



#

---

#

# Intégration de la flotte privée et du transport sous-traité#

---

*Des coûts réduits et un  
service de meilleure  
qualité grâce à  
l'intégration dynamique et  
multimode de la flotte  
privée et du transport  
sous-traité*

## Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>Intégration multimode : une approche globale et dynamique .....</b>	<b>3</b>
La mise en commun de deux mondes.....	3
Sélection statique vs. sélection dynamique du mode de transport .....	4
Exemple n° 1 – Règles fixes concernant le transport entrant/sortant .....	6
Exemple n° 2 – Retours à charge dans l'approche statique .....	6
Exemple n° 3—Zone géographique fixe pour la flotte privée .....	7
Les avantages d'une approche dynamique.....	7
L'importance d'une intégration dynamique des systèmes d'exécution .....	8
<b>Intégration multimode pour des environnements différents .....</b>	<b>8</b>
Expéditions urgentes / le jour même / le jour suivant .....	9
Capacités spéciales requises .....	9
Petits colis .....	9
Intégration du transport entrant/sortant .....	10
La nécessité d'une solution flexible .....	10
<b>Réduction des coûts et amélioration de la qualité du service .....</b>	<b>10</b>
Des coûts transformés en revenus.....	11
Une plus grande flexibilité .....	11
<b>Conclusion—Mise en œuvre de l'intégration multimode .....</b>	<b>12</b>

Introduction

## La puissance de l'intégration multimode

Pour une entreprise, la décision d'avoir recours à une flotte privée ou dédiée<sup>1</sup> peut être motivée par de nombreuses raisons : assurer une certaine capacité et un certain niveau de service ; mettre en avant une marque ; bénéficier d'une souplesse de planification et répondre à différents besoins d'équipements, de configurations et de capacités spécialisées. Lors de l'utilisation d'une flotte privée ou dédiée, le défi permanent consiste à trouver de nouvelles façons de réduire les coûts de fonctionnement tout en améliorant le service client. La décision d'utiliser des transporteurs tiers plutôt que sa propre flotte est souvent prise lors de la phase de planification, sur la base de règles statiques (telles que la distance par rapport au centre de distribution).

Des événements de dernière minute, non planifiés, peuvent également rendre une décision non pertinente. Cela est dû à une accélération du processus et à des coûts plus élevés. Une approche plus prometteuse est en train de voir le jour : l'approche dynamique et globale consistant à gérer de manière intégrée la flotte privée et le transport sous-traité.

La flotte et le transport sous-traité sont généralement gérés séparément, ce qui crée des « îlots de capacité » isolés et empêche toute optimisation du transport. Lorsque ces deux modes de transport sont intégrés, de nouvelles opportunités apparaissent. Elles sont souvent le résultat de choix semblant aller à l'encontre des règles établies ; tels que faire appel à un transporteur quand l'entreprise utilisait jusqu'alors sa flotte privée, et vice-versa.

---

*Dans la plupart des entreprises, la gestion de la flotte privée et celle du transport acheté sont deux domaines bien distincts. L'intégration de ces deux domaines à des fins d'optimisation offre pourtant des avantages considérables.*

---

De la même manière que l'intégration multicanal<sup>2</sup> est devenue un facteur de réussite essentiel pour les détaillants, les entreprises de premier plan commencent à opter pour l'intégration « multimode ». Cette approche implique une excellente visibilité sur tous les modes de transport disponibles (flotte privée, transporteurs publics, services d'expédition de colis, rail). Elle suppose aussi la capacité à sélectionner de manière optimisée le mode le plus intéressant pour une livraison donnée. Comme dans le cas de l'intégration multicanal,<sup>3</sup> une intégration étroite avec les systèmes d'exécution est essentielle pour la réussite de l'intégration multimode. L'approche consistant à choisir un mode de transport avant de s'apercevoir que les capacités sont insuffisantes ne constitue pas une stratégie gagnante.

