

SUPPLY CHAIN

VERS DES LIVRAISONS TOUJOURS PLUS PROCHES, VERTES... ET INTELLIGENTES !

Le triomphe du e-commerce a rebattu les cartes, l'obligatoire décarbonation du secteur avec lui : la supply chain doit rapidement se réinventer. Tandis que le secteur multiplie les innovations, I.A. et logiciels intelligents sont désormais là pour l'y aider.



Trusk électrique

Un sondage réalisé par BVAX-Sight et Yper (une plateforme proposant des livraisons collaboratives dans plus de 3 000 villes françaises) nous l'apprend : 79 % des consommateurs français font régulièrement appel à la livraison pour leurs achats personnels. En pleine mutation depuis l'explosion du e-commerce, la supply chain doit donc faire face à une demande exponentielle en même temps qu'aux obligations imposées par la transition écologique.

Une nécessité renforcée par les fortes exigences des entreprises, portées par une politique RSE devenue aussi obligatoire qu'essentielle en termes d'attractivité. Alors, comment assurer des livraisons à la fois rapides, efficaces et décarbonées ? Le défi est de taille, comme nous le confirmait récemment le directeur de Log'issimo Anthony Catillon. Rappelons que cette filiale du Groupe La Poste s'appuie sur les 120 plateformes logistiques et les 5 500 facteurs du groupe pour assurer

chaque jour quelque 120 000 livraisons de proximité et autres services sur mesure à destination des entreprises et des collectivités. Selon lui, « la logistique de proximité est un marché en pleine croissance qui est en train de se structurer. D'une part, on assiste à une fragmentation des flux. La livraison devient de plus en plus récurrente, sur des volumes de plus en plus faibles. Ce qui impose une grande réactivité, donc une plus grande rapidité. D'autre part, ZFE ou non, les villes opèrent toutes leur reconfiguration.

Par voie de conséquence, la logistique est devenue plus complexe ; elle doit répondre aux nouvelles exigences et donc impérativement se transformer pour mieux s'adapter. »

L'ÉCORESPONSABILITÉ AU CŒUR DES ENJEUX

Face à cette résilience obligée, les différents acteurs du secteur doivent donc impérativement trouver leurs solutions, et donc se réinventer en accélérant leur décarbonation. C'est pourquoi, bien au-delà du verdissement de leurs flottes, des enseignes comme DHL, UPS, Fedex, Geodis, ID Logistics, Ceva Logistics ou encore XPO (pour n'en citer que quelques-unes) multiplient les innovations, déployant pour les uns une multitude de points ou services relais, pour d'autres des centres logistiques de proximité à l'image du nouveau site DHL de Toulouse, quatre fois plus grand que le précédent et qui aura nécessité 25 millions d'euros d'investissements. Pour d'autres encore, on fait appel à la mutualisation, voire à la création de joint-ventures afin d'accompagner davantage la transition écologique et s'ancrer plus que jamais dans une écoresponsabilité résolument dans l'air du temps. « Plus nous accompagnerons nos clients sur la fragmentation des flux et sur la proximité, plus nous pourrions mutualiser nos véhicules électriques, et donc optimiser



Anthony Catillon, directeur de Log'issimo

les livraisons en cœur de ville. Mais, au-delà de nos flottes, nous proposons aussi la reprise de flux et le recyclage de matériels. Par exemple, notre joint-venture Recygo permet la reprise de matériels (de bureau essentiellement), et le recyclage de vêtements professionnels. », nous explique le directeur de Log'issimo.

COLISSIMO S'EMPRE DU FLEUVE... ET DU TRAMWAY !

Parmi les exemples les plus visibles des consommateurs, les solutions développées

par le groupe La Poste ne sont évidemment pas les moindres. Pour preuve, Geopost a mis en place l'un des réseaux hors domicile les plus denses d'Europe : 110 000 consignes et points relais Pickup pour les livraisons européennes hors domicile. Quant à ses autres filiales et services (notamment DPD, Chronopost ou encore Colissimo), tous viennent répondre de plus en plus durablement aux besoins des particuliers comme à ceux des entreprises. Plusieurs projets sont ainsi en cours. Comme celui mené aux côtés de Fludis, spécialisée dans la livraison urbaine par deux roues ou/et par le fleuve. Les deux organisations construisent actuellement (et conjointement) une nouvelle barge qui devrait être opérationnelle début 2026. Elle disposera d'une surface logistique de 1 300 m² répartie sur deux niveaux. Sur le papier, l'objectif est « simple » : depuis le site Colissimo de Gennevilliers jusqu'au port de Boulogne-Billancourt (soit sur 24 kilomètres), les 3 000 colis livrés quotidiennement aux habitants de Boulogne arriveront par le fleuve pour être ensuite transportés jusqu'à leurs destinataires en vélos cargo. Directeur général de Colissimo, Jean-Yves Gras explique : « Colissimo investit depuis plusieurs années dans la décarbonation de ses livraisons en France. En dix ans, nous avons réduit de près de la moitié nos émissions carbone au colis. Notre objectif 2025 : la livraison bas carbone dans les vingt-deux »



