

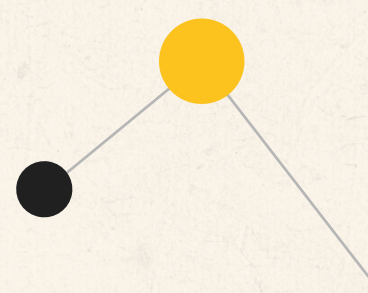


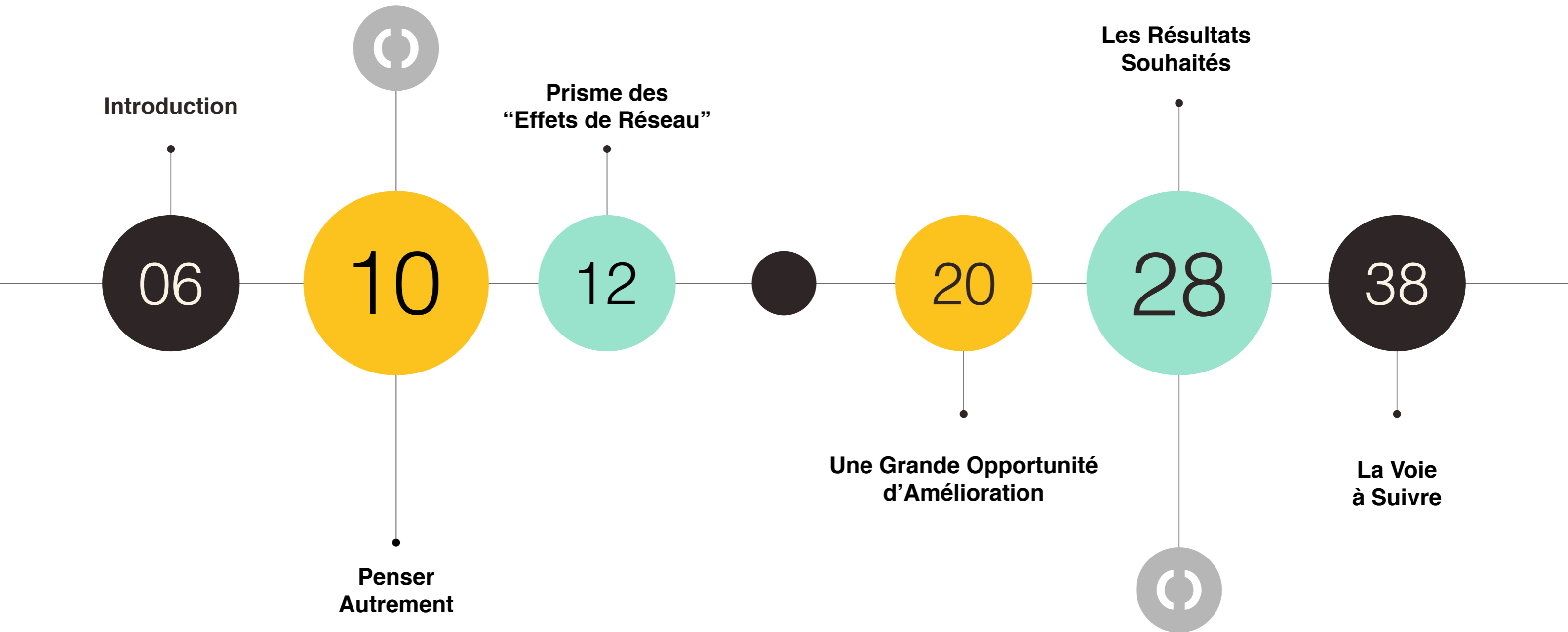
TRANSPOREON

Trust the Network

Faire confiance au réseau - La voie à suivre pour atteindre les résultats souhaités dans le secteur des transports

Transportation Pulse Report 2021





Vous avez certainement déjà entendu ce dicton, souvent attribué (à tort) à Albert Einstein :

“La folie, c’est de faire toujours la même chose et de s’attendre à un résultat différent.”

De ce point de vue, l’industrie du transport fait preuve depuis longtemps de folie.

Les symptômes de cette folie sont le gaspillage et l'inefficacité permanents qui se manifestent de différentes manières :

Les Trajets à Vide

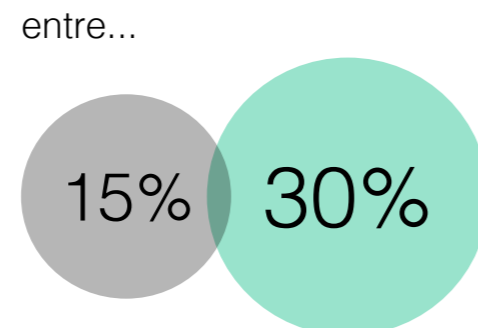
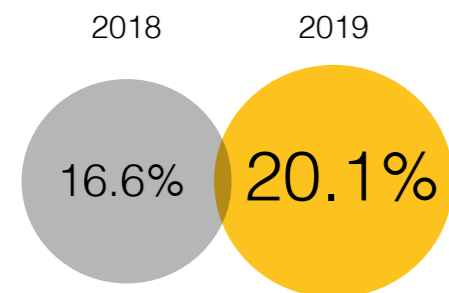
Selon l'Institut Américain de Recherche sur les Transports (ATRI), les entreprises de transport routier ont réalisé plus de 17 milliards de kilomètres en 2019 ; 20,1 % d'entre eux étaient des kilomètres à vide (contre 16,6 % en 2018). Avec un coût global par kilomètre de 1,65\$, les entreprises de transport routier ont dépensé 5,64 milliards de dollars pour parcourir des kilomètres à vide en 2019. De même, selon Eurostat, les trajets à vide représentent 15 à 30 % des trajets dans la plupart des États membres de l'UE (pourcentage des véhicules par kilomètres enregistrés comme étant à vide).



Km à vide aux USA



Km à vide dans l'UE



Immobilisation/Temps d'Attente

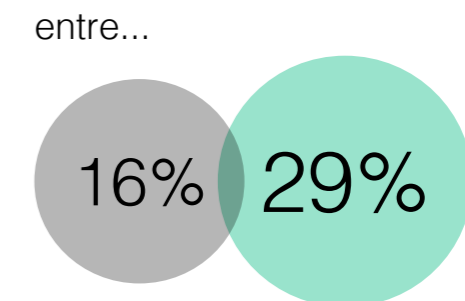
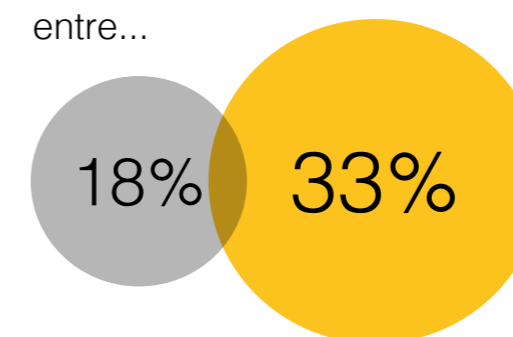
Dans une enquête menée par l'association américaine des conducteurs indépendants (OOIDA), les conducteurs respectant la règle des 60 heures de service "passent environ 18 à 33 % de leur temps de conduite rémunéré à l'arrêt, tandis que ceux qui respectent la règle des 70 heures passent 16 à 29 % de leur temps de conduite rémunéré à l'arrêt". Avec un coût d'exploitation horaire moyen de 65,11 dollars en 2019 (selon l'enquête de l'ATRI), "les immobilisations peuvent réduire considérablement la rentabilité des trajets, ce qui peut entraîner des trajets à perte".



