 24.000 m^2 (plateforme logistique de GIPHAR sur Angers), 72.000 m^2 (plateforme logistique du « hard-discounter » ACTION sur le site d'Angers) et 121 000 m^2 (plateforme logistique d'Amazon de Nantes). A noter le recours aux externalisations « en cascade ». Sur la plateforme LEROY MERLIN, 4 acteurs interviennent (le financeur, le promoteur, l'exploitant, le prestataire de services logistiques).

Leur cœur de métier est autour de la préparation de commandes et de la livraison en J+1 .

4-La prospective ;

La prospective se base sur les 2 idées fortes suivantes:

- **1ère idée- forte: le déplacement du modèle de la logistique de l'Europe vers la Chine (Alibaba)**

L'Index Logistique de la Banque Mondiale place en 2018 JD.com, Alibaba, comme les deux entreprises innovantes en matière de logistique, autour de la plateforme « sans lumière » : l'opérateur est cantonné à une tâche non robotisable qui est le déballage et le contrôle qualité.

L'IA peut faire de l'identification du produit, du rangement dans les étagères, du remplissage de bacs, de la détection de l'article manquant, de l'analyse bioconformementale, du « good to man » (le produit se déplaçant dans le couloir de la plateforme), du remplissage automatique du semi-remorque...

2ème idée forte : La logistique est une filière dépendante de l'environnement socio/économique.

Le tableau ci-dessous fait le point sur les interactions entre l'environnement mondial et leurs conséquences sur la plateforme logistique dans les Pays de la Loire.

Scénario N°1 (Poursuite de la Mondialisation + « servicisation » de l'économie): Logistique connectée (Monde) entre acteurs économiques, 0 stocks, 0 délais, livraison à J), Innovations logistiques de rupture (Numérique, Robotique de process, cobotique, AGV): **Plateforme de type XXL entre 50 000 et 100 00 m² (voire plus) en périphérie urbaine.**

Scénario N° 2 (Mondialisation Raisonnée) : Logistique connectée (logistique de territoire), Logistique du dernier kilomètre: **Plateforme en milieu urbain**

Scénario N°3 (Démondialisation sécuritaire + « nationalisation » économique: Logistique sécuritaire, Chaîne logistique sécurisée (traçabilité), hermétique transparente: Stocks de précaution –: **Multiplication des plateformes logistiques de taille moyenne (pour diluer le risque)**

Appliqué aux Pays de la Loire, la DIRECCTE retient comme hypothèse:

- Un « mix » entre les scénarii 1 et 2 et (3),
- La poursuite de la « plateformisation » de type XXL (cf. la plateforme logistique de Conforama en Ile de France) autour de deux notions- clés (la financiarisation de l'actif logistique/ l'externalisation du service) et du « quadrant » logistique de l'ouest de la France.
- Une moindre intensité de main d'œuvre dans la gestion de l'actif logistique.
- Le SI de la logistique tourne autour de la blockchain.
- L'expérimentation/développement du « transport de demain » (tracteurs autonomes/ électriques (pile à combustible).

Conclusion :

A l'extérieur de la Dorsale, la logistique ligérienne est une **logistique de plateformes autour du XXL tirée par la logistique de l'usine à colis** (et non par le secteur industriel).

Elle est basée sur la notion de « point de contact » entre la façade atlantique et l'Île de France. La logistique XXL est une logistique de « service » fondée sur une intensité de main d'œuvre (sur les préparateurs de commandes) et sur une organisation taylorienne.

La robotisation du process logistique rebat les cartes de son organisation actuelle.

Trois questions :

- l'intensité de la robotisation au vu des « dégâts du progrès », notamment social
- le montant économique d'une plateforme, notamment autour du CTO (Cost to Owner). Les montages complexes en cours sont une réponse au CTO.
- les conséquences réglementaires de la plateforme logistique XXL, sur la réglementation (les plateformes à double étage) , sur le transport (les logisticiens font pression pour que les tracteurs de 25,25 mètres roulent en France).