Colissimo

► métropoles françaises. En Île-de-France, après la décarbonation de toutes nos livraisons à Paris l'an dernier, nous poursuivons celle de 80 communes du Grand Paris. » Ailleurs en France, c'est par exemple à Strasbourg que, depuis la mi-septembre et jusqu'à la fin octobre, l'Eurométropole, La Poste, Alstom et la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) restent l'efficacité du transport quotidien des colis Colissimo. Par tramway, cette fois. Tout l'enjeu étant ici d'optimiser les capacités disponibles de l'infrastructure de transports existante. Sans jamais gêner les usagers, bien entendu.

DE NOUVEAUX ACTEURS POUR LES LIVRAISONS EN PORTE-À-PORTE

Et ces solutions de livraisons durables sont loin d'être isolées. Toujours à Strasbourg, mais aussi à Lyon, Geodis s'est associé à ULS pour offrir une double solution basée là aussi sur le fluvial en même temps que sur les deux-roues. Des initiatives – parmi bien d'autres – qui lui ont permis d'atteindre au printemps dernier le niveau Leadership et la note « A- » au classement CDP Climate Change. Une distinction qui vient récompenser son engagement pour la lutte contre le réchauffement climatique tout au long de ses opérations et de sa chaîne d'approvisionnement.



Geodis. Plateforme logistique urbaine Lille

Mais tous ces acteurs français ou internationaux ne sont pas les seuls à travailler sur l'organisation, la durabilité et l'efficacité de leurs livraisons de proximité. De nouvelles entreprises aussi. Comme Trusk née en 2016. Son credo ? La logistique urbaine, et plus particulièrement le transport écoresponsable des objets lourds et volumineux réalisé en sous-traitance. Si la start-up assure déjà plus de 38 % de ses livraisons en véhicules électriques, elle ambitionne d'atteindre les 50 % d'ici à la fin de l'année.

L'enjeu est loin d'être moindre quand on sait qu'à ce jour Trusk compte plus de 2,2 millions de livraisons pour une clientèle BtoB, retailers et e-commerçants. Leroy Merlin, Ikea, Lapeyre, Point P et Boulanger, notamment. Quant à VelyVelo, elle est devenue l'une des actrices phare de la cyclo-logistique urbaine actuellement en pleine explosion. Présente en Île-de-France, à Lyon, à Bordeaux et à Marseille, elle assure ses livraisons en vélos utilitaires, et revendique plus de 2 millions de kilomètres parcourus depuis sa création il y a sept ans. Des livraisons 200 % décarbonées à la demande de clients qui comptent là encore parmi les plus grandes enseignes : Uber Eats, Deliveroo, Monoprix, UPS... Preuve imparable de son succès, cette pionnière de la location de vélos électriques aux professionnels a récemment annoncé une levée de fonds de 6 millions d'euros « pouvant être portés à 13 millions d'ici à 2026. » Asmaa Chakir Alaoui, sa cofondatrice et PDG, ne peut que le constater : « La cyclo-logistique constitue un enjeu d'avenir pour la livraison urbaine, offrant une approche innovante, durable et économique et répondant aux besoins croissants des enseignes et consommateurs. »

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE EST DEVENUE INCONTOURNABLE

Certes, penser et livrer « vert » est aussi louable que nécessaire, mais pou-

voir répondre aux multiples défis de l'époque nécessite également – pour les clients de ces transporteurs – de travailler à l'ensemble de la chaîne de valeur, notamment à leur approvisionnement, à la gestion de leurs stocks, à leur inventaire. Et cela, quels que soient le domaine d'activité et la taille de l'entreprise. C'est là qu'interviennent les nouvelles technologies, tout particulièrement l'intelligence artificielle. Si elle n'en est encore qu'à ses « balbutiements », l'IA est déjà devenue incontournable dans le secteur. Au point que l'allemand DHL vient de lui consacrer la nouvelle édition de son rapport biennal « DHL Logistics Trend Radar » qui dresse une analyse approfondie des tendances logistiques ainsi que des défis et des opportunités associés. Pour ses auteurs, « la pertinence de l'IA pour l'industrie de la logistique s'est considérablement accrue. » Et de souligner combien cette intelligence artificielle viendra à terme « transformer les processus en exploitant une analyse et une génération de données sophistiquées, en améliorant l'interaction homme-machine par le biais de l'analyse