Règle des 60h

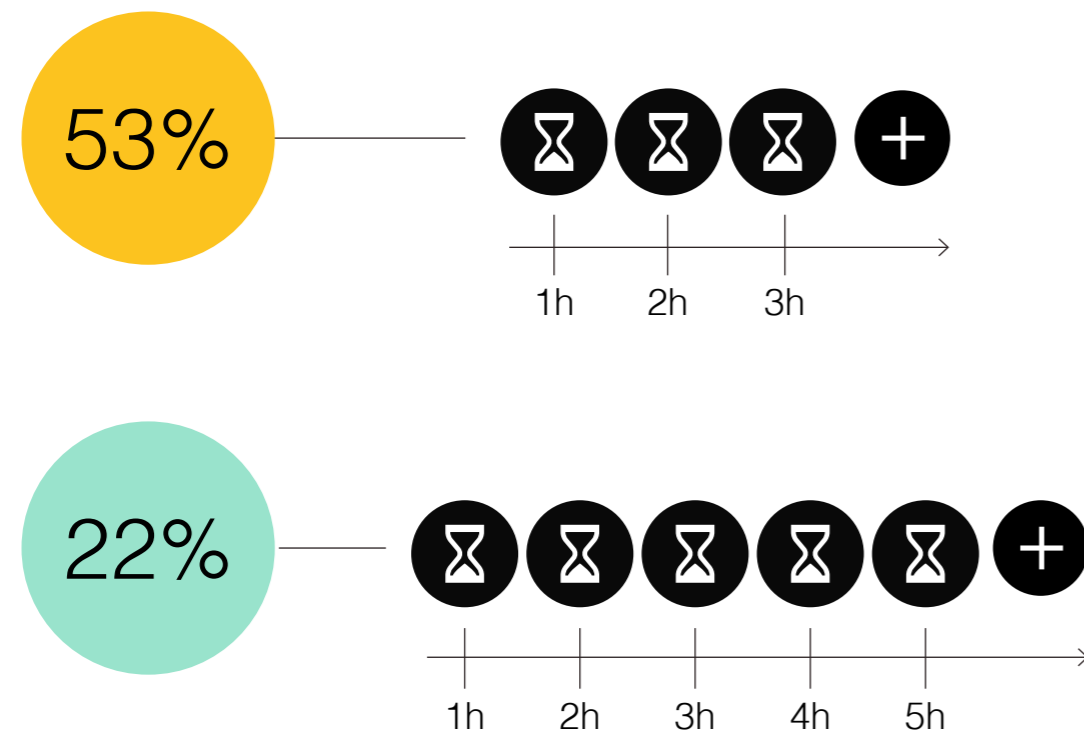


Règle des 70h



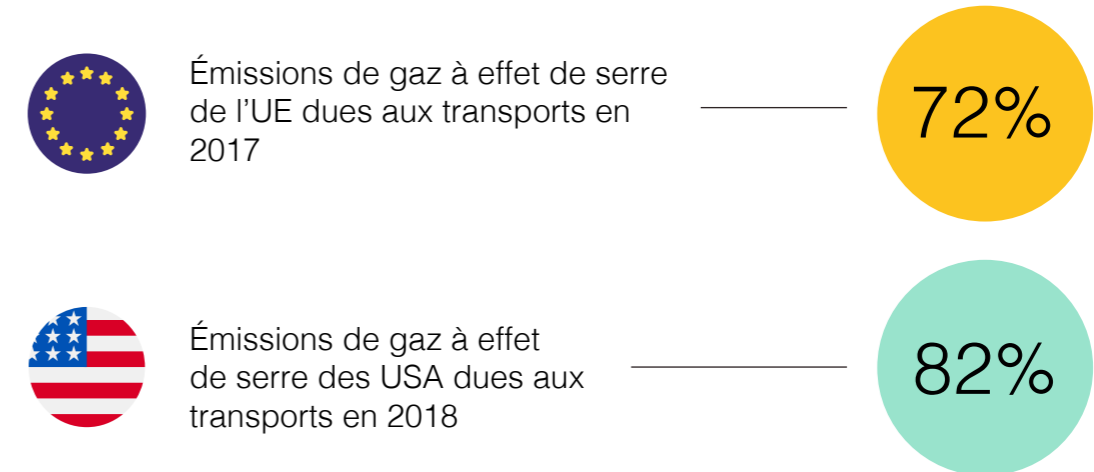
Le temps d'attente est également un problème en Europe. Dans une enquête menée par Vehco - un fournisseur de solutions de gestion de flotte - plus de la moitié des transporteurs interrogés (53 %) ont déclaré que leurs chauffeurs attendaient 3 heures ou plus en moyenne par semaine (sur la base d'une semaine de 40 heures), 22 % d'entre eux déclarent que leurs conducteurs attendent plus de 5 heures par semaine. Selon un transporteur cité "Si nous n'avions pas de temps d'attente, nous pourrions économiser environ 10 000 euros par mois".

Combien de temps vos conducteurs attendent-ils en moyenne par semaine ?



Émissions de CO2

En 2017, le transport routier était responsable de près de 72 % des émissions totales de gaz à effet de serre provenant des transports dans l'UE, selon l'Agence Européenne pour l'Environnement. Sur ces émissions, 19 % provenaient des véhicules lourds. Selon l'Agence américaine pour la protection de l'environnement, 82 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports aux États-Unis provenaient du transport routier en 2018. Les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport de marchandises représentaient 29 % du total des transports en 2018, selon le Bureau of Transportation Statistics.



Comment les chargeurs, les transporteurs, les courtiers de fret et les autres parties prenantes du secteur des transports peuvent-ils se libérer de cette routine pour obtenir des résultats différents? En d'autres termes, quels changements le secteur doit-il apporter pour non seulement améliorer le statu quo, mais aussi pour stimuler rapidement l'innovation en réponse aux nouvelles exigences, aux nouveaux défis et aux opportunités de demain?



Penser Autrement

La première étape est sans doute la plus difficile : elle exige de toutes les parties prenantes de penser différemment, de suivre les conseils de Robin Williams dans le film “Le Cercle des poètes disparus”:

“Dès qu’on croit savoir quelque chose, il faut l’observer sous un autre point de vue, même si cela paraît inutile ou bête, il faut essayer... Osez, allez à la conquête de terres vierges.”

Pendant trop longtemps, le transport a été considéré comme une industrie fragmentée. Chargeurs, transporteurs, courtiers en fret - ils sont tous des fragments, tels des morceaux de verre, séparés d’un tout.

Mais que se passerait-il si vous envisagiez le secteur des transports différemment, où les acteurs ne seraient pas des fragments séparés mais des nœuds d’un réseau connecté, comme des gouttes d’eau sur une toile d’araignée?

En d’autres termes, que se passerait-il si vous envisagiez l’industrie des transports sous l’angle des «effets de réseau»?

Le transport à travers le prisme des “Effets de Réseau”

Un “effet de réseau” est un terme économique défini comme “le phénomène par lequel l'utilité réelle d'une technique ou d'un produit dépend de la quantité de ses utilisateurs”.

Le concept et la puissance des effets de réseau ne sont pas nouveaux. En fait, Theodore N. Vail, Président d'AT&T y faisait allusion dans un rapport datant de 1908 :

“Un téléphone — sans une connexion de bout en bout — n'est même pas un jouet ou un instrument scientifique. C'est l'une des choses les plus inutiles au monde. Sa valeur dépend de la connexion avec un autre téléphone - et augmente avec le nombre de connexions”.



Vail ajoute que le système Bell était devenu “le système nerveux de la vie économique et sociale du pays” et que “si l’activité avait été développée par différentes organisations... chaque petit système aurait été indépendant et autonome sans aucun avantage pour les autres”. Personne n’a besoin de deux connexions téléphoniques s’il peut joindre tous ceux avec qui il souhaite être connecté par l’intermédiaire d’une seule.

Aujourd’hui, l’effet de réseau est partout autour de nous ; Internet, le web et les réseaux sociaux étant les exemples les plus pertinents. Nous assistons également à l’essor de secteurs d’activité spécifiques, les réseaux interentreprises permettant aux participants (via des logiciels basés sur le cloud) de communiquer, de collaborer et d’exécuter de manière plus efficace, plus évolutive et plus innovante.

James Currier, associé général de la société NFX, parle de cette évolution dans son article [“From Social Networks To Market Networks”](#) (TechCrunch, 27 Juin 2015) :

“

Au début, nous avons des réseaux de communication, comme le téléphone et l’email. Puis nous avons eu les réseaux sociaux, comme Facebook et LinkedIn. Aujourd’hui, nous avons des réseaux de commercialisation qui combinent les principaux éléments des réseaux [comme Facebook et LinkedIn] et des places de marché [comme eBay, Etsy et Uber] et utilisent un logiciel de workflow SaaS pour concentrer l’action sur des projets à long terme, et pas seulement sur une transaction rapide.