---

<sup>1</sup> Dans ce document, le terme « flotte » ou « flotte privée » désigne, sauf indication contraire, à la fois les flottes privées et dédiées.

<sup>2</sup> L'intégration multicanal exige une excellente visibilité sur les stocks de tous les emplacements et sources potentielles (magasins, centre de distribution régional/central, expédition directe du fournisseur) ainsi que la capacité à choisir la source la mieux adaptée pour l'exécution d'une commande donnée.

<sup>3</sup> Cette approche exige une intégration étroite avec les systèmes opérationnels afin que toutes les ressources nécessaires à l'exécution d'une commande donnée soient prises en compte, c'est-à-dire qu'il ne suffit pas de vérifier la disponibilité des stocks dans un emplacement donné, mais également la disponibilité de la main-d'œuvre et des autres capacités requises. Le fait de s'engager sur une date de livraison et de ne pas tenir cet engagement n'est assurément pas la meilleure façon de satisfaire vos clients !



## Intégration multimode : une approche globale et dynamique

### La mise en commun de deux mondes

Dans la plupart des entreprises, la gestion de la flotte privée et celle du transport sous-traité sont deux domaines bien différents, chacun étant généralement à la charge d'une équipe distincte ayant ses propres processus et systèmes.

#### La flotte privée

Les gestionnaires de flottes privées sont responsables de la gestion globale des équipements, des chauffeurs, des tournées, des processus et, au final, des résultats. Leurs tâches incluent l'optimisation des ressources, la planification des chauffeurs et des véhicules ainsi que la mise en conformité avec les différentes réglementations — sociale et liées aux taxes sur les carburants par exemple. Ils utilisent des systèmes de planification afin de définir des tournées à arrêts multiples en prenant en compte de nombreux facteurs : les temps de conduite, les caractéristiques des itinéraires, les compétences des chauffeurs ainsi que les fenêtres de ramassage et de livraison. Ils utilisent des solutions d'exploitation modernes afin de déployer et de suivre les camions en temps réel.

#### Le transport acheté

Les gestionnaires de transport acheté doivent s'assurer qu'ils ont à leur disposition un ensemble de transporteurs répondant à leurs exigences en termes de contrat et de performances. Ils ne sont pas chargés de la gestion des chauffeurs, ni de l'optimisation des ressources, ni de la mise en conformité. Leur tâche consiste à soumettre des offres et à obtenir les meilleurs prix en utilisant toutes les opportunités de groupage, de regroupement des expéditions et de trajets continus. C'est au transporteur qu'incombent la gestion des équipements, du personnel, la mise en conformité réglementaire et le suivi des performances.

