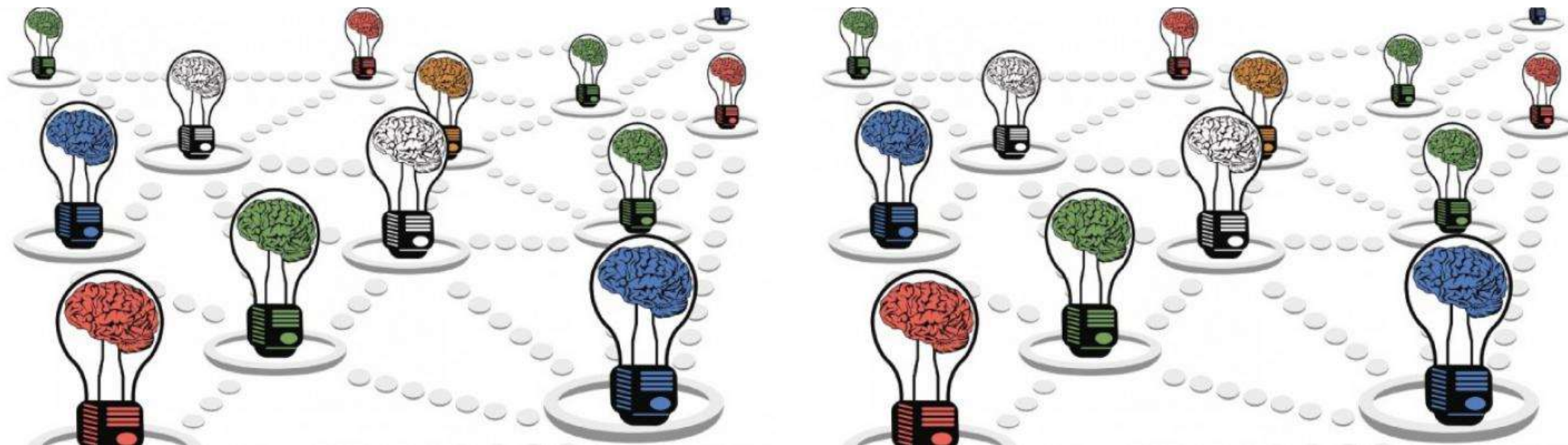


L'optimisation, la mutualisation et la valorisation dans tous leurs états

« *Optimisation, mutualisation et valorisation : trajectoires nécessaires pour le transport des marchandises ?!* »

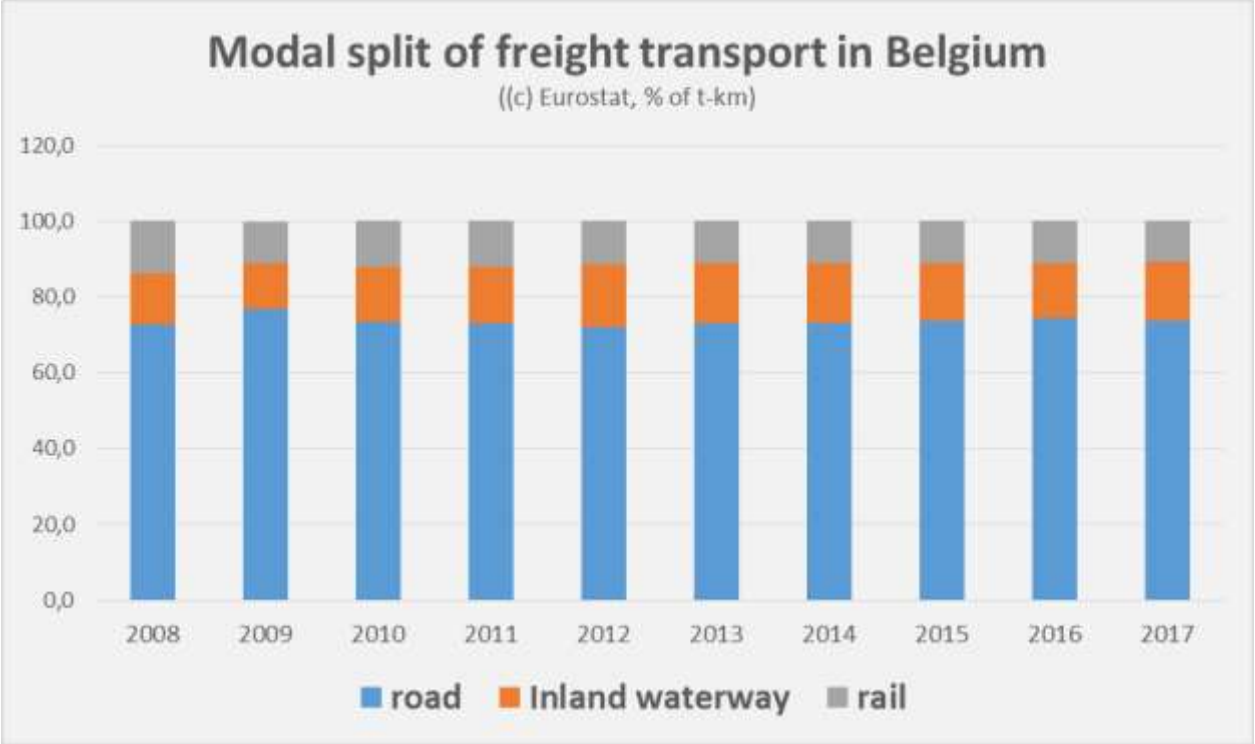
Colloque annuel de la Cellule Mobilité de l'UWE, vendredi 4 octobre 2019