”



Est-ce que cela se produit aujourd'hui dans le secteur des transports ? Absolument, et cela est rendu possible par une autre tendance importante : l'évolution des systèmes de gestion des transports (TMS) qui, d'applications "entre quatre murs", sont devenus les systèmes d'exploitation de grands réseaux de transport basés sur le cloud.

Les TMS ont été parmi les premières applications d'entreprise à adopter le modèle de déploiement du logiciel en tant que service (SaaS). Ils ont notamment été parmi les premiers à adopter par exemple le modèle des mutli-entités ("multi-tenant"). Cela permet à de nombreux chargeurs, transporteurs et prestataires de services logistiques d'utiliser un unique logiciel cloud (tout comme nous utilisons tous un seul Facebook et LinkedIn, tout en étant capable de ne communiquer uniquement qu'avec les personnes que nous acceptons dans notre réseau).

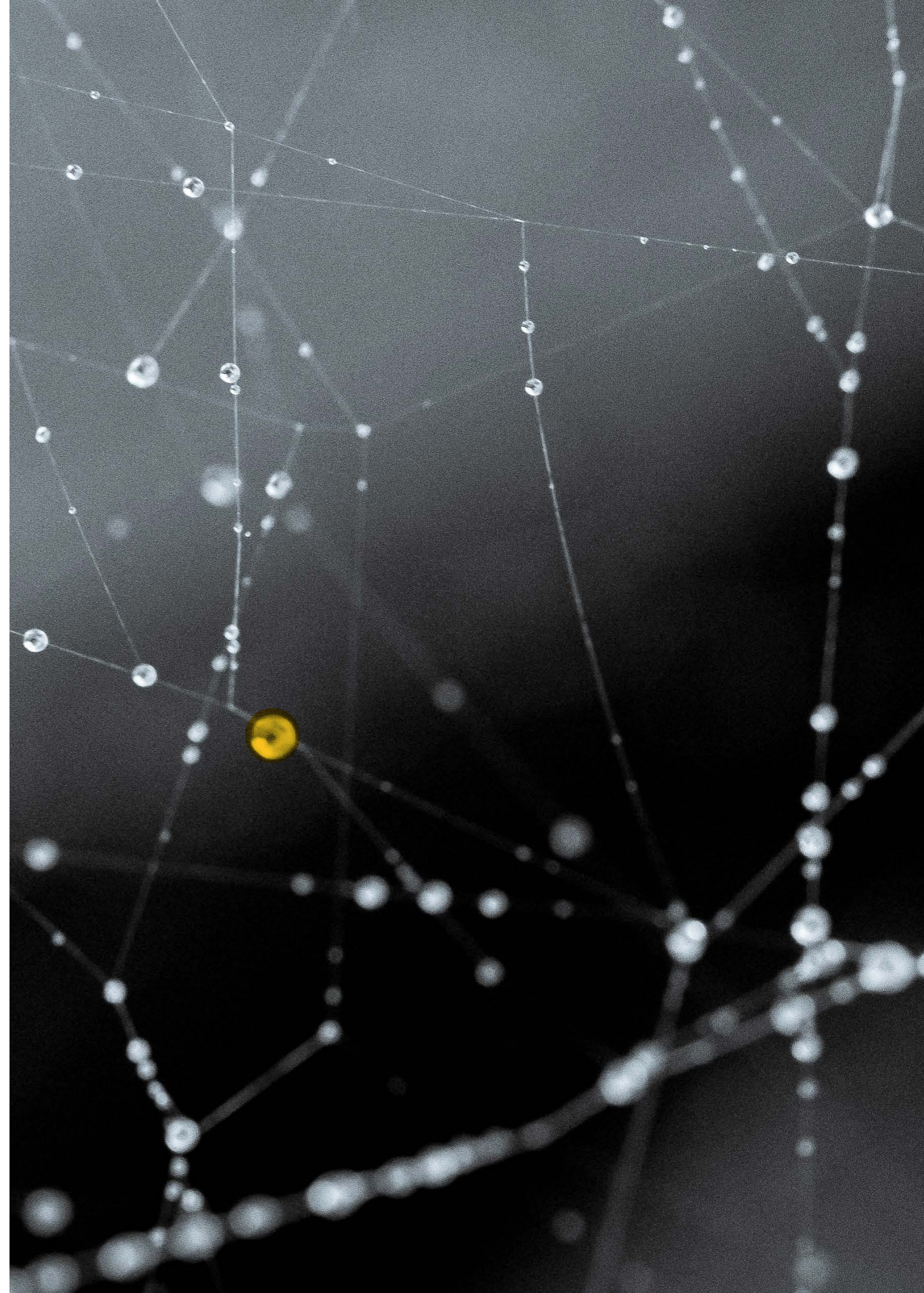
Aujourd'hui, les TMS axés sur le cloud ont encore évolué pour ressembler à ce que James Currier appelle les réseaux de marché ou ce que j'appelle les réseaux d'exploitation de la Supply Chain.

Pourtant, les TMS ne sont plus seulement des applications logicielles. Ils sont devenus des plates-formes logistiques de bout en bout permettant de créer de la valeur en facilitant les transactions et en établissant des connexions. Ils sont l'équivalent commercial de Facebook et LinkedIn ; ce sont les "entremetteurs" de l'industrie.

Les plates-formes logistiques permettent aux chargeurs, transporteurs, prestataires de services logistiques et aux autres parties prenantes de réaliser des transactions selon des règles de normes établies en fournissant des outils, des caractéristiques et des services de base.

Pensez aux plateformes logistiques comme à une grande toile d'araignée dans le cloud, avec des milliers de gouttes d'eau sur ses fils, chaque goutte représentant un chargeur, un transporteur ou un prestataire de services logistiques, et chaque fil transmettant des informations et des transactions à des partenaires connectés.

C'est ce qu'on appelle "Penser différemment" ! Et grâce à cela, vous découvrirez de nouvelles perspectives.