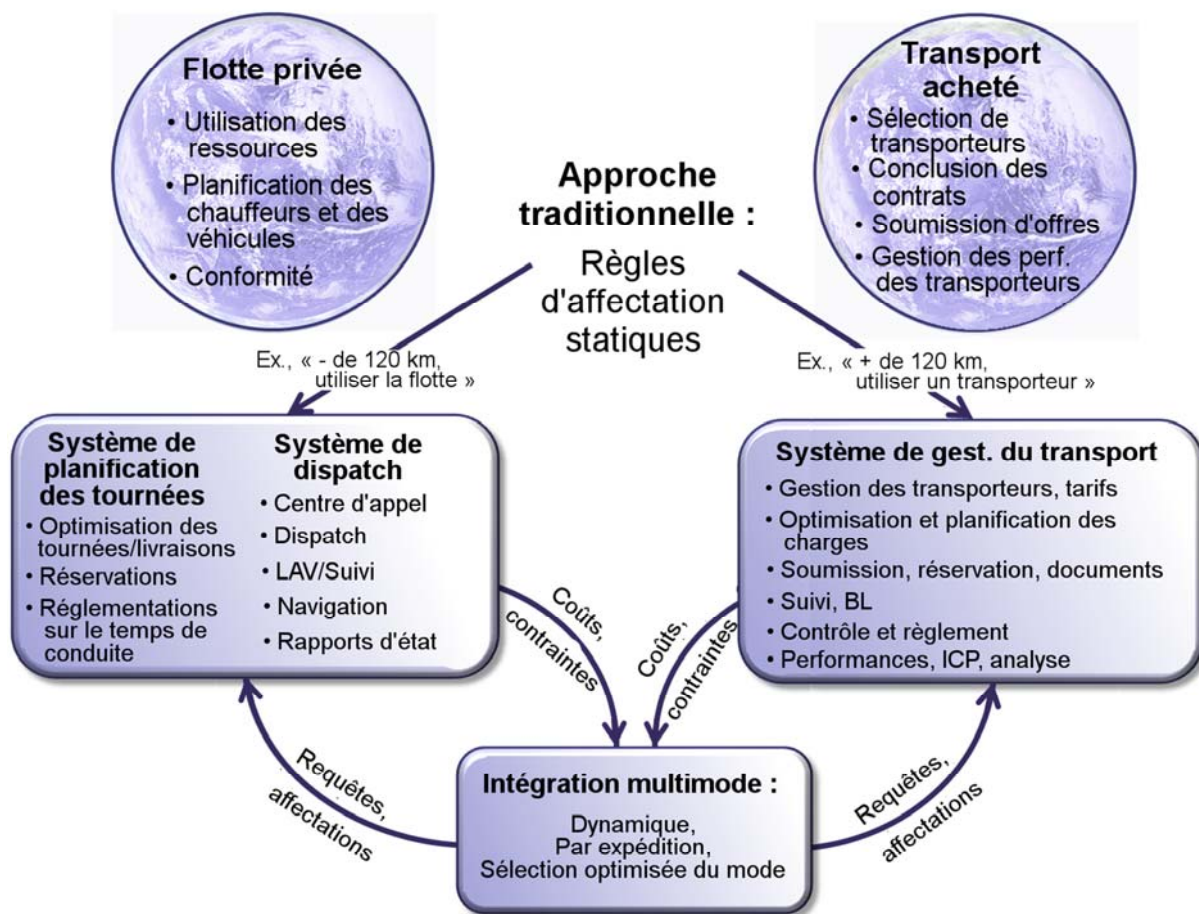


Figure 1 - Intégration multimode : flotte privée et transport sous-traité - la mise en commun de deux mondes

## Sélection statique vs. sélection dynamique du mode de transport

La décision de faire appel à sa flotte privée ou au contraire, d'avoir recours à la sous-traitance pour des expéditions individuelles ne repose généralement pas sur une approche dynamique. Elle tient plutôt d'un ensemble de règles statiques, souvent simplistes : destination à l'intérieur ou non de frontières géographiques fixes, expéditions entrantes ou sortantes, ensemble fixe d'itinéraires de retour à charge. Cette

*Pour une entreprise, la décision de faire appel à sa flotte privée ou au contraire d'avoir recours au transport acheté pour des expéditions individuelles repose généralement sur un ensemble de règles statiques, souvent simplistes. Les hypothèses qui sous-tendent ces règles sont vouées à être tôt ou tard dépassées. Cette approche ne permet pas une optimisation dynamique de la sélection du mode en fonction de la destination réelle de l'expédition ainsi que d'autres facteurs.*

## La puissance de l'intégration multimode

approche obéit à un souci de simplicité, car l'optimisation de plusieurs modes de transport peut se révéler complexe.<sup>4</sup>

