



## Edito des Associés



**Michel Fender**  
Associé

Les produits du froid agroalimentaire sont très exigeants en matière de logistique. Les contraintes sont nombreuses : date limite de consommation, faible valeur au kilo, respect de la chaîne du froid, diversité des rotations des produits et des délais de réapprovisionnement en fonction des exigences des clients.



**Philippe-Pierre Dornier**  
Associé

Les acteurs économiques de la filière, industriels, distributeurs et prestataires logistiques ont déjà beaucoup investi dans des chaînes logistiques adaptées et performantes. Il reste néanmoins beaucoup à faire.

Le marché amont des industriels fabriquant ces produits est caractérisé par une diversité en matière de taille, avec la prédominance d'industriels de petite taille répartis sur l'ensemble du territoire européen. Cela pose des problèmes de massification et d'hétérogénéité de maturité logistique.

Les marchés aval ( distribution organisée et restauration hors foyer) sont de plus en plus exigeants et multiples.

Dès lors, les réponses logistiques doivent tenir compte d'un grand nombre de familles logistiques croisant industriels, points de vente et produits. Il apparaît assez clairement qu'en termes de « Route-to-Market » (i.e. chaînes logistiques de bout en bout), les solutions combinant des plans de transport amont pour optimiser la collecte des produits et des plans de transport aval pour optimiser la distribution vers les points de vente constituent l'avenir. Une meilleure consolidation des flux et l'accroissement de productivité au sein des sites logistiques, via des systèmes mécanisés voire automatisés, sont des défis clés pour l'avenir.

Trois axes devront être l'objet particulier d'attention des acteurs économiques de la filière, face à la montée des prix de l'énergie et aux contraintes environnementales :

- le renforcement de la coopération horizontale entre industriels en amont et verticale entre industriels et distributeurs. La mise en commun des informations et des moyens logistiques est une figure imposée du progrès logistique dans ce secteur,

- la montée en puissance des prestataires de service logistique et des transporteurs qui représentent une opportunité de premier plan pour catalyser les solutions opérationnelles requises,
- l'implication des pouvoirs publics qui doivent apporter les nécessaires évolutions en matière contractuelle dans les relations tripartites et réglementaire pour que la contrainte exerce sa fonction stimulante de toute logistique moderne.

Vous trouverez dans cette newsletter un résumé d'une étude que nous venons de conduire récemment sur ce secteur ainsi que le témoignage d'un acteur clé.

## Point de vue

### Logistique du froid et agro-alimentaire : ...vers des années charnières

Newton.Vaureal Consulting a réalisé en Mars 2008 une étude sur les grandes tendances de la logistique du froid dans le secteur agro-alimentaire pour la société STEF-TFE, étude présentée en première lors de son Université du Froid le 11 Mars 2008. Cette étude, publiée conjointement par STEF-TFE et l'OBLOG, est disponible sur simple demande auprès de Maria Camelot.

## Point de vue (suite)

### Chaîne de valeur du froid agro-alimentaire : les grandes mutations de ces dix dernières années

La chaîne du froid agro-alimentaire couvre un ensemble complexe de micro-filières et d'acteurs, qui connaît de profonds changements :

#### • **Consommateurs : toujours plus !**

...plus de produits frais (au détriment du sec et du surgelé), plus de variété (d'où développement du nombre de références), plus de valeur ajoutée (plats préparés), plus de qualité, de conditionnements adaptés, de sécurité, de services (livraisons à domicile)..et bien entendu, plus de pouvoir d'achat !.

#### • **Développement de la Restauration hors Foyer :**

en constant développement, ce secteur, champ de test des nouveaux produits, pèse de plus en plus dans la filière

#### • **Des chaînes sous haut contrôle :**

traçabilité de bout en bout, respect de la chaîne du froid, labellisation des produits, normes qualité,... le froid agro-alimentaire a connu dans toute l'Europe une prolifération de mesures réglementaires visant à prévenir au maximum tout risque sanitaire,... auxquelles s'ajoute le récent mouvement de surveillance des prix et marges

#### • **Des distributeurs de plus en plus concentrés et tirant de plus en plus les flux :**

les livraisons vers les magasins de la grande distribution sont de plus en plus petites, hétérogènes, fréquentes (6/7 est un standard sur les références tournant vite) et à délai de plus en plus court (A/B ou A/C depuis les fournisseurs)

#### • **Des industriels s'adaptant en permanence :**

spécialisation et flexibilisation des usines, globalisation du sourcing, course à l'innovation « produit », relocalisations

d'activités entre zones de marché et zones d'approvisionnement, montée des marques distributeurs...

