Les Echos



# Logistique : les trois défis du monde d'après

La crise sanitaire a modifié les chaînes d'approvisionnement, bousculant les professionnels de la logistique réunis au SITL, le grand salon du secteur. Certains défis sont conjoncturels, d'autres demanderont des réponses structurelles en termes de priorités d'investissements.

Certains grands logisticiens ont du mal à recruter, d'autant que les bassins d'emplois sont souvent éloignés des grandes métropoles. (Thierry STEFANOPOULOS/REA)

Par **Denis Fainsilber**
Publié le 13 sept. 2021 à 7:16Mis à jour le 13 sept. 2021 à 7:33

Ce sont les grands sujets qui animeront les discussions dans les travées du grand salon français de la logistique, la SITL (Semaine de l'innovation du transport et de la logistique), qui a passé le cap de la crise sanitaire et se tient du 13 au 15 septembre Porte de Versailles, à Paris, après deux reports successifs pour cause de confinement. Quelque 550 exposants et 30.000 visiteurs sont attendus cette année pour sa 38e édition. Tour d'horizon des nouveaux défis du secteur.

## La désorganisation du transport maritime

Des taux de fret maritime qui explosent, des conteneurs qui manquent, une pénurie croissante de navires, des ports congestionnés et des clients mécontents car ils attendent leur marchandise beaucoup plus longtemps que prévu : actuellement, le transport maritime intercontinental donne bien des soucis aux responsables de la « supply chain ».

Après la mémorable paralysie du canal de Suez par le porte-conteneurs « Ever Given » au printemps, l'arrêt du port de Ningbo, au sud de Shanghaï, le 11 août pour un cas de Covid-19 chez les dockers chinois, a perturbé un peu plus tout le commerce mondial, obligeant les armateurs à trouver des escales alternatives. Troisième port du monde à conteneurs derrière Shanghaï et Singapour, Ningbo (qui a redémarré deux semaines plus tard) est essentiel pour les expéditions vers l'Europe et l'Amérique du Nord.

Même sans ces blocages « sanitaires », les professionnels relèvent cette année une hausse des délais et des retards des expéditions sur la plupart des voies commerciales reliant la Chine au reste du monde.

« Ces délais, toujours plus longs, lèvent le voile sur des réseaux déjà surchargés et sur les perturbations continues de la supply chain. Pour de nombreuses entreprises, les goulets d'étranglement de l'offre et l'augmentation des coûts de transport ont un impact significatif sur leur capacité à répondre aux demandes des clients, les obligeant ainsi à répercuter les coûts sur ces derniers, entraînant, de fait, une hausse de l'inflation mondiale », observait le mois dernier la plateforme Project 44, spécialisée dans le suivi des navires.

Les retards des trafics entre la Chine et l'Europe sont passés d'une moyenne de 0,51 jour en juillet 2020 à 2,18 jours en juillet 2021. Mais pour certaines routes comme Shanghaï-Hambourg ou Tianjin-Anvers, ces délais peuvent aller jusqu'à huit, voire plus de onze jours.

« Alors que la rotation habituelle de nos conteneurs est de cinquante jours, nous avons actuellement besoin de soixante jours et plus en raison de la congestion massive des ports, des terminaux et des opérations intérieures dans le monde entier », explique le PDG de l'armateur Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen. Pour tenter d'alléger la situation, le groupe allemand a commandé 75.000 conteneurs, fabriqués en Chine, qui seront livrés au dernier trimestre de cette année.

## Une pénurie de chauffeurs routiers

Avec le redressement de l'activité économique, donc des échanges de marchandises, un problème récurrent a nettement ressurgi : les difficultés pour recruter des chauffeurs routiers. La profession traîne une mauvaise image, et les jeunes qui passent le permis poids lourds sont moins nombreux que leurs aînés partant à la retraite.

La tendance est en forte hausse depuis un an , selon la dernière enquête de conjoncture de la Fédération nationale du transport routier (FNTR) : selon elle, « 53 % des transporteurs sondés au deuxième trimestre sont confrontés à ce problème », alors que ce souci était moindre au printemps 2020, avec la chute d'activité chez les grands clients.

Le phénomène structurel est loin d'être limité à la France. En Grande-Bretagne, il est beaucoup plus aigu, accentué par les effets négatifs du Brexit : le coût élevé des nouveaux visas pour les conducteurs d'Europe de l'Est (une grosse partie des routiers) les dissuade de travailler au Royaume-Uni : d'où un manque de 100.000 chauffeurs actuellement dans ce pays, selon la branche, avec de nombreuses ruptures de la chaîne logistique, notamment dans la grande distribution.

De même, en Allemagne, les conducteurs partant à la retraite sont 45.000 à 60.000 chaque année, tandis que seulement 15.000 à 20.000 jeunes passent le permis camion. Selon une étude de Transport Intelligence, le déficit de personnel roulant est évalué à près de 400.000 postes sur toute l'Europe.

## E-commerce : le casse-tête des retours

Des vêtements ou accessoires en pagaille, des chaussures, produits de beauté ou de l'électronique… Avec l'essor accéléré de l'e-commerce, les distributeurs et logisticiens doivent faire face à son corollaire : la gestion des produits retournés à l'expéditeur. Un sujet de plus en plus crucial puisqu'aujourd'hui, jusqu'à 35 % des produits commandés sont renvoyés, obligeant 72 % des distributeurs à investir dans ce processus. C'est ce qu'indique une récente enquête de GXO Logistics, menée aux Etats-Unis, en France, au Royaume-Uni et en Espagne.

Le « reverse logistics » est même devenu une spécialité à part entière , nécessitant une expertise technologique spécifique, et beaucoup d'espace dans les entrepôts, ce qui entraîne une hausse des coûts opérationnels. Plus d'un quart des « retailers » ont investi récemment dans des surfaces d'entreposage supplémentaires.

Selon une étude de PanelLab, 49 % des Français affirment qu'une politique des retours simplifiée (et de préférence gratuite) est un critère important lors d'un achat en ligne. Quelque 42 % des clients sondés par GXO ont ainsi retourné un vêtement au cours des douze derniers mois, mais sans imaginer la mécanique que cela implique en coulisse.

Après examen de la qualité, le produit renvoyé peut être remis en stock, renvoyé au fournisseur, cédé à un circuit de soldeurs, ou détruit. Ce qui complique les contraintes pour les logisticiens, et augmente les risques de la chaîne d'approvisionnement.