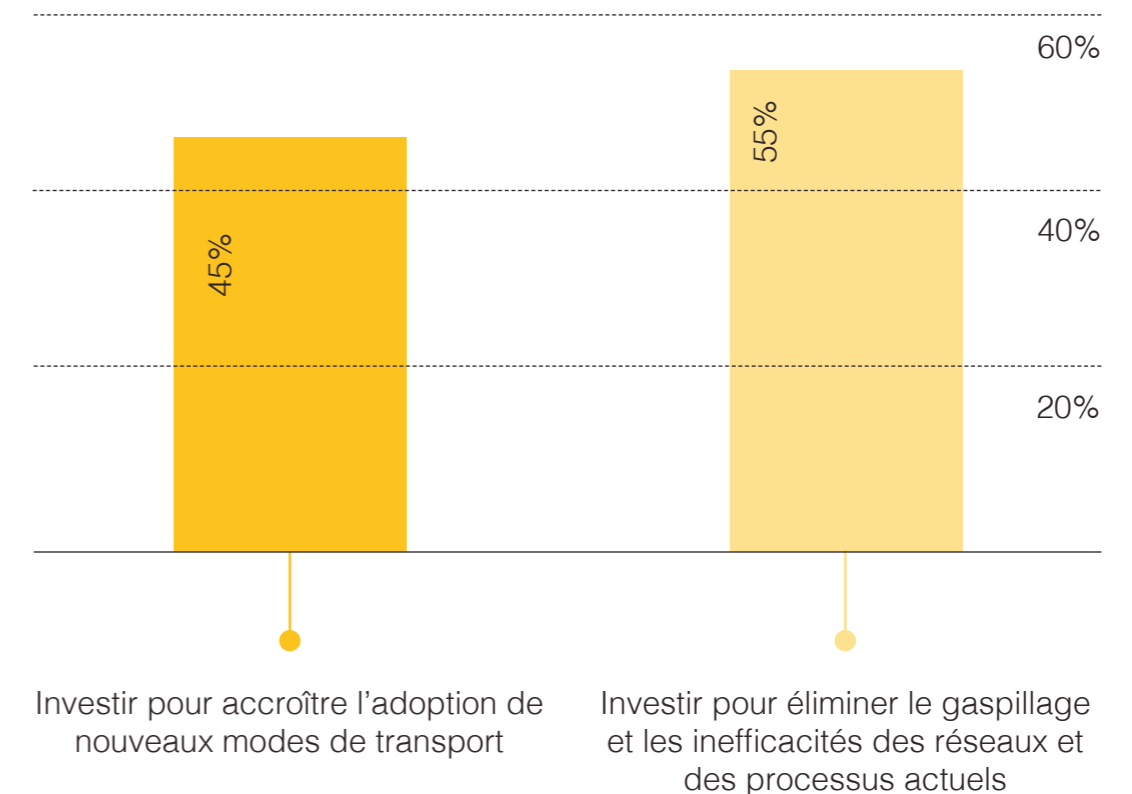


Une Grande Opportunité d'Amélioration

Pour beaucoup, la tendance est de s'intéresser aux nouvelles technologies comme les drones, les camions autonomes, les robots de livraison et les hyperloops. Bien que ces innovations puissent (ou non) apporter des avantages économiques à l'avenir, il existe aujourd'hui de nombreuses possibilités pour réaliser d'importants profits en planifiant et exécutant mieux ses transports grâce aux technologies existantes.

En effet, dans une enquête réalisée en novembre 2020 auprès des membres d'Indago (une communauté de recherche composée de professionnels de la supply chain issus de l'industrie manufacturière, du retail et de distributeurs), une majorité des sondés (55 %) estiment que "l'investissement pour éliminer les gaspillages et les inefficacités actuelles du transport" apportera des avantages commerciaux plus importants au cours des dix prochaines années "qu'investir pour accroître l'adoption de nouveaux modes de transport" comme les drones.

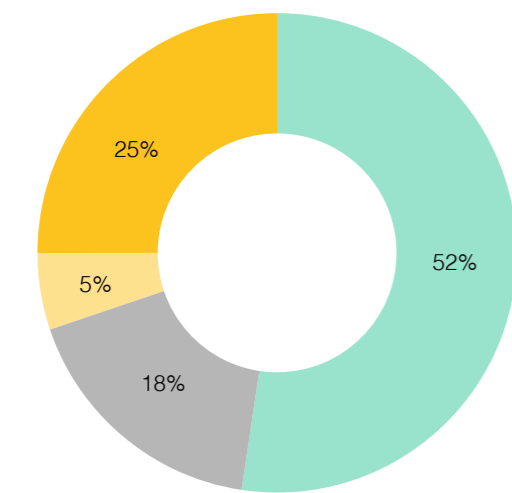
Selon vous, laquelle des options suivantes apporterait le plus d'avantages aux entreprises dans dix ans ?



Sur la base de ces résultats, nous avons mené une autre enquête pour explorer deux questions supplémentaires : Selon vous, quelle est la marge d'amélioration des processus actuels de gestion des transports ? Quels sont les principaux résultats que vous souhaitez obtenir grâce aux améliorations futures des processus de transport ?

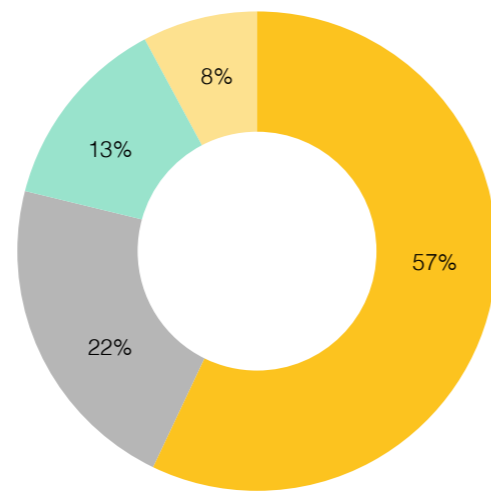
Nous avons reçu 310 réponses de chargeurs, de transporteurs et de prestataires de services logistiques du monde entier.

Sondés par Ancienneté



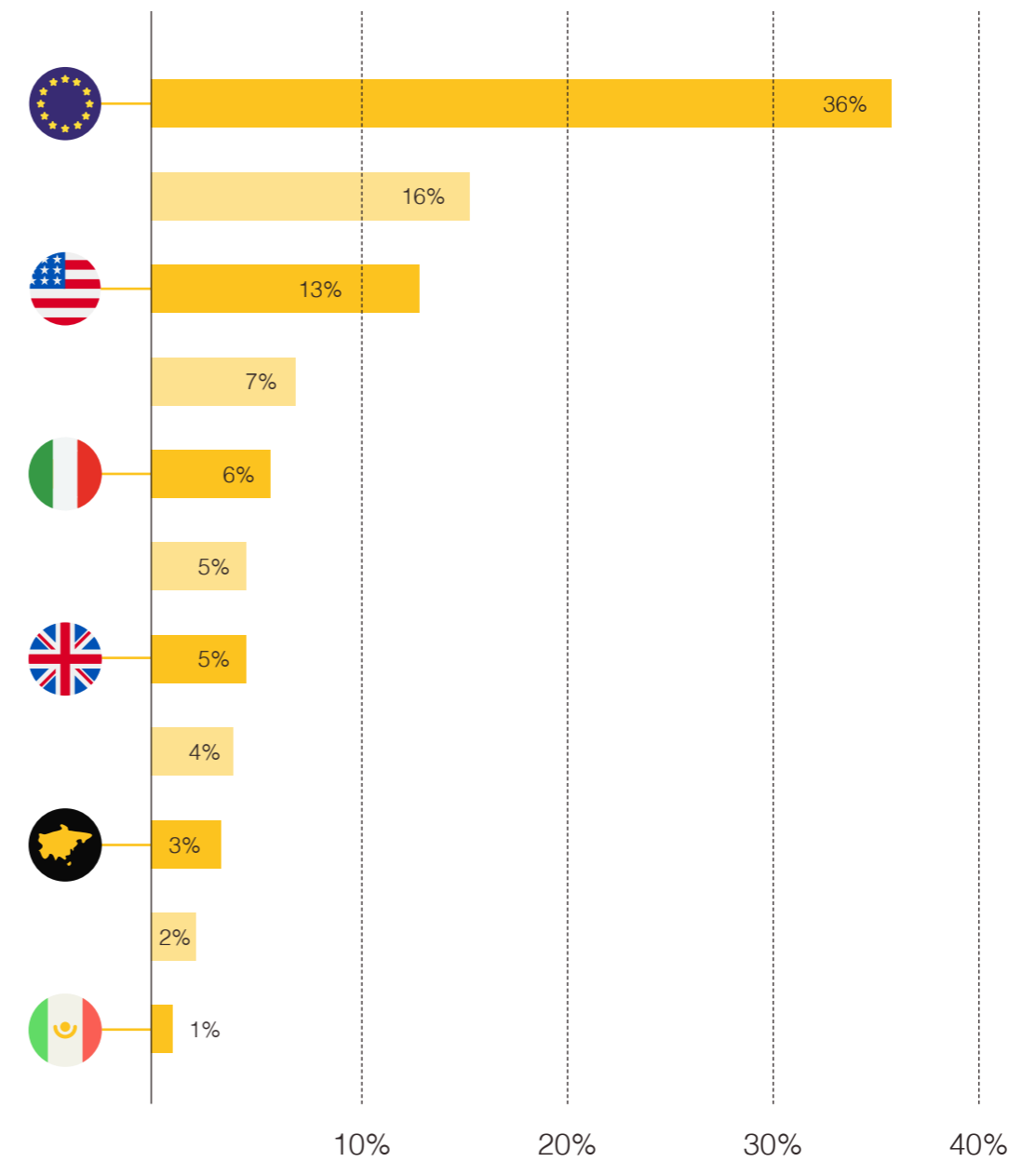
- Manager
- Vice-Président
- Directeur
- Autre

