

 <p style="text-align: center;"><i>Humanités</i></p> <p style="text-align: center;">UTBM F 90010 Belfort Cedex tél. 03.84.58.31.75 fax. 03.84.58.31.78 e-mail katy.cabaret@utbm.fr http://www.utbm.fr</p>	<p>OL56</p> <p>Logistique externe</p> <p>Final</p> <p>Durée : 2 heures</p>
<p>Katy Cabaret</p> <p>Erwin Morgat</p>	<p>Lundi 16 janvier 2017</p>

- *Une feuille de synthèse des incoterms recto autorisée.*
- *Une feuille Recto-Verso sur la logistique internationale autorisée*
- *Calculatrice non programmable autorisée*
- *Vous veillerez à la présentation de la copie (lisibilité, orthographe, grammaire).*
- *Merci de rédiger les parties 1 et 2 sur des copies différentes.*

Partie 1 : DOUANE ET LOGISTIQUE INTERNATIONALE (10 points)

Questions :

1/ Quelles ont été les évolutions dans le transport mondial ces dernières années (2000 – 2016) et quelles seront-elles dans les dix à quinze années à venir? (6 points).

2/ Quels sont les marchés les plus r glement s dans le transport ? Les marchés le moins r glement s ? (4 points)

Partie 2 : Logistique internationale

A partir des documents en annexe et des éléments vus en cours, répondez aux questions suivantes.

Cas n°1 : les risques logistiques. Document 1

- 1-** Pourquoi les risques logistiques s'intensifient-ils ? (3 points)
- 2-** Comment améliorer la résilience d'une chaîne logistique ? de la chaîne d'approvisionnement des