Par ailleurs, ces règles statiques s'appuient sur une série d'hypothèses concernant l'activité, les trajets, les coûts et les volumes d'expédition prévus vers et en provenance de destinations spécifiques. Même si ces hypothèses sont correctes au départ, elles sont tôt ou tard dépassées. D'où des contrats de moins en favorables, des prises de décisions peu pertinentes et des schémas de transport de plus en plus coûteux. Il est très difficile d'anticiper les coûts logistiques réels, car de nombreuses sources de coût dépendent de facteurs évoluant dans le temps. Il peut s'agir de facteurs à long terme comme l'évolution des habitudes de commande des clients, ou de facteurs au jour le jour comme la disponibilité des chauffeurs et des équipements ; ou encore, les destinations desservies par vos transporteurs ou votre flotte un jour donné. Vous trouverez ci-après quelques exemples d'approches statiques types. Nous expliquons comment elles pourraient être améliorées via une approche plus dynamique et globale :

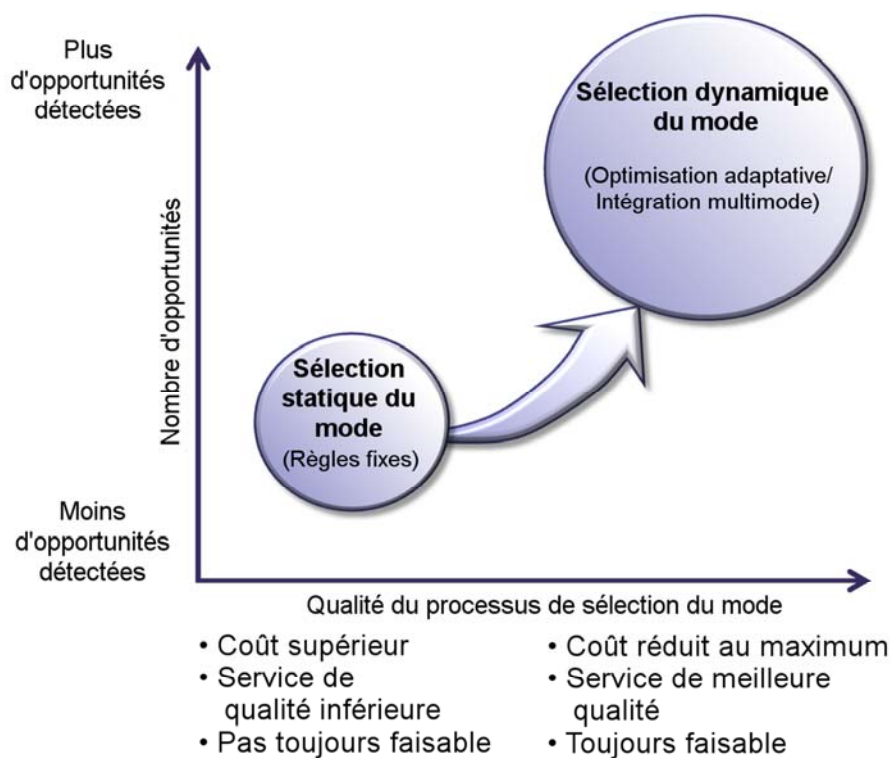


Figure 2 – Une sélection dynamique du mode de transport permet d'identifier plus d'opportunités d'amélioration de la qualité

<sup>4</sup> À moins que vous n'ayez un système prenant en charge cette optimisation.

**Exemple n° 1 – Règles fixes concernant le transport entrant/sortant**

**Approche statique :** Toutes les expéditions entrantes sont prises en charge par des transporteurs tiers et toutes les expéditions sortantes, par la flotte privée. La décision d'adopter cette approche est souvent prise sur un rythme annuel. Elle s'accompagne généralement de la signature de contrats avec les transporteurs choisis. Cette approche peut être intéressante financièrement mais ne permet pas de répondre à l'évolution des activités quotidiennes.