Sondés par Industrie



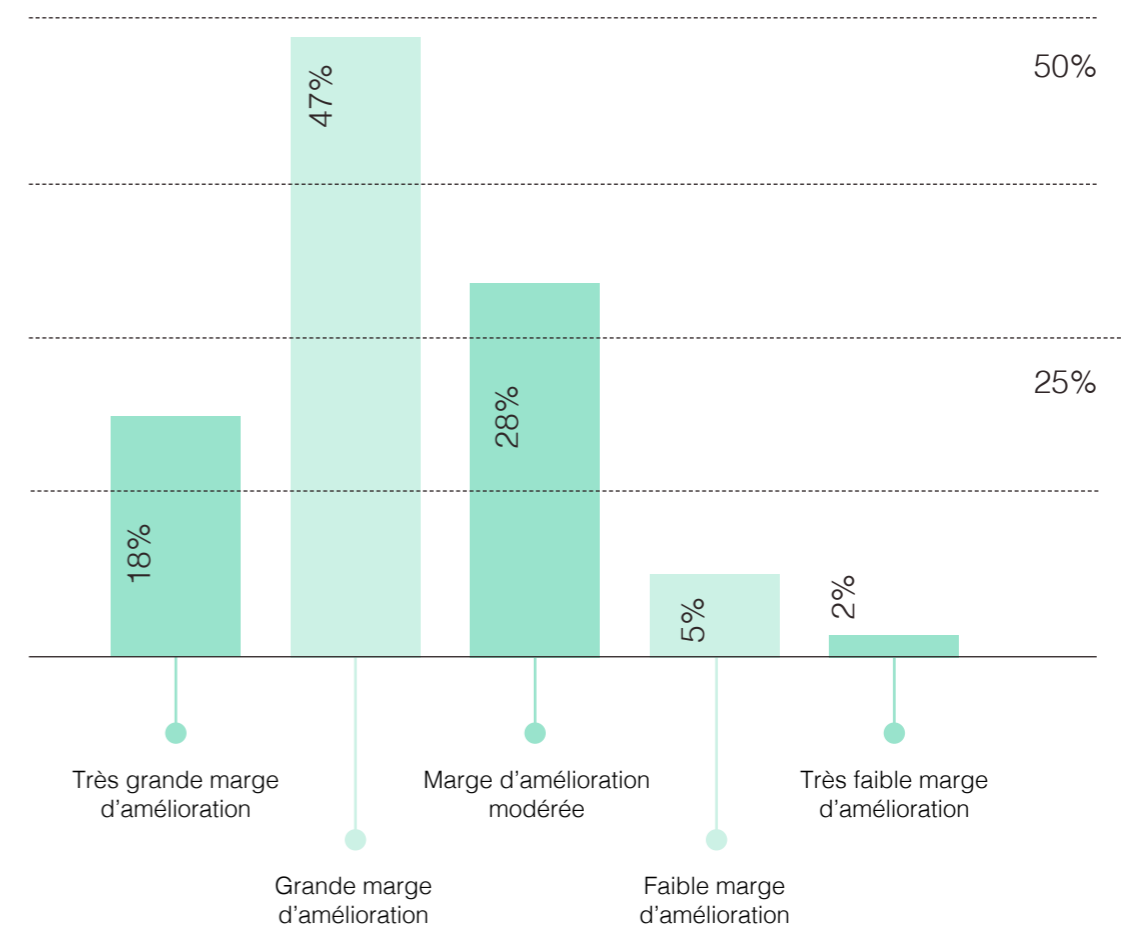
- Chargeur
- Transporteur
- 3PL
- Autre

Sondés par Pays/ Zone géographique



Près des deux tiers des répondants (65 %) estiment qu'il existe une "grande" ou une "très grande" marge d'amélioration dans la façon dont les processus de transport sont actuellement conçus et gérés. Seuls 7% pensent qu'il y a une "Faible" voire "Très faible" marge d'amélioration.

Si l'on considère la manière dont les processus de transport sont actuellement conçus et gérés - de l'approvisionnement à la planification, en passant par les appels d'offres de transport, le suivi et la localisation, la prise de rendez-vous, l'audit et le paiement du fret, etc., quelle est selon vous la marge globale d'amélioration ?



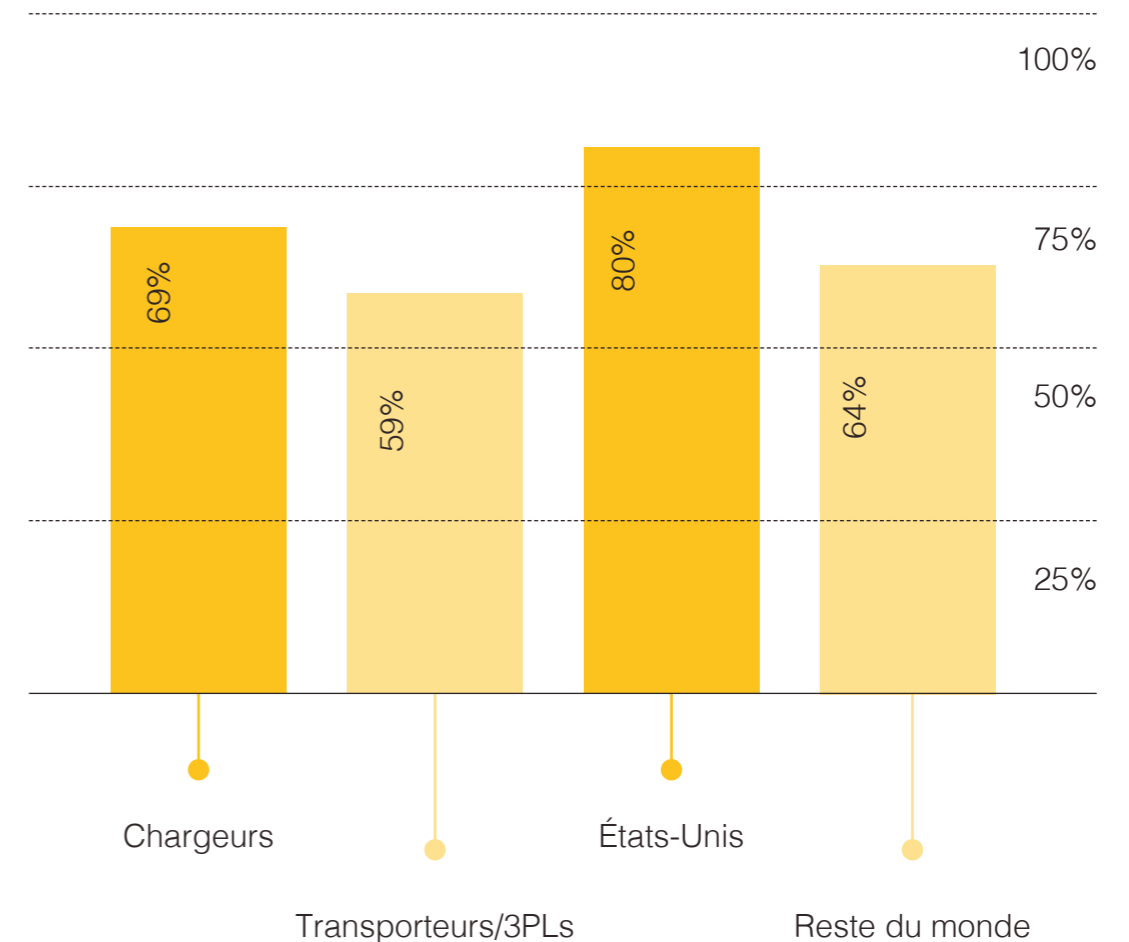
Dans l'ensemble, un pourcentage plus élevé de chargeurs (69 %) estiment qu'il y a une "grande" ou une "très grande" marge d'amélioration par rapport aux transporteurs/3PL (59 %).

De même, un pourcentage plus élevé de sondés situés aux États-Unis (80 %) estiment qu'il y a une "grande" ou une "très grande" marge d'amélioration par rapport aux sondés du reste du monde (64 %).