Report modal, du rêve à la réalité



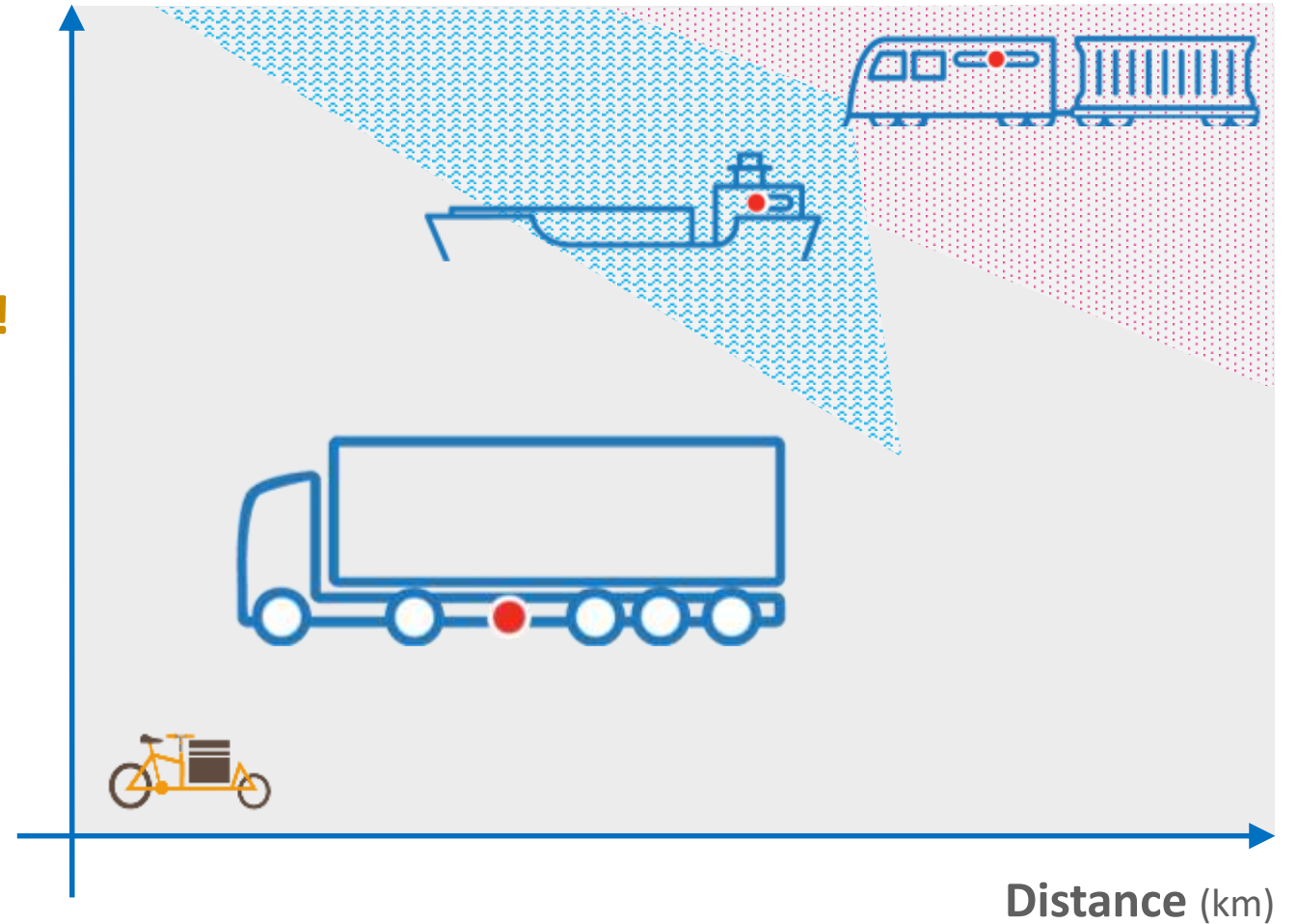
Let's
Modal Shift!



