

COÛTS LOGISTIQUES : L'EXEMPLE DE LA FABRICATION DE MACHINES AGRICOLES

Constantin LADAS

Les résultats des deux activités qui composent ce secteur présentent des écarts considérables .

En effet, pour la fabrication des tracteurs agricoles il n'y a que 21 entreprises, 8,5% des entreprises du secteur, mais ces entreprises produisent presque 41 % du chiffre d'affaires et réalisent pratiquement la moitié des investissements (41,7 %).

Quant à l'activité «Autre matériel agricole» elle produit la majeure partie des résultats avec 91,5 % des entreprises dans les domaines de la production de : matériel de préparation des sols, matériel de semis, matériel de distribution d'engrais, matériel de récolte, matériel d'élevage, matériel de traite, remorques de véhicules agricoles et outils de coupe adaptables sur motoculteur.

L'investissement des entreprises dans tous ces domaines est du même ordre que celui de l'activité «fabrication de tracteurs agricoles».

Les coûts logistiques

Ce qui caractérise la logistique de ce secteur c'est la prédominance du «stockage», de 33 % des coûts logistiques (voir tableau ci-dessus) et l'importance de l'emballage.

La valeur nominale de la logistique de 1,5 milliard de francs, pour impressionnante qu'elle soit, ne représente que 9,5 % environ et classe le secteur parmi ceux dont les coûts logistiques ne dépassent pas les 10 %.

| SECTEUR FABRICATION DE MACHINES AGRICOLES (NAP 22) 1986 | | | | |
|--|---------|-------------------|------------|----------|
| Unité : Millions de francs courants | | | | |
| | Valeurs | Parts Logistiques | % | % |
| | | | Sur ventes | Sur C.A. |
| | | | 15927,30 | 16275,00 |
| TRANSPORT | 468,67 | 31,17 | 2,94 | 2,88 |
| MATERIEL | 51,34 | 3,41 | 0,32 | 0,32 |
| PERSONNEL | 144,93 | 9,64 | 0,91 | 0,89 |
| EMBALLAGE | 231,49 | 15,40 | 1,45 | 1,42 |
| STOCKAGE | 496,93 | 33,05 | 3,12 | 3,05 |
| FRAIS FINANCIERS | 110,10 | 7,32 | 0,69 | 0,68 |
| TOTAL | 1503,46 | 100,00 | 9,44 | 9,24 |

Le transport

L'ordre d'importance des postes, dans ce secteur, se modifie quelque peu car le «transport» ne détient pas la première place, comme dans la majeure partie des secteurs analysés jusqu'à présent, mais il rejoint ceux, peu nombreux, où ce poste se situe après le «stockage» ou après l'«emballage».

Ici la différence entre le «transport» et le «stockage» n'est pas très grande, de l'ordre de deux points (voir tableaux) mais conjugué avec l'importance du poste «emballage» il pourra inciter les logisticiens des entreprises à réfléchir sur les actions à entreprendre pour harmoniser leurs coûts.

Le matériel

Les investissements, pour le matériel de transport dans ce secteur, est à l'image de celui du total des investissements (3,4 %) pour cette année. Ce poste, en règle général, se situe à la dernière place des coûts logistiques.

Pourtant le tonnage transporté par route pour compte propre est supérieur à celui pour compte d'autrui de presque quatre fois. C'est pourquoi la faiblesse de ce poste peut être attribuée à un parc de véhicules en bon état de fonctionnement. Donc pas de nécessité de renouvellement si ce n'est que partiel.

Le personnel

A travers l'analyse des chiffres il est difficile, par moment, de se rendre compte de l'importance et de la structure de la logistique dans un secteur donné. Mais il semble évident, même en l'absence d'une direction et/ou d'une dénomination logistique dans les entreprises, qu'il existe le personnel nécessaire pour effectuer les tâches logistiques comme le transport, le stockage, l'emballage...

Par ailleurs, si l'on considère la rémunération de ce personnel, de l'ordre de 141 000 francs par an, la part de ce poste (9,6 %) semble justifiée.

L'emballage

Pour un secteur produisant des marchandises assez volumineuses et peu fragiles il est difficile d'admettre l'importance de ce poste dans les coûts logistiques (15,4 %).

Ainsi il est probablement souhaitable de se référer à la structure de la production ainsi qu'à la production d'autres secteurs pour la comprendre. En effet, si les usines de production sont devenues des chaînes de montage, comme c'est le cas pratiquement pour la «voiture», on peut supposer qu'un bon nombre de pièces arrive en amont de la chaîne de production dans leur emballage. D'où probablement ce 15,4 %.

Le stockage

On peut considérer ce poste qui a fait et qui fait toujours l'objet de tant de discussions et de pratiques (voir séminaire et application des flux-tendus, stocks-zéro...) on peut le considérer, en articulation avec le «transport», comme la pierre angulaire de la politique commerciale des entreprises de tous les secteurs.

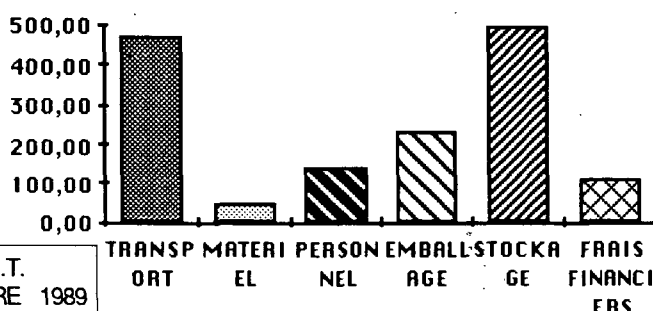
Les produits du secteur, par leur volume, exigent des surfaces considérables pour leur stockage. comme chacun le sait, les surfaces actuellement coûtent de plus en plus chères. Si l'on ajoute à ces coûts l'immobilisation des stocks on conçoit mieux le poids de ce poste qui représente un tiers des coûts logistiques.

Les frais financiers

La faiblesse des investissements du secteur et plus particulièrement ceux du matériel de transport a été évoquée plus haut. De ce fait la valeur et la part des frais financiers ne résultent, en majeure partie, que de l'importance de la valeur du stockage.

Il est à souligner par ailleurs, que les entreprises de 20 à 49 personnes, la majorité du secteur (137 entreprises sur les 247), obtiennent d'aussi faibles coûts logistiques bien que leur logistique ne soit pas structurée en direction.■

VALEUR DES POSTES LOGISTIQUES
1986



PARTS LOGISTIQUES (1986)