(Note : la taille de l'échantillon des États-Unis était beaucoup plus petite que celle du reste du monde. Cependant, si vous comparez les réponses des États-Unis à celles de l'Allemagne, qui a une taille d'échantillon similaire, la différence en pourcentage était à peu près la même - 80 % pour les États-Unis contre 67 % pour l'Allemagne).

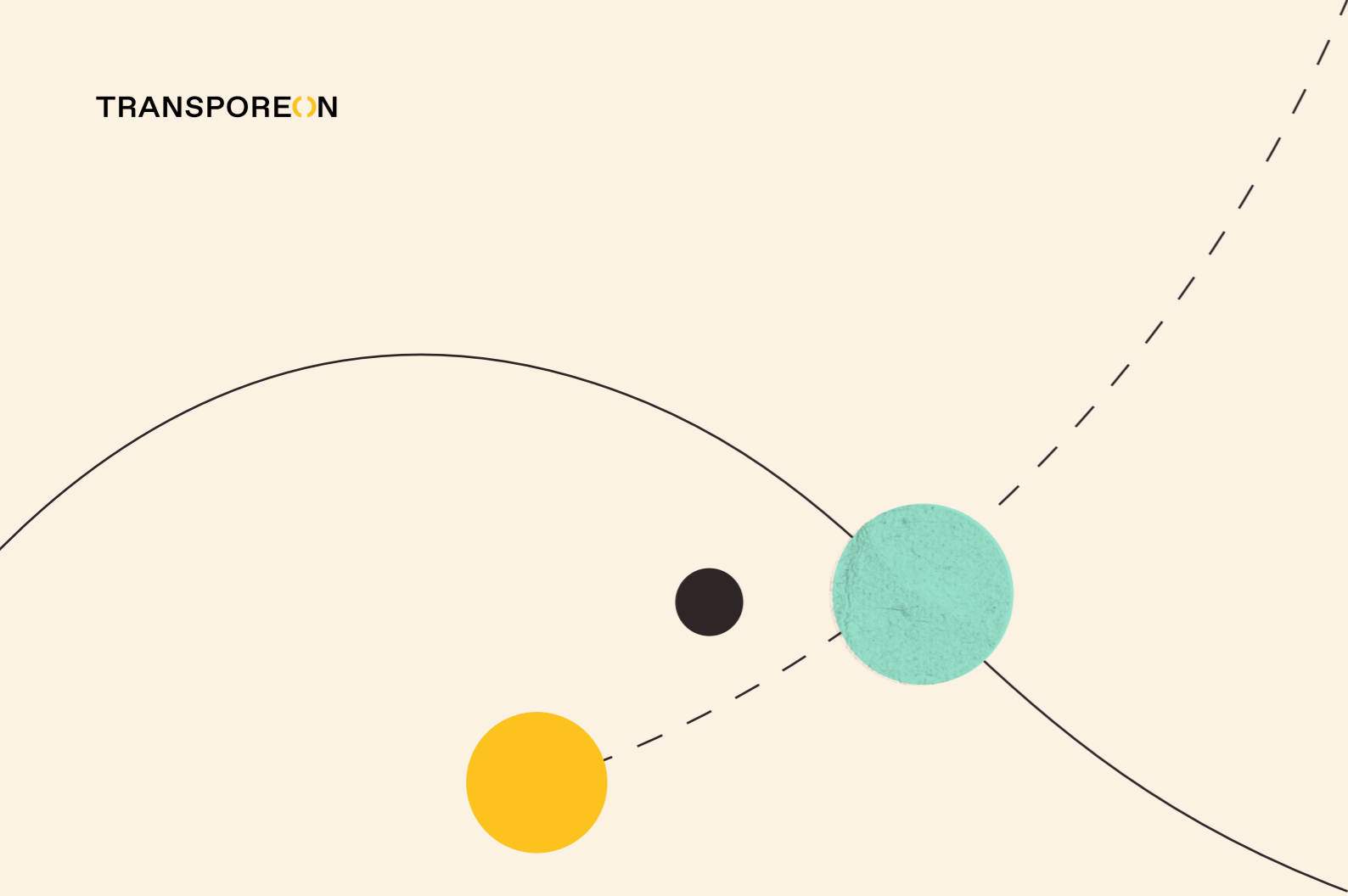
Si l'on considère la manière dont les processus de transport sont actuellement conçus et gérés - de l'approvisionnement à la planification, en passant par les appels d'offres, le suivi et la traçabilité, la prise de rendez-vous, l'audit du fret et la rémunération, etc. - quelle est, selon vous, la marge globale d'amélioration ?

Pourcentage de personnes interrogées estimant la marge d'amélioration dans les processus de transport comme étant "grande" ou "très grande"