Des modes de transport interchangeables ?

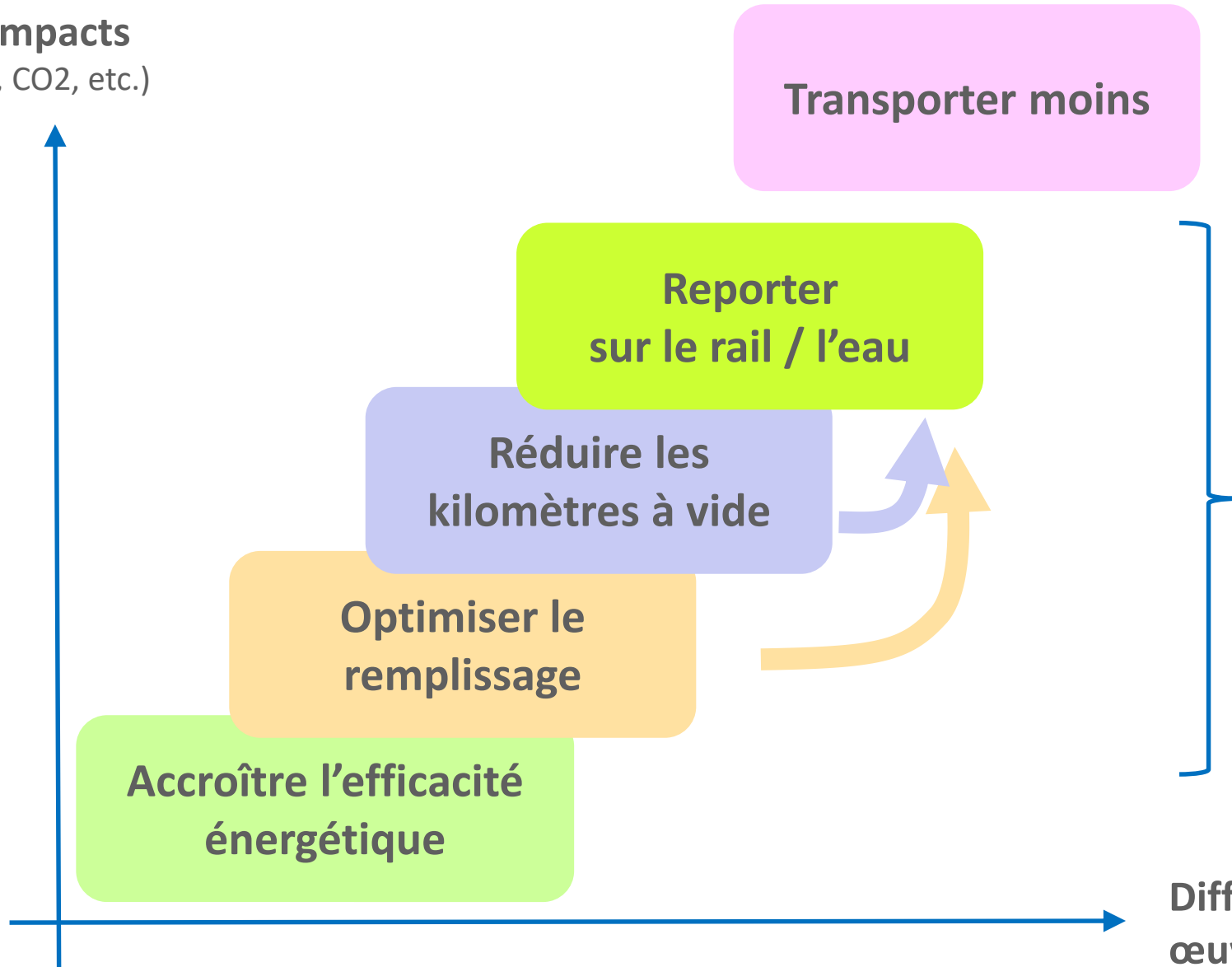
- La concurrence peut être :
 - Impossible, faute d'infrastructure
 - Impossible, faute de compétitivité (domaine de pertinence)
 - **Potentielle → marché contestable !**
 - Effective (l'exception et non la règle !)
- Enjeux :
 - Accroître le marché contestable
 - Elargir l'approche en exploitant le potentiel de la collaboration

Taille du lot
(t, m³, etc.)



