**INTRODUCTION**: La logistique, une fonction évolutive, multiforme et transversale

1. La place de la logistique dans l’entreprise
2. L’essor de la logistique dans l’entreprise

Il y a 20ans, la logistique n’était que du transport alors qu’aujourd’hui, le but final est que le client soit satisfait. Si le produit est parfait mais que la livraison est en retard ou incomplète, le client sera insatisfait. La logistique peut être un critère de différenciation. Il existe des prestataires de services logistiques.

* A quel niveau intervient la logistique ?
  + Achat : si une entreprise achète des produits en grande quantité, elle réalise une économie, la logistique doit suivre au niveau de la gestion des stocks.
  + R&D : une entreprise peut chercher à fabriquer des produits plus compacts, donc au niveau de la logistique, les produits ont la même fonction, mais prennent moins de place.
  + Marketing commercial : opération promotionnelle sur une période donnée, mais il faut que la logistique suive pour ne pas être en rupture de stock.
  + Production : ne jamais arrêter la chaine de production, ce qui implique des stocks
  + Distribution : selon les entreprises, les modes de transports peuvent changer. Il faut s’adapter au niveau de la logistique.
  + SAV : lorsqu’il y a des retours de marchandises, les produits sont changés ou réparés, mais cela implique une réexpédition. On parle de logistique inverse.

**La logistique intervient donc a tous les niveaux de l’entreprise.**

* Dimension opérationnelle de la logistique. (dimension historique encore présente aujourd’hui)
  + Approvisionnement (matières premières,…)
  + Entreposage (stockage)
  + Organisation des livraisons (logiciels informatiques)
  + Gestion de la pénurie (client en rupture de stock)
  + Gestion du personnel (organiser les plannings)
* Dimension stratégique de la logistique (dimension actuelle)
  + Choix des fournisseurs (en fonction des produits, de la localisation, des services,…)
  + Choix d’un mode de transport
  + Choix de délocalisation
  + Choix d’externaliser ou d’internaliser le transport (sous-traitance, ou non)
  + Mise en place d’une politique de flux tendus.
* La logistique au travers de l’histoire militaire
  + Accumulation d’expériences (guerres), il a fallu gérer l’approvisionnement en hommes, en nourriture, en armes,… et tout ça au centre de la stratégie militaire.
  + La logistique militaire à la logistique civile :
    - Appel à des équipes de chercheurs scientifiques (civils) pour résoudre des problèmes opérationnels.
    - Utilisation de l’expérience acquise par les chercheurs durant la guerre au profit de grandes entreprises (transport, entreposage, manutention,…)
* La révolution du juste a temps (l’école de Toyota)
  + Origine du concept JAT : premier choc pétrolier :
    - Effets d’une crise, ventes baissent beaucoup mais les stocks augmentent énormément.
  + Comment résoudre ce problème ?
    - Améliorer les prévisions des ventes mais difficultés à réaliser des prévisions convenables
    - Attendre d’avoir une commande pour fabriquer, mais a priori impossible à mettre en place (attente trop longue pour les clients)
  + La solution de Toyota :
    - « tirer la fabrication » par les commandes au lieu de « pousser » par le plan de fabrication.
* Les grandes manœuvres logistiques de la distribution
  + Essor de la grande distribution dans les années 80 & 90
    - A cette époque les GMS étaient livrées par leurs propres fournisseurs. Toutes les plates-formes des distributeurs n’existaient pas encore.
    - Les inconvénients de ce système de livraison :
      * Dans chaque point de vente, les stocks se développent au détriment de la surface commerciale. Un magasin a tout intérêt à avoir le maximum de surface commerciale.
      * Multiplicité des livraisons arrivant à toute heure et demandant du personnel pour les déchargements.
      * Contrôle de la logistique par les fournisseurs qui conservaient le contrôle d’une grande partie des coûts.
  + Volonté de réduction des coûts (création de directions logistiques)
    - Plates-formes de distribution : entrepôts polyvalents livrant des magasins situés à moins de 150kms (nœuds de communication routière sur des terrains bon marché). Dans ces plates-formes, il n’y a pas de stockage. Ces plates-formes réceptionnent les livraisons, regroupent les marchandises par magasins, et réexpédition des marchandises dans des délais relativement courts. Réserves réduites dans les surfaces commerciales, c'est-à-dire que les stocks sont réduits dans les surfaces commerciales.
    - Entrepôts spécialisés par types de produits, se situant à des distances plus importantes des magasins (ex : plates-formes surgelées,…).
    - Entrepôts de type spéculatif : en période de mévente, vente par les fournisseurs de stocks importants à bas prix.
* La mondialisation des flux
  + « Auparavant »
    - Une production nationale avec une gestion de flux nationaux et une exportation vers d’autres pays.
  + « aujourd’hui »
    - Libéralisation des marchés, développement de pays émergents (chine, Inde) et délocalisation de la production.
    - Répartition d’usines entre plusieurs pays, d’où la nécessité de coordonner la fabrication et la distribution entre les pays afin que les produits destinés a la France par exemple, arrivent en France alors qu’ils ont été fabriqué a l’étranger.
    - Fabrication « morcelée » : assemblage de différents éléments fabriqués dans différents pays (aéronautique, voitures…).
* Conclusion de l’introduction :

En résumé, la logistique est une fonction en pleine évolution, malgré qu’il soit un concept ancien, il reste en constante évolution. C’est également une fonction aux formes variées, telles que la dimension opérationnelle ou stratégique. Enfin, c’est une fonction qui s’articule avec les autres fonctions de l’entreprise.

La logistique est un élément clé dans l’entreprise. Il constitue un avantage concurrentiel mais également source d’économies.