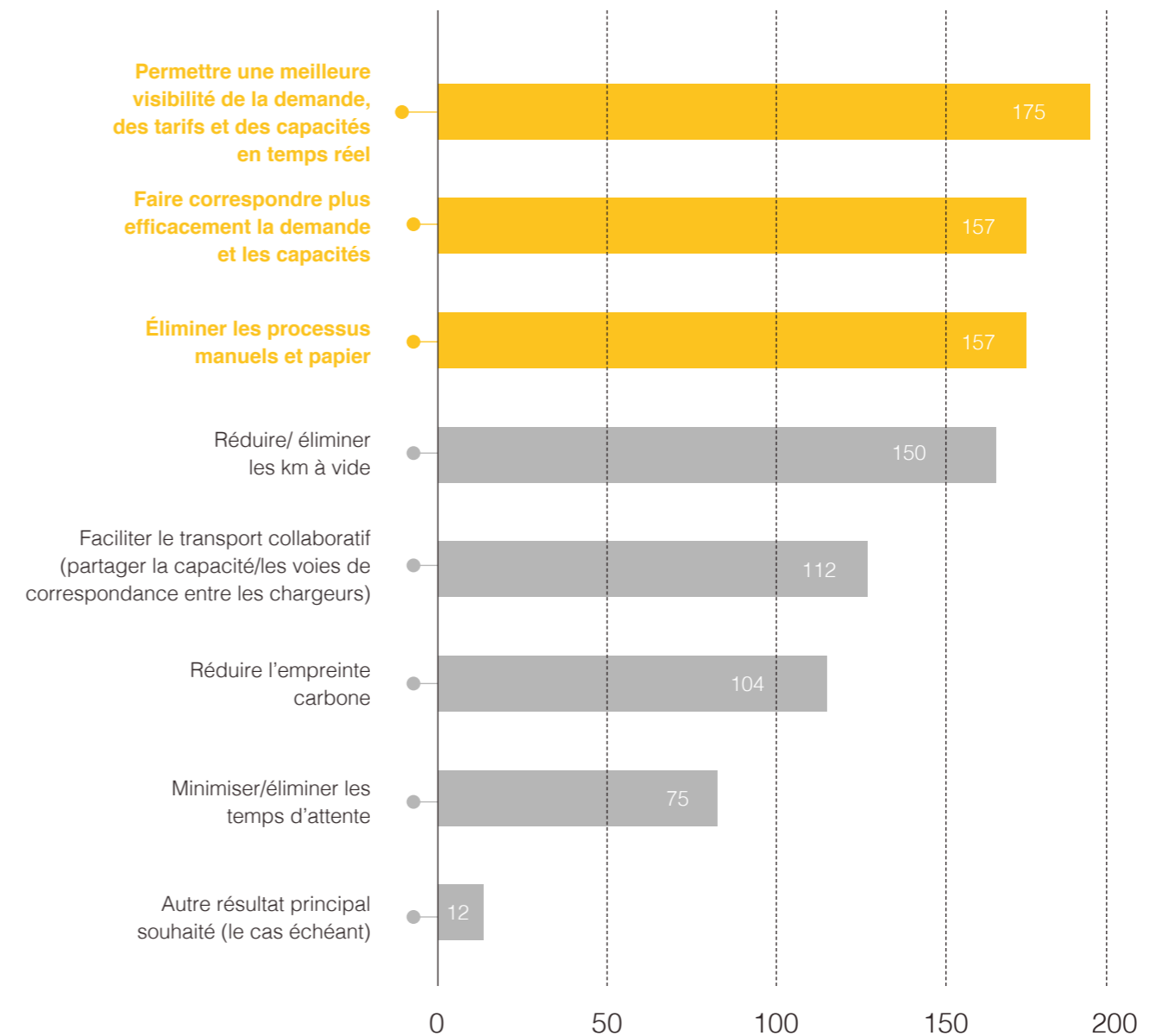
**Les Résultats
Souhaités**



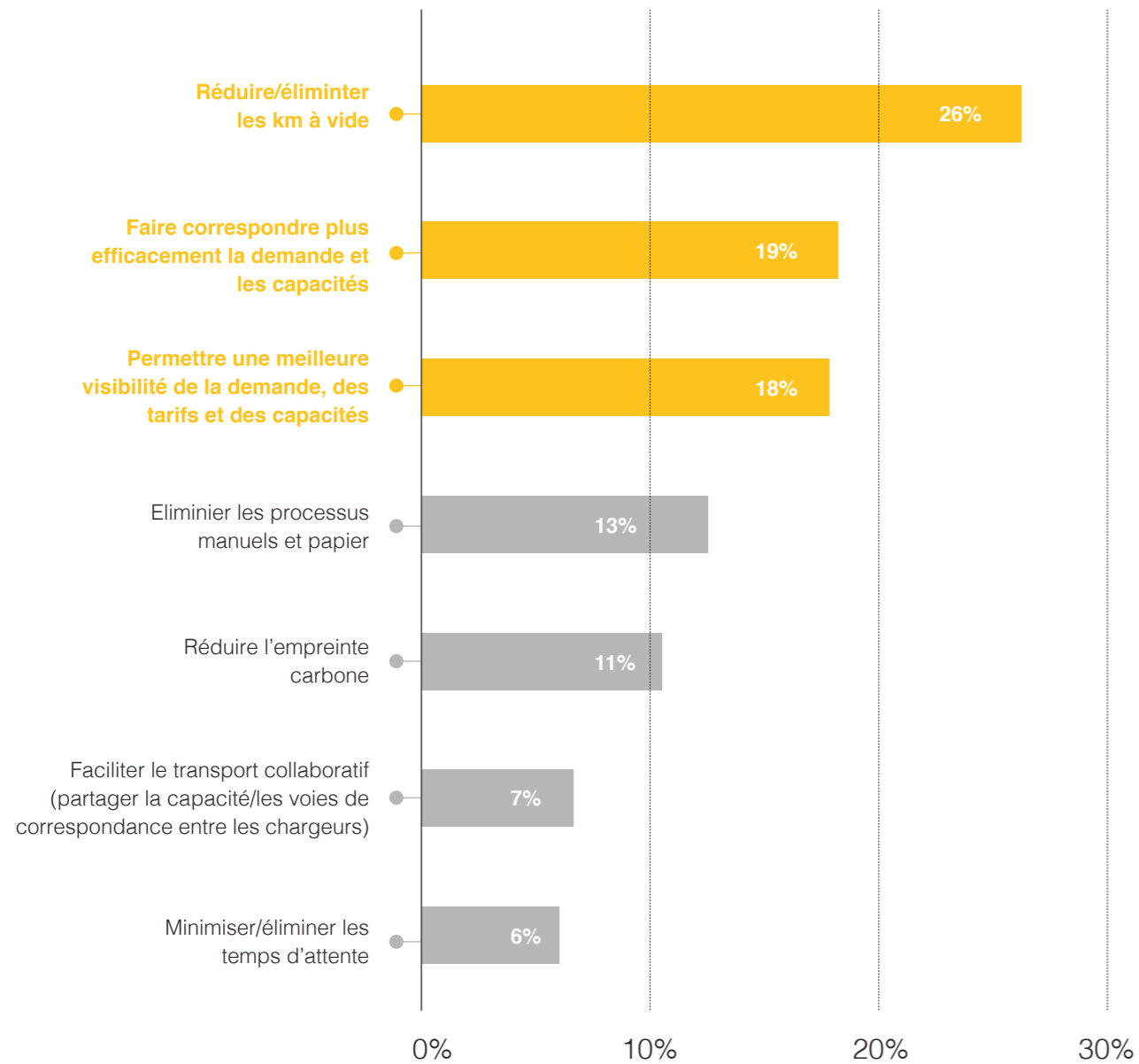


Concernant les résultats souhaités de la refonte ou de la mise en place de nouveaux processus de transport, **“Permettre une plus grande visibilité de la demande, des tarifs et de la capacité en temps réel”** a reçu le plus grand nombre de votes (175), suivi de **“Faire correspondre plus efficacement la demande à la capacité”**(157) et enfin **“Éliminer les processus manuels et papier”** (157).

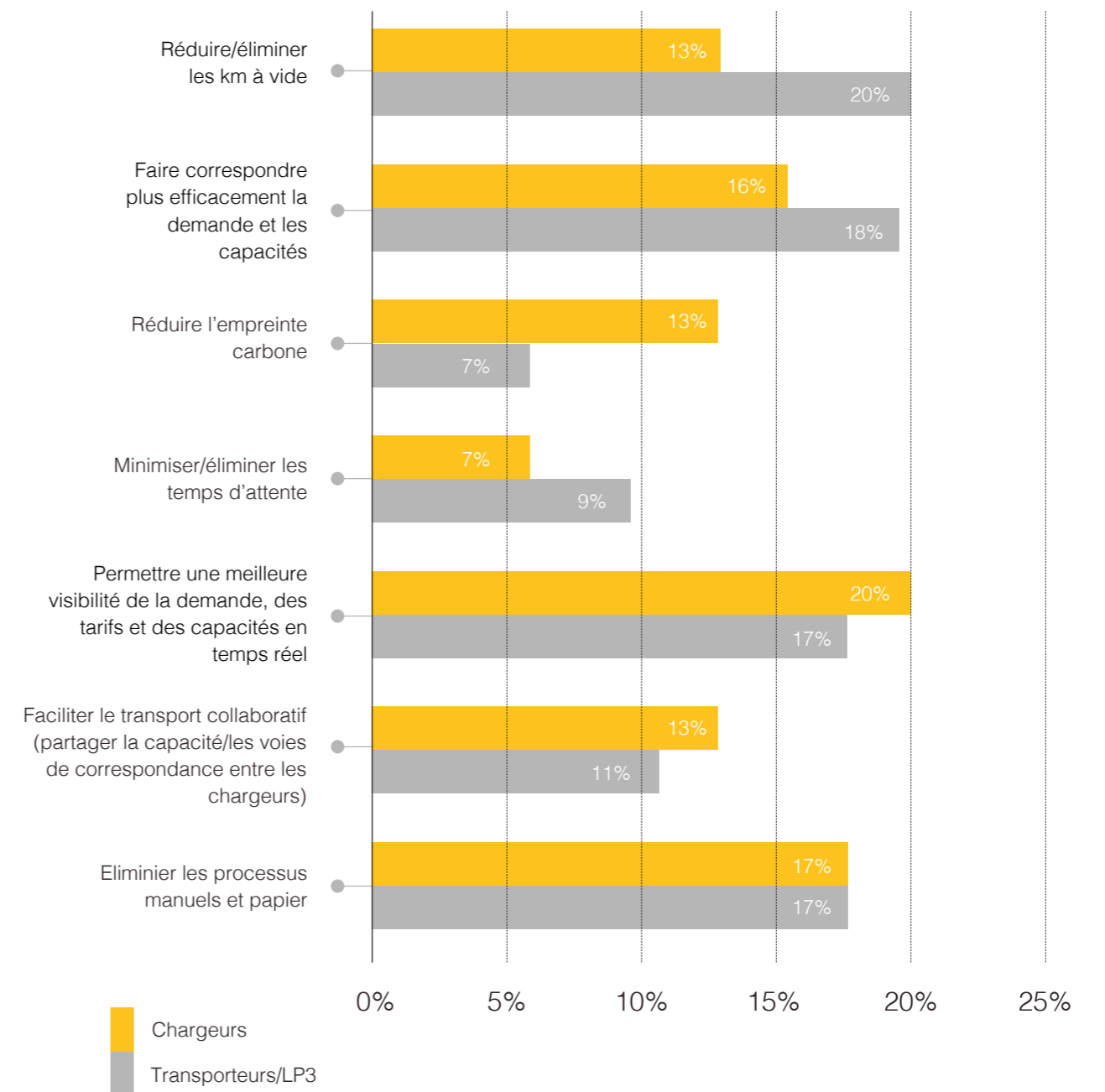
Si vous pouviez repenser ou activer de nouveaux processus de transport, quels seraient vos trois (3) principaux effets souhaités dans la liste ci-dessous ?