Elargir l'approche

Impacts
(€, CO2, etc.)



Besoin de pratiques collaboratives pour mettre à profit le potentiel



Difficulté de mise en œuvre

Mixer les produits, pour optimiser le remplissage... et justifier l'intermodal



Cube & Weight Fill improvement
55% → 85%
by heavy & light mixing



Moving to
Intermodal
solutions for partner



>200 Tons
CO₂ reduction



Collaborative Savings
17% Cost saving
on total lane costs

Equilibrer les flux pour rendre le fluvial pertinent



AB InBev

Best Beer Company
in a Better World

ANDRE CELIS

Communiqué de presse
16/05/2014

Projet pilote de transport fluvial de vidanges Jupiler :

Premier bateau parti de la Brasserie de Louvain
arrivera ce lundi matin à Jupille

AB InBev et André Celis nv s'unissent dans un projet pilote écologique



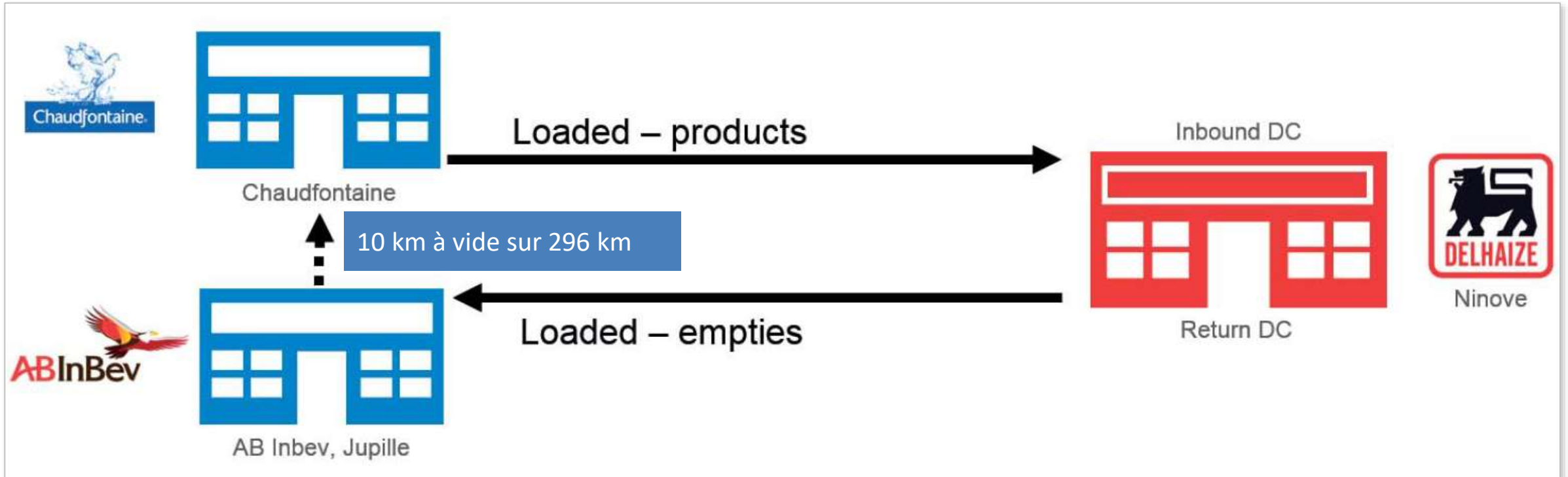
- Relation Jupille - Louvain, avec à l'aller des matériaux de construction (André Celis) et au retour des bacs de bières (AB-Inbev)
- Début comme projet-pilote, pérennisation, puis stop à l'équilibrage des flux ☹️

Un (petit) bateau flexible, pour plusieurs marchés



© Blue Lines Logistics

Combiner des trajets



- Circonstance favorable : même transporteur se rendant chez Delhaize pour 2 clients différents, mais quasi « voisins »
- Principe simple, mise en œuvre complexe (déséquilibre, etc.)
- Résultats : CO2 : -15% ; coûts : -15%
- Projet-pilote avec soutien de *Multimodaal Vlaanderen*