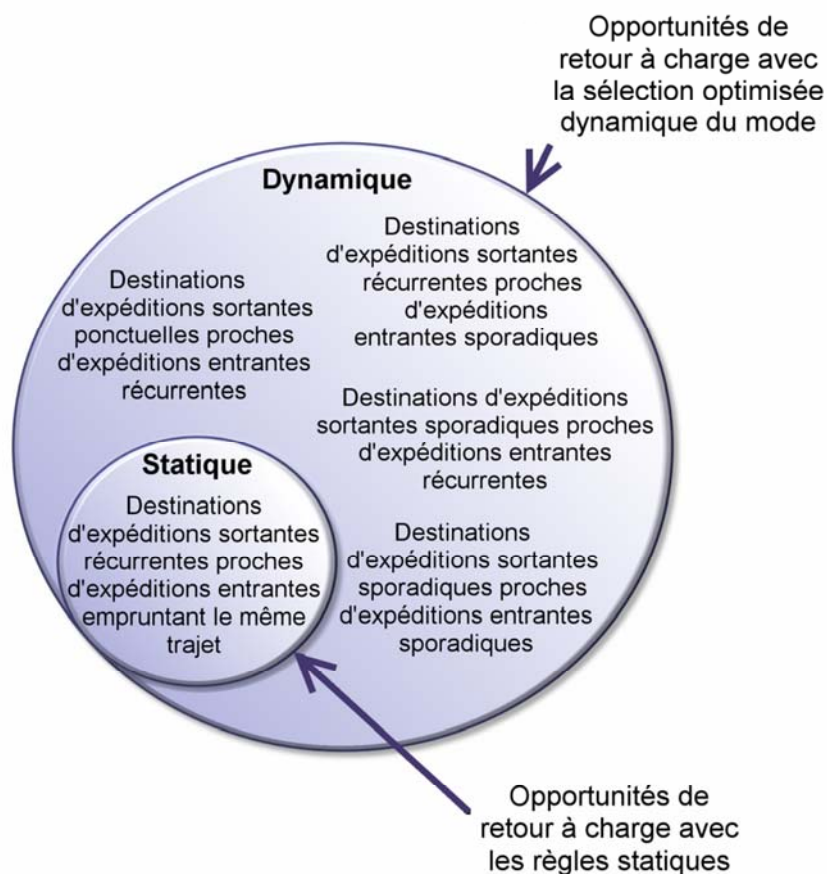
*Une visibilité sur la gestion des expéditions dans les deux modes (flotte privée et transport acheté) révèle de nombreuses opportunités d'amélioration des performances. Une approche optimisée de façon dynamique détecte ces opportunités de façon permanente y compris lorsque les circonstances changent.*

**Approche dynamique :** La sélection du mode de transport est basée sur une optique d'optimisation visant une réduction maximale des coûts ; une utilisation optimisée de la flotte ; et des paramètres de service client ou d'autres indicateurs de performance. Un transporteur peut par exemple prendre en charge un voyage aller à un prix plus avantageux s'il existe pour lui des possibilités de retour à charge ou de trajet continu. À l'inverse, une expédition entrante peut être prise en charge de manière plus économique par la flotte privée de l'entreprise si celle-ci doit livrer une expédition sortante à proximité.

**Exemple n° 2 – Retours à charge dans l'approche statique**

**Approche statique :** La flotte privée n'est pas utilisée pour les retours à charge entrants. Elle l'est uniquement lorsque, sur une ligne régulière, il existe une expédition entrante récurrente à ramasser à proximité, pour laquelle le trajet planifié est le même. L'approche statique permet difficilement les retours à charge pour les expéditions dont le jour, l'heure, la durée, le type d'équipement ou d'autres facteurs varient.

**Approche dynamique :** Le système identifie les opportunités de retour à charge répondant à des différents critères, notamment économiques, au fur et à mesure que les expéditions et les tournées sont planifiées et réalisées. Il peut continuer à rechercher ces opportunités et à ajuster les plans au fur et à mesure que de nouvelles expéditions sont ajoutées et que les circonstances changent.



**Figure 3 – Une sélection dynamique du mode de transport détecte un plus grand nombre d'opportunités de retour à charge**