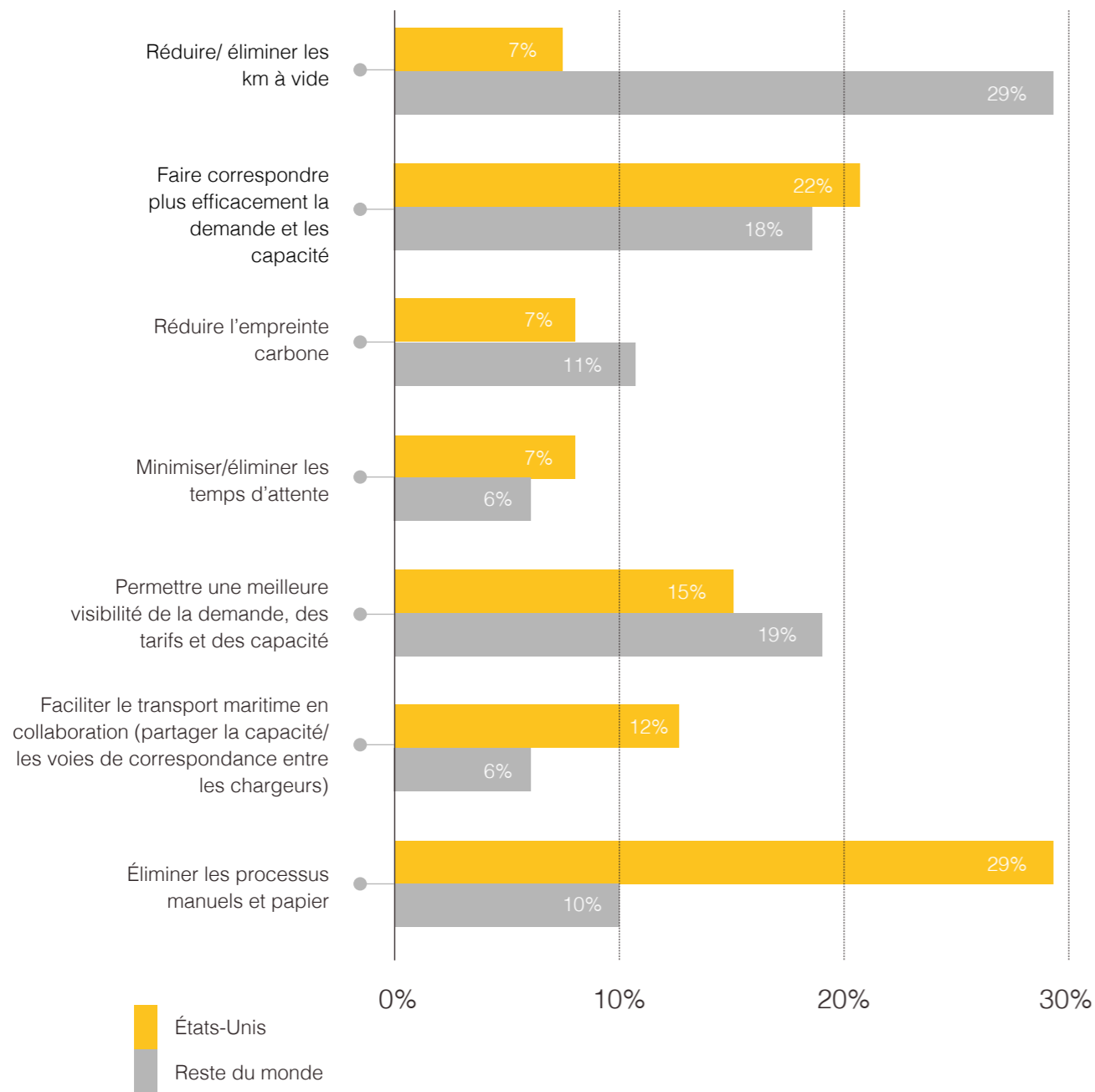
Cependant, bien que “Réduire/éliminer les km à vide” soit classée quatrième en termes de nombre total de votes reçus, cette option a reçu le pourcentage le plus élevé de votes “Résultat souhaité n°1” (26 %).



Il existe des différences notables entre les chargeurs et les transporteurs/3PL, ainsi qu'entre les sondés aux États-Unis et dans le reste du monde. Pour les chargeurs, “Permettre une meilleure visibilité de la demande, des tarifs et de la capacité en temps réel” a reçu le plus haut pourcentage de votes pour le “résultat souhaité n° 1” (20 %), tandis que “Réduire/éliminer les km à vide” était en tête de liste pour les transporteurs/3PL (20 %).



Pour les personnes interrogées aux États-Unis, “Éliminer les processus manuels et papier” a reçu le pourcentage le plus élevé de votes pour le “Résultat souhaité n°1” (29 %), tandis que “Réduire/ éliminer les kilomètres à vide” était en tête de liste pour les personnes interrogées dans le Reste du Monde (29 %).



Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour comprendre pleinement ces différences, mais dans l'ensemble, il ressort clairement des résultats de l'enquête que les chargeurs, les transporteurs et les autres parties prenantes du secteur des transports estiment qu'il est possible d'améliorer considérablement la manière dont les processus de transport sont actuellement planifiés et exécutés.

A pyramid of paper airplanes, with one yellow one at the top. The background is dark grey.

“Alors que les technologies liées au transport se transforment rapidement, les défis d’aujourd’hui ne sont pas très différents de ceux d’il y a dix ans”, a déclaré l’un des participants de l’enquête. “La demande/capacité est inadaptée et connaît des fluctuations importantes, un manque de collaboration, une focalisation à court terme sur les relations et les tarifs, etc. Il doit y avoir un changement de paradigme chez les chargeurs et les transporteurs afin de libérer pleinement les gains d’efficacité que les nouvelles technologies peuvent apporter”.

Un autre participant a ajouté: “Je suis convaincu que des améliorations significatives peuvent être réalisées en matière de gaspillage (par exemple, les kilomètres à vide, la concordance entre la capacité et la demande, etc.) par l’utilisation de systèmes/ technologies améliorés, le partage des données, la visibilité en temps réel, et la collaboration”.

Pour revenir à la citation d’Einstein, la folie est de croire que l’on peut obtenir ces améliorations et les résultats souhaités en s’en tenant à “la façon dont nous avons toujours fait les choses”.

Il est temps que la folie cesse.

LA VOIE À SUIVRE

Comme nous l'avons vu, la voie à suivre commence par un changement de perspective de l'industrie des transports et de ses systèmes de gestion (TMS).

De participants fragmentés aux réseaux connectés ;
d'applications "entre quatre murs" aux systèmes d'exploitation en réseau.

La voie à suivre sera prédictive plutôt que réactive, alimentée par la visibilité en temps réel, l'analyse, l'optimisation et l'automatisation des flux.

Elle donnera également un nouveau sens au "C" de CRM, où les entreprises ne se concentreront pas seulement sur la gestion des relations avec leurs Clients, mais également sur leur relation avec leurs transporteurs (Carriers).

Et grâce à la puissance de l'effet de réseau, le concept de TEAM ("Together Everyone Achieves More"/Ensemble, tout le monde réussit mieux) sera véritablement réalisée.

J'examinerai ces sujets plus en détail à l'avenir mais à l'aube de 2021, je suis optimiste quant à la voie à suivre en matière de gestion des transports, quant à notre volonté d'"Oser, aller à la conquête de terres vierges", et quant à notre capacité à mettre fin à la folie et à progresser vers les résultats souhaités.

Adrian Gonzalez,
Président d'Adelante SCM Fondateur
de Talking Logistics

