

LA REMISE EN QUESTION DU JUSTE A TEMPS

J.CORNEC : Consultant en Logistique Industrielle.

Trésorier de MOUV.E.S

MOUV.E.S : Mouvement pour l'Environnement et sa Sauvegarde

Le Mesnil Saint Denis

42 rue du Lac aux Belles

78 320 Le Mesnil Saint Denis

Référence : 0400321203 2342018J du 07 08 04

Récemment, de nombreux spécialistes mondiaux du Juste à Temps (JAT) réunis à GENEVE ont fait les trois constats suivants :

A) - La logistique axée production automobile souffre aujourd'hui d'une augmentation notoire des coûts dont la cause la plus significative est une sensibilité accrue aux dysfonctionnements climatiques, sociaux et technologiques.

B) – Paradoxalement et face à la mondialisation des échanges, l'approvisionnement et la distribution en **flux tendu** génèrent **les inconvénients qu'ils étaient censés supprimer**. A savoir :

- Un accroissement notoire des stocks Matière Première et Produits Finis dans les usines.
- Un accroissement des stocks « Plate-Forme » de proximité ou de distribution.

C) – La cartographie des grands flux d'approvisionnement et de livraison se décale progressivement vers les fournisseurs de l'Est européen.

LES CAUSES D'AUGMENTATION DES COUTS

Il convient de distinguer les coûts de transport, les coûts de stockage et les coûts de manutention.

1) LES COUTS DE TRANSPORT

- Les coûts de transports souffrent de l'augmentation des cours du pétrole et la tendance n'est pas à la baisse.

2) LES COUTS DU STOCK TRANSPORT

- Les coûts de stockage sont en majorité générés par l'obligation d'utiliser des plates-formes de stockage de proximité. En effet, une règle simple de la logistique impose que l'on doive posséder un stock interne proportionnel à la durée de l'approvisionnement.
- Par exemple, pour un article provenant de Pologne, il faut compter 2 jours de transport, il faut donc s'assurer avoir au minimum 2 jours de consommation moyenne journalière dans l'usine. Dans le cas où ce même produit se situerait sur une plate-forme située à 1 heure de transport, l'industriel ne devra posséder que 1 heure de consommation moyenne journalière sur son site.

CONCLUSION : En utilisant une plate-forme située à proximité l'industriel réduit son stock interne, mais devra s'acquitter du coût de gestion PF ou l'imposer à son fournisseur.

3) LES COUTS DU STOCK DE SECURITE

La mondialisation des échanges et l'augmentation des distances n'ont pas diminué le côté aléatoire et difficilement prévisible des différents dysfonctionnements. Notamment :

- Les aléas climatiques tels que les inondations, la neige et le verglas
- Les aléas administratifs tels les tracasseries frontalières.

- Les aléas sociaux comme les revendications salariales prévisibles dans les pays émergents.

Dans ce contexte, l'industriel doit se prémunir d'éventuelles difficultés par un « **sur stock** » de sécurité afin d'éviter les ruptures d'approvisionnement. Ce stock est proportionnel à la zone de risque dans lequel le fournisseur se trouve.

BILAN

Il est évident que, depuis quinze ans, l'impact du JAT sur la densité du trafic a été énorme. Les solutions envisagées pour s'affranchir des surcoûts constatés, vont donc, elles aussi, faire baisser de manière significative le transit routier.

LES SOLUTIONS ENVISAGEES

Face à ce bilan pessimiste fait récemment, l'idée de la « relocalisation » intègre progressivement les esprits et, afin de ne pas subir les surcoûts cités précédemment, de nombreux responsables de groupes internationaux travaillent actuellement sur les thèmes suivants :

- **Diminution des distances avec les sites fournisseurs.**
- **Optimisation des transports en établissant des tournées de collecte (dit « Milk Run ») chez les fournisseurs par la mise en place d'outils puissants de simulation et de calcul.**
- **Suppression progressive des plates-formes de proximité et réintégration d'un stock interne par une rationalisation des surfaces occupées.**
- **Utilisation croissante de transports dits « massifs » réseau ferré et fluvial.**

En résumé, actuellement, toute nouvelle structure logistique est pensée et conçue en fonction des 3 principes énumérés ci dessus.

Les conséquences de cette nouvelle approche auront un impact positif sur la densité de circulation par :

- **La diminution notoire des transports urgents (camionnettes).**
- **Un report du flux classique (semi-remorque) vers le réseau « massif » réseau ferré et fluvial.**
- **Une diminution des navettes de rotation « Plate-Forme – Site de production ».**

Dans cette perspective d'évolution de trafic, le projet de prolongement de l'A12 a t-il encore un sens ?

Ont participé au colloque à Genève et collaboré à ce résumé :

- B.LIMON : Responsable logistique des 135 sites mondiaux VALEO.
- R.PINTO : Consultant logistique industrielle chez AGAMUS CONSULT.
- S.DADIA : Chef de projet logistique chez FAURECIA.
- R.PEMPIE : Responsable logistique Groupe chez SIEMENS VDO.