DHL

vocale et sonore, en automatisant l'interprétation des données visuelles et en générant de manière autonome de nouveaux contenus basés sur des motifs appris. »

ANTICIPATION, RÉACTIVITÉ, TRAÇABILITÉ ET MAÎTRISE DES COÛTS

Les différents acteurs l'ont tous bien compris, qui s'appuient de plus en plus sur elle. Ou qui misent sur ces technologies à court ou moyen terme. Prenons l'exemple d'un géant mondial, Renault Group, ses trente-quatre usines à l'international et ses 80 000 fournisseurs. Le fabricant automobile doit faire face au quotidien à une multitude de flux logistiques. Pour les optimiser, une stratégie d'IA basée sur la digitalisation des process de sa chaîne d'approvisionnement a été mise en place qui permet de rassembler les différentes données avant qu'elles ne soient analysées à l'aide d'algorithmes. Sébastien Liorzou, directeur Process & Digital de la supply chain de Renault Group, explique : « Nous bâtissons notre supply chain sur la base d'outils d'aide à la décision en s'appuyant sur l'intelligence artificielle pour coller à nos besoins métier de traçabilité des pièces, de maîtrise des coûts, de réduction d'empreinte carbone mais aussi d'anticipation et de réactivité face à des événements susceptibles d'altérer le bon déroulement de nos opérations. » Pour s'assurer des bonnes performances, le constructeur a aussi instauré des « tours de contrôle », à savoir des solutions logicielles permettant de vérifier et de mesurer

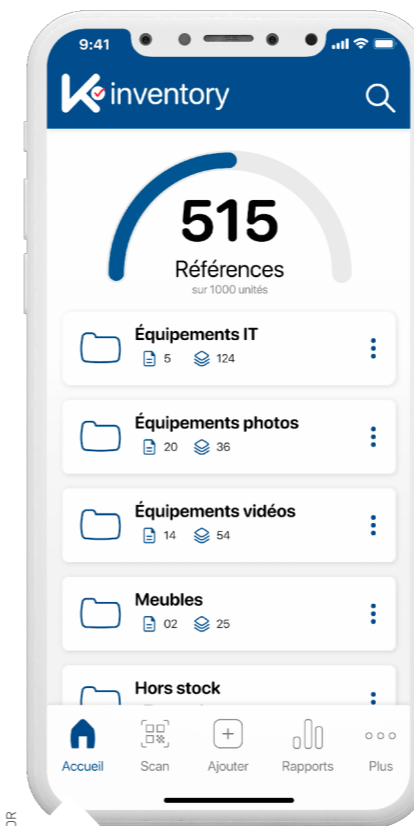
à divers postes l'approvisionnement de ses usines. Et, pour toujours plus d'efficacité, Renault a même développé des partenariats avec Google et Shippeo, spécialiste de la visibilité du transport.

TPE, PME, ETI AUSSI ONT LEURS SOLUTIONS

Bien entendu, toutes les entreprises n'ont pas la « force de frappe » d'un Renault. Pour autant, TPE, PME, ETI ou grandes entreprises, à chacun sa solution ! Des éditeurs de logiciels spécialisés viennent en effet faciliter l'adaptation de l'ensemble du secteur grâce au numérique et à l'IA. Parmi eux, le parisien Lokad s'est donné pour mission d'optimiser les supply chains des entreprises en s'appuyant notamment sur une analyse de données enrichie par les dernières avancées en matière d'IA et par le cloud computing. Quant à K inventory, elle s'adresse tout autant aux TPE qu'aux grandes entreprises du CAC 40. Sa mission : les aider par le biais d'un outil numérique à optimiser leurs ressources et à lutter contre le gaspillage du matériel afin d'entamer (ou d'accentuer) la réduction de leur empreinte carbone. Pas besoin d'être expert, l'application se veut simple, et l'interface personnalisable grâce à des versions SaaS adaptées à chacun. Selon K-Technology & Services – la société française qui a mis cette application au point après sept années de recherche et de développement – les bénéfices pour ses clients seraient loin d'être dédaignables : un gain de productivité significatif et des économies substantielles.



VelyVelo



K inventory