

La lettre

de la Haute-Normandie

Vendredi 18 juin 2010

1226



Transport de fonds européens

Il est révolu le temps où l'on se bornait à transporter une marchandise d'un point A à un point B, sans réfléchir plus loin que le quai de déchargement. La logistique du futur sera intelligente, partenariale et connectée. A ce jeu, notre région de transit baignée par la mer possède un avantage comparatif. On constatera avec les exemples qui suivent que les Hauts-Normands ont des idées... et qu'ils savent, le cas échéant, faire appel aux fonds européens pour les financer. A raison. Un bon levier ne s'use que si l'on s'en sert.

De la logistique oui, mais collaborative

L'histoire commence à l'été 2007. Alors que les quais de la Porte Océane croulent sous les conteneurs, les chargeurs havrais se trouvent confrontés à une pénurie de poids-lourds. Les transporteurs surbookés ne font plus face à la demande. Marc Bénard, PDG de Buffard Logistique, s'en souvient encore : *"Pour une palette à transporter à Paris, il fallait trois jours pour dénicher un camion avec un salarié mobilisé à plein temps"*. L'affaire suscite un déclic. Buffard en tête, cinq PME* (un transporteur, trois prestataires logistiques et un distributeur) se lancent dans la création d'un Système de Distribution Mutualisé. En clair, une

plate-forme qui groupe les commandes des membres puis les ventile en fonction des besoins dans ou en dehors du réseau. Le système doit être capable de collecter des lots, de les transporter et d'assurer le groupage si nécessaire. Le montage n'étant pas simple, le pôle Novalog, le CRITT Transport Logistique et l'IDIT sont appelés à la rescousse pour concevoir le système d'information et bétonner les relations contractuelles. Pas forcément évident. *"Comme nous étions concurrents, il fallait éviter qu'on se torpille"*. Sur le plan financier, l'Europe est sollicitée pour aider au décollage, via Novalog qui aide à monter le dossier. Ce sera oui.



Sommaire

- 1 • De la logistique oui, mais collaborative
- 2 • Des colis sous haute surveillance • La femme est l'avenir de la logistique
- 3 • Vialog : de l'intérêt du tir groupé • Les adresses à connaître
- 4 • Olivier Maurel, président de Novalog : "Inventons la logistique du futur"

Un camion pour trois

Quelques centaines d'heures de travail plus tard, le dispositif est en place. "Il peut apporter une réponse à une demande de capacité de transport dans la demie-heure" se félicite Emmanuel Preterre, responsable de développement du CRITT. Avec quels avantages ? "Si trois entreprises chargent un camion au lieu de trois, pas besoin d'être grand clerc pour voir l'intérêt". Autre gain indirect : "Au lieu de perdre du temps à rechercher un moyen de transport, elles peuvent se concentrer sur des tâches à plus forte valeur ajoutée". CQFD. Au final, grâce à la réduction des coûts induits, les clients devraient y trouver leur compte. L'environnement aussi. Marc Bénard a fait le calcul : "En fourchette basse, je pense qu'on pourra aisément faire diminuer de 15 à 20 % le nombre de camions sur les routes". Nos PME ont du talent.

Nota : pour ceux que l'aventure tenterait, un contact au CRITT 06.61.37.62.02

*Transports Bostyn, Buffard Logistique, Chauss'Europ, BLD Tramar, BRED Logistics

Des colis sous haute surveillance

On le sait. Une bonne chaîne logistique est une chaîne qui gère simultanément des flux physiques et des flux d'informations avec le moins de ruptures possibles. Plus elle est fluide et réactive, meilleure elle est. C'est ce qui fait toute l'exemplarité du projet Géocolis porté par Toshiba à Dieppe, en partenariat avec une SSII et une compagnie d'assurance. Le tout avec l'appui de plusieurs laboratoires dont celui de l'IRSEEM (Esigelec Rouen), spécialiste des technologies embarquées. Comme son nom l'indique, le projet en question consiste à assurer la traçabilité des colis équipés, en temps réel et en continu, via des terminaux embarqués dans les poids-lourds.

Deux en un

Originalité : le système marie deux technologies, l'une mature, la géolocalisation, l'autre plus émergente, l'identification radio fréquences ou RFID. Encore au stade du prototype, le produit a satisfait aux premiers tests et devrait donc être déployé à plus grande échelle dans les prochains mois. Sa valeur ajoutée ? Il garantit, tout au long du parcours, la qualité irréprochable de la prestation logistique : respect du plan de transport et des délais, sécurisation des marchandises y compris des plus sensibles... Sans contestation possi-

La femme est l'avenir de la logistique

En matière économique, l'UE intervient parfois là où on ne l'attend pas. Pour preuve, la campagne menée l'an dernier en Haute-Normandie en faveur de la féminisation des métiers du transport et de la logistique avec le soutien du FEDER.

On la doit au Comité Normand des Professionnels du Transport (CNPT) qui avait déjà, par le passé, initié des actions de sensibilisation à la féminisation des emplois de leurs entreprises et abouti à la signature d'un accord avec l'État et la Région.

Cette fois, il est passé à la vitesse supérieure, encouragé par une enquête montrant que les préjugés de pénibilité et de dangerosité de ces métiers avaient la vie dure et constituaient autant de (fausses) barrières à l'embauche des femmes. Une vaste opération de communication et de sensibilisation du grand public est lancée : plaquettes, affichage, radio, cinéma, site Internet, colloque...

Une réalité à amplifier

Signe distinctif : la campagne mettait en scène de "vraies" salariées de la branche, photographiées sur leurs lieux de travail en lieu et place des habituelles photos d'agence. "C'était une manière de montrer que la féminisation n'était pas un objectif à atteindre mais constituait, au contraire, une réalité à amplifier" souligne Magali Bonnacarrere, Déléguée régionale du CNPT.

Effectuée dans le cadre d'une mission sur l'analyse des mutations économiques du secteur, la campagne visait naturellement à attirer davantage de jeunes filles ou de femmes en reconversion vers les nombreuses formations de la branche. Pari gagné si l'on en juge aux résultats de l'enquête menée après coup. Elle a démontré que neuf Haut-Normands sur dix reconnaissaient, dorénavant, l'intérêt du secteur du transport et de la logistique pour les femmes. Et l'Europe dans tout ça ? "Sans l'abondement du FEDER, la campagne aurait eu moins d'ampleur donc moins d'impact".

Et les préjugés, la vie un peu plus longue...

ble. Avec à la clef -on peut le penser- un bénéfice concurrentiel pour qui voudra bien l'utiliser. Patron de Toshiba, Alain Verna voit parfaitement le parti qu'il peut en tirer : "Tout ce qui contribue à faire monter notre établissement en compétences et en qualité est bon à prendre" explique-t-il. Dans la compétition interne qui oppose les sites du groupes, Geocolis pourrait constituer, à terme, un avantage comparatif. "Par réflexe, nos dirigeants sont persuadés que les grands centres logistiques européens doivent être localisés au plus près des ports hollandais. A nous, de démontrer, par l'innovation, que nous sommes capables de supporter la comparaison". Belle profession de foi.

Nota : labellisé par Novalog, Geocolis est soutenu financièrement par l'Etat, l'Europe et la Région à hauteur de 40 % du coût total du projet (Inv. 2 M€).

Vialog : de l'intérêt du tir groupé

Comment faire entendre la partition dieppoise dans le concert des grands ports européens ? Sinon en y apportant un service logistique à très haute valeur ajoutée qui ne se borne pas à des activités de stockage ou de transport. C'est très exactement ce qui a conduit une douzaine d'industriels et de logisticiens* du bassin à se fédérer au sein d'une grappe d'entreprises : la bien nommée Vialog.

Leur idée ? Créer une base avancée pour des opérations complexes : assemblage à la demande, personnalisation de produits, logistique reverse, remise à neuf, service après-vente, reconditionnement... Pour pouvoir satisfaire à toutes ses demandes, le groupement a aggloméré en son sein des métiers complémentaires allant de l'import/export, à la gestion de stocks en passant par la mécanique ou l'électronique.

Une grappe, douze entreprises, cent possibilités

Le patron d'Alcatel à Eu, fait partie des pères fondateurs de la grappe. Il croit fermement dans la pertinence de la démarche. "L'Europe a besoin de plateformes de configuration avancée pour réaliser des opérations qui ne peuvent pas se faire en Asie, ou plus difficilement. Le bassin dieppois possède le portefeuille de compétences requis pour proposer ce type de services". Le portefeuille et... l'offre qui va avec. Moyennant un investissement de départ relativement modeste de 100 K€ (financé pour moitié par l'Europe, l'Etat, la Région et l'Agglomération), Vialog est prête à passer à l'offensive. Prudemment mais sûrement. "Pour le démarrage, nous avons bâti une structure effi-

cace mais de taille et de coût raisonnables" indique Philippe Masselin. Le montage juridique est bouclé, les argumentaires aussi. Côté force de vente, le groupement vient de recruter deux commerciaux, le premier de ce côté-ci de la Manche et le second au royaume de sa gracieuse majesté. Ils sont manifestement convaincants puisqu'aux dernières nouvelles, un important exportateur britannique avait déjà mordu à l'hameçon.

En logistique comme ailleurs, l'union fait souvent la force.

Nota : Vialog fédère 12 entreprises dans un triangle Dieppe/Eu/Le Tréport pour un effectif global de 1 300 personnes, un chiffre d'affaires de 270 M€, une surface totale de 100 000 m² et un parc complet de moyens de transport.

*Audis, Dumont, SEIM, Gault Industries, Automatic Normand, Toshiba, LD Lines, Eurochannel Logistics, SN Innovex, Gondrand, Transport Mettelle, Alcatel.