Partager un train pour atteindre la masse critique



- 2 carrières voisines à Lessines : CUP et Holcim
- Mise à disposition d'une rame par un opérateur entre Lessines et la région parisienne (3 à 4 A-R/sem.)
- Chargement de la rame réparti entre les 2 carrières (avec une marge de flexibilité en fonction des commandes)
- 1 intermédiaire garantit la neutralité et la confidentialité (« Lessyfer »)



Se regrouper pour gagner en efficacité

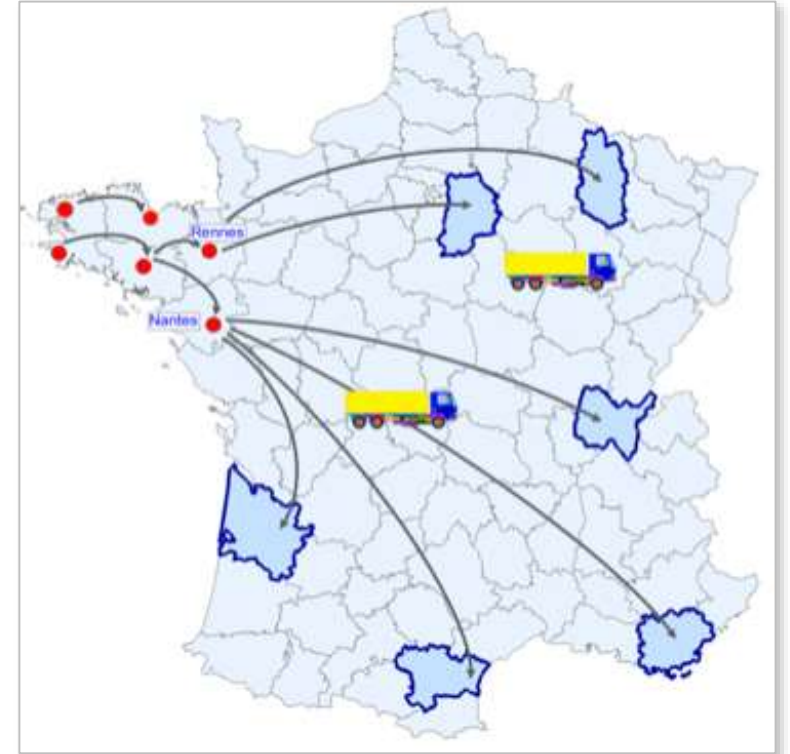
Mutualiser le transport pour continuer à produire en Bretagne

Le GIE des chargeurs **Pointe de Bretagne** a pour mission de concevoir, négocier et mettre en œuvre des solutions logistiques mutualisées pour les entreprises de Bretagne et de l'Ouest

Qui sont les Chargeurs
Pointe de Bretagne ?

Rejoindre le GIE des
Chargeurs

Télécharger la
documentation



- GIE chargeurs "Pointe de Bretagne" (5 fondateurs, puis 10 supplémentaires)
- Maximiser le remplissage, en faisant livrer par le même transporteur dans le même camion toutes les commandes d'un pool d'industriels, destinées au même point de livraison
- Auparavant chacun utilisait des transporteurs différents...
- Avec soutien européen, national et local

Collaborer, pour utiliser des véhicules mieux adaptés aux contextes



De grandes questions, surtout organisationnelles



Des réponses qui se dessinent progressivement

Rechercher des flux pertinents :

- Contacts, networking, études, etc.



Surmonter les (légitimes) résistances au changement :

- Perte de « souveraineté », confiance, engagement, risques, etc.
- Investissements initiaux



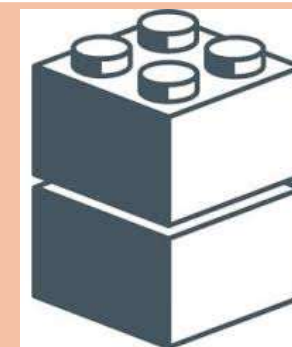
Adopter une approche « projet-pilote » :

- Avec quelques entreprises volontaires
- Coup de pouce initial public (amorçage)
- Tests d'ambitions croissantes



En déduire les enseignements :

- Matériels et lieux d'interface : polyvalence et modularité
- Externalisation plus poussée
- Nouveaux types d'acteurs
(groupe de chargeurs, tiers neutre, « intégrateur », opérateur de proximité, etc.)



Conclusion : « *need to have or nice to have* » ?

- La mutualisation, une réponse aux enjeux économiques & environnementaux
 - Nécessite des décloisonnements entre les acteurs
 - Principe simple, mise en œuvre complexe...
- Apprentissages par des projets-pilotes nécessaires

« Conseil lecture »
pour aller plus loin :