#### • **Industrialisation des prestations de transport et de logistique :**

un secteur très atomisé dans la plupart des pays européens, mais avec un fort mouvement de concentrations nationales et européennes, une croissance poussée par l'externalisation logistique chez les chargeurs et la montée de services à valeur ajoutée et des investissements en rationalisation et automatisation d'activités en entrepôts frigorifiques...

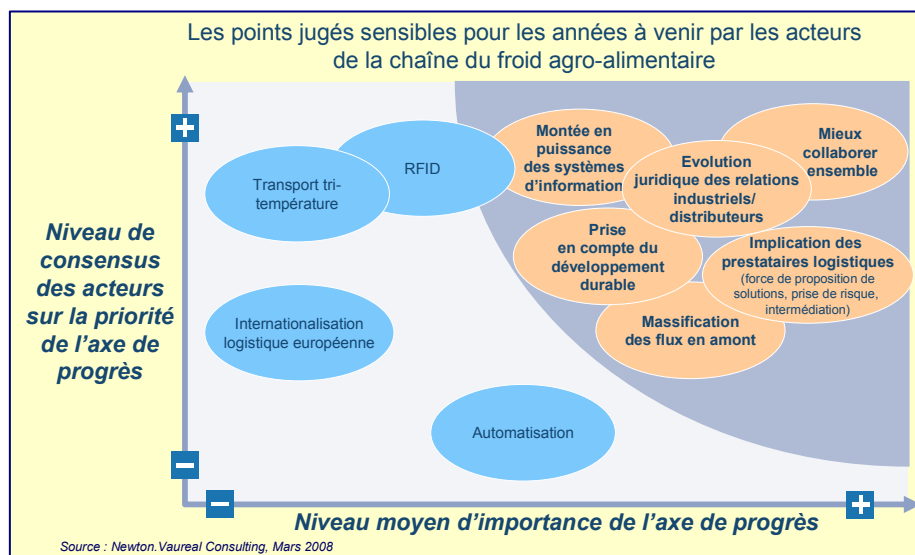
#### • **Innovations technologiques à tous les étages :**

cryogénéisation, conditionnement MAP, conservation, automatisation en entrepôt, , préparation vocale, RFID, géo-positionnement, détection/localisation/alertes en temps réel sur les incidents,...les nouvelles technologies ouvrent un champ de possibles très élargi, non seulement pour les opérations physiques de transport et entreposage, mais aussi et surtout pour un pilotage plus anticipé, plus optimisé et plus collaboratif des flux logistiques de froid alimentaire.

### L'Europe du froid agro-alimentaire n'existe pas

L'agro-alimentaire froid demeure un marché multi-local, avec une faible intégration européenne, même si distributeurs, industriels et prestataires développent leurs implantations à une échelle européenne, par croissance aussi bien organique qu'externe.

Gammes de produits, habitudes d'achat et de consommation, schémas de distribution, production amont, transport et logistique...tout différencie l'organisation de la filière du froid agro-alimentaire selon les pays, voire les régions, au sein de l'Europe.



## Logistique du froid agro-alimentaire : un hyperfoisonnement de schémas logistiques

Il n'existe pas une mais plusieurs chaînes logistiques du froid agro-alimentaires, différenciées selon les axes de segmentation du marché, qu'il s'agisse des dates limites de consommation (DLC, frais < ou > 6 jours, surgelés > plusieurs mois), des délais de réapprovisionnement (A/A, A/B ou  $\geq$  A/C), des fréquences de réappro (6/7 ou < 6/7), la rotation des produits (classes A, B ou C) et des volumes en point d'enlèvement consommateur (domicile, magasins de proximité, super/hypermarchés,...), et des lieux de sourcing (produits locaux, labels locaux,...).

De fait, le froid agro-alimentaire recouvre un foisonnement de schémas logistiques, plus ou moins directs, plus ou moins massifiés en amont et/ou en aval (et avec stock ou en cross-docking) entre les centres de production et les points d'enlèvement consommateurs.

## Logistique du froid agro-alimentaire : demain ne pourra pas être comme aujourd'hui

L'hyper-fragmentation des schémas logistiques du froid agro-alimentaire génère un énorme potentiel global de rationalisation et optimisation des dépenses énergétiques et économiques dont la mise en œuvre à travers une meilleure massification des flux sera le principal bouleversement fatal de cette filière dans les dix prochaines années. Pourquoi ? Simplement sous les pressions environnementalistes – fiscalisées ou non – et du fait de la très forte hausse des prix de l'énergie,... et parce que les nouvelles technologies facilitent la mise en œuvre de ces nouveaux schémas.

## Logistique du froid agro-alimentaire de demain : l'impérieuse obligation du « collaboratif »

Les flux du froid agro-alimentaire seront toujours de plus en plus contraints : hétérogènes, fragmentés, à délais courts, fréquents, dispersés en aval, externalisés, contrôlés

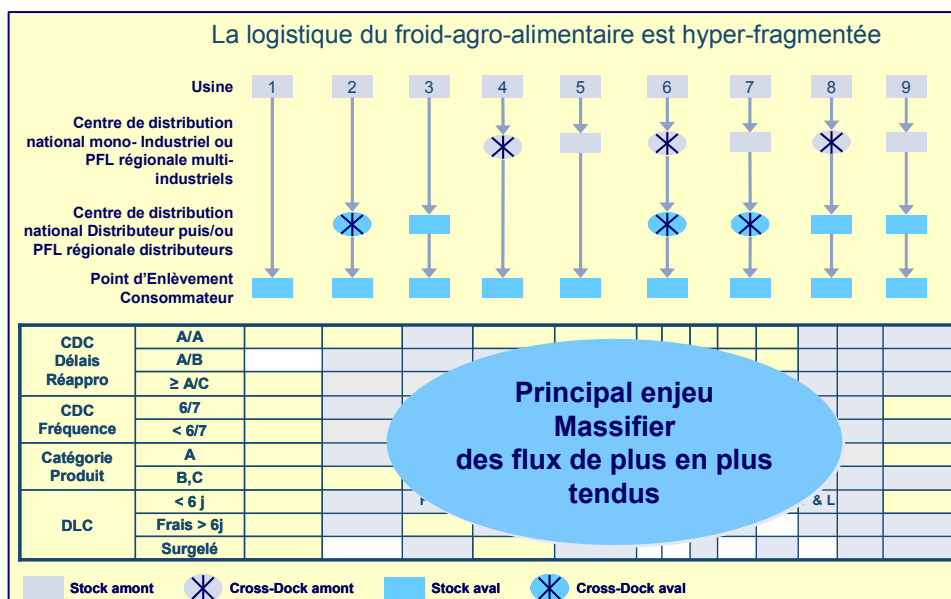
La rationalisation et la meilleure massification des flux logistiques du froid agro-alimentaire passent donc nécessairement par le développement significatif d'une meilleure « collaboration » logistique chez tous les acteurs :

- au sein des industriels et distributeurs, entre logisticiens, commerciaux et acheteurs,
- entre industriels d'une même zone régionale : partage de plates-formes logistiques amont communes,
- entre industriels et distributeurs : réhabilitation et déploiement réel des démarches collaboratives initiées dans les années 90's (les fameux CPFR – Collaborative Planning Forecasting & Replenishment – et ECR – Efficient Customer Response), ce qui suppose une remise à plat des systèmes de remises commerciales et un traitement spécifique commun incitatif de la performance logistique en dehors des conditions générales de vente/d'achat,
- entre chargeurs et prestataires logistiques : en ouvrant à ces derniers une responsabilité amont dans le pilotage même des flux à travers un statut nouveau de « commissionnaires »

La logistique du froid agro-alimentaire va donc connaître de vastes chantiers de transformation dans les dix prochaines années, comme en témoigne le point de vue partagé par les différents grands décideurs de cette filière que nous avons rencontrés pour cette étude, qu'ils soient industriels, distributeurs, prestataires, équipementiers ou chercheurs...

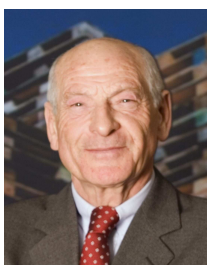


Thierry Courtiol  
Partner



## Témoignage

### Le Marché de l'entreposage sous température dirigée.



Jean-Claude Bossez  
Président de l'Afilog

Si les effets de la mondialisation participent pleinement à la forte croissance des activités logistiques liées aux matières premières, produits industriels, produits manufacturés ou semi manufacturés, on observe que la logistique du froid concernant le stockage et l'expédition de denrées périssables, n'obéit pas tout à fait aux mêmes critères que ceux qui régissent les produits non consommables.

La logistique sous température dirigée, au delà d'une recherche constante d'optimisation du rapport coût/taux de service, doit faire face au strict respect de l'application des règles de sécurité alimentaire, et à tout instant, pouvoir faire face et respecter les exigences de la réglementation sur la traçabilité des denrées alimentaires, afin d'être en mesure d'identifier, sur l'intégralité du parcours emprunté, toute personne ayant fourni une prestation les concernant.

Dans un secteur très spécialisé comme la logistique sous température dirigée, on distingue les prestations logistiques selon la nature de la clientèle (producteurs - distributeurs) et selon celle des produits stockés (matières premières et produits semi-finis - produits finis).

L'implantation des sites correspond généralement à la situation géographique des territoires de production, et pour les produits finis à celle des grands bassins de consommation.

Les producteurs et les industriels entreposent leurs produits à proximité de leurs unités industrielles. Les distributeurs, dans un souci de raccourcissement des délais de livraison, favorisant quant à eux, des implantations logistiques proches des bassins de consommation, et par là même de leurs points de vente. Ils retiennent bien entendu des données économiques et financières, en favorisant la proximité pour les produits à

faible valeur ajoutée, et en acceptant de plus longues distances pour les produits à plus forte valeur ajoutée.

Le surenchérissement du coût des sources d'énergie auquel nous assistons depuis plus d'un an, aura inéluctablement, malgré quelques aides financières étudiées par les autorités nationales et communautaires, un impact sur le prix de revient de ces activités de services.

Dans un environnement économique dont les perspectives tendent à s'assombrir, on constate cependant jusqu'ici le maintien d'un bon niveau de résistance de la grande consommation. Si l'on ajoute les effets climatiques du réchauffement de la terre, la conjugaison des deux éléments devrait continuer de soutenir la progression de la filière logistique du froid, mais aussi participer à sa reconfiguration.

Au plan technique, les concepts du Développement Durable et de la Sécurité, influenceront davantage dans un proche avenir, la conception des bâtiments et la réglementation des installations de réfrigération employant l'ammoniac comme fluide de refroidissement. Par ailleurs en accentuant d'une part l'obligation de traçabilité des produits, et d'autre part, l'identification des fournisseurs et des clients, cette activité continuera de renforcer positivement sa fonction spécifique dans un univers d'activités logistiques en plein mouvement.

Nous assistons, en effet, dans celui de l'entrepôt sous température dirigée, à une forte mutation qui devrait se traduire par un élargissement du périmètre des acteurs, aujourd'hui concentré sur un trop petit nombre.

Les producteurs et distributeurs amplifient actuellement la tendance visant à rechercher tout à la fois l'externalisation de la propriété immobilière de leurs installations - politique suivie par la foncière Eurosic avec Vectrane - et l'autonomie de leur prestation logistique, afin de se concentrer sur leur cœur de métier.

Les marchés financiers ont exprimé leur préférence pour une politique d'investissements répondant à des critères de rendement, de cohérence et de transparence. La logistique s'inscrit dans cette stratégie et rencontre un intérêt croissant.

La progression des membres d'une association comme AFILOG en est le témoignage. Dans ce contexte le secteur de l'entrepôt sous température dirigée devrait poursuivre son développement facilité par l'existence d'une réglementation en matière de traçabilité et de sécurité.

## Cycle de tables rondes 2008 « Performance Opérationnelle »

La part du transport dans le coût complet des Supply Chains est prépondérante alors que les enquêtes réalisées en économie du transport montrent d'une part, l'importance des trajets à vide et d'autre part, des taux de remplissage peu importants. L'optimisation des plans de transport est un axe de progrès incontournable qui doit s'appuyer sur des innovations dans une double logique économique et environnementale. Cet axe vise en effet à relier la performance globale aux décisions opérationnelles de planification, de réalisation et de suivi du transport. Les thèmes abordés par les témoignages des professionnels présents porteront sur le pilotage du transport qui implique des évolutions au niveau des fonctions, des métiers, des processus et des outils, ainsi que le renforcement de la coopération au sein des chaînes logistiques au sens large impliquant industriels, distributeurs et transporteurs.

Venez rencontrer en exclusivité :

Walter Bessis, *Directeur Business Services & Solutions DHL Exel Supply Chain*

Pierre-Marie Duriau, *Responsable Transport* et Margarita Beketova, *Chef de Projet Logistique Placo Isover*



Avril 2008

SC Planning

**17 juin 2008**

**Transport**

Septembre 2008

Externalisation

Novembre 2008

Gestion des stocks

### Inscription :

[www.cycle-tables-rondes-nvc.fr](http://www.cycle-tables-rondes-nvc.fr)

Ou contacter Maria Camelot

### Contact

Maria Camelot

Resp. développement commercial

Tél.: 01 40 17 99 18

[mcamelot@newtonvaureal.com](mailto:mcamelot@newtonvaureal.com)