Les adresses à connaître

Vous êtes transporteur, logisticien, distributeur... Vous avez un projet de R&D ou un produit innovant à développer. Il existe en Haute-Normandie plusieurs organismes capables de vous apporter un accompagnement technique, juridique et financier.

• **LSN** (Le Havre et Rouen) - Pdt : W. Schoch

• **Novalog** (Le Havre et Rouen) - Pdt : O. Maurel
La filière logistique et le pôle de compétitivité aident à la recherche de partenaires et au montage de dossiers de demandes de subventions auprès de l'Europe, du FUI et de la Région.

Contact : 02.76.40.80.30

• **CRITT Transport et Logistique** (Le Havre)

Le centre régional d'innovation et de transfert de technologie accompagne les projets de R&D en transport et logistique.

Contact : 02.76.40.80.00

• **ISEL** (Le Havre)

L'Ecole d'ingénieur dédiée à la logistique propose des prestations de recherche de courte ou longue durée.

Contact : 02.32.74.49.00

• **IDIT** (Rouen)

L'institut est spécialiste du domaine juridique des transports national et international. Il peut apporter son expertise à des travaux de recherche et au montage de projets.

Contact : 03.35.71.33.50

Olivier Maurel, Pdt de Novalog : “Inventons la logistique du futur”

“La vallée de la Seine a tout ce qu’il faut, là où il faut, pour devenir un laboratoire d’expérimentation de la logistique de demain”. Directeur des systèmes informatiques chez l’éditeur de logiciels Ilog, Olivier Maurel sait de quoi il parle. Le nouveau président du pôle de compétitivité Novalog entrevoit au moins trois champs de recherche où la Haute-Normandie peut faire entendre sa différence.

• Le port des années 2020

C’est un fait acquis. La massification des échanges et le renchérissement du coût du transport vont susciter la construction de porte-conteneurs géants que les terminaux actuels risquent d’avoir du mal à accueillir dans des conditions optimales. Alors à quoi ressemblera le port du futur cher aux participants du Grenelle de la Mer ? “En se projetant à dix ans, on peut imaginer un port flottant de très grande taille avec une forte dimension fluvio-maritime où les opérations de chargement et de déchargement s’effectueront au large”. Le port des années 2020 sera aussi beaucoup moins gourmand en espaces grâce à la multi-modalité et plus “connecté” : le **e-maritime** y tiendra une place essentielle. “La bataille de l’informel va devenir aussi importante sinon plus que les échanges physiques”. Pour Olivier Maurel, les premiers à avancer sur ses axes de recherche seront aussi les premiers à décrocher les marchés : “Dans les années à venir, des dizaines de grands ports vont se construire dans le monde. Si nous développons les compétences et les savoir-faire idoines, nos entreprises ont toutes les chances d’être bien positionnées”. Autant de sujets dont pourra s’emparer le grand campus logistique qui est en passe de voir le jour au Havre.

• La logistique urbaine

Un débouché maritime et un bassin de 20 millions de consommateurs. L’axe Seine est formé d’un maillage dense de conurbations qui interagissent entre elles : un terrain d’expérience idéal pour les nouvelles formes de logistique urbaine : opérateurs de distribution et plates-formes mutualisées, groupements de transporteurs, desserte des villes par des véhicules non polluants... Là encore, ce secteur particulier de la logistique recèle des opportunités pour les PME régionales qui voudront bien s’en saisir. Ici comme dans le domaine portuaire, le “business as usual” n’aura bientôt plus cours. “Cette innovation organisationnelle sera génératrice d’innovations en matière de TIC, de transports, de logistique et de e-commerce. A nous de les susciter”. Transmis aux intéressés.

• La Seine virtuelle

Où placer les futures plates-formes logistiques ? Avec quels impacts sur les infrastructures et sur les paysages ? Comment articuler les flux de marchandises ? Comment économiser le foncier ?... Ces questions, qui interpellent souvent élus et populations, pourraient trouver des réponses avec la modélisation informatique, les serious games et la réalité virtuelle. Intérêt ? “La 3D permet aujourd’hui de visualiser très précisément l’impact d’une décision d’aménagement sur l’occupation des sols. Par ricochet, elle permet également de travailler sur l’acceptabilité sociale des projets”. C’est un autre des thèmes sur lesquels travaille Novalog. Les bonnes idées sont bienvenues.

Un bon levier ne s’use que si l’on s’en sert

• Alain Verna, vice-président de Toshiba Tec Europe Imaging Systems (Dieppe) : “Sans les aides publiques, il me paraît évident que le projet Géocolis serait resté en sommeil, à plus forte raison dans cette période de restrictions budgétaires. Elles ont été l’élément déclencheur qui a permis à nos partenaires PME de se lancer dans l’aventure. Non que les entreprises ne veuillent pas produire un effort financier mais, faute de trésorerie, elles apportent généralement leurs contributions sous forme de temps passé. Reste qu’elles ont besoin d’argent pour rémunérer les prestations des laboratoires. Dans le cas présent, les subventions ont servi à financer les travaux de deux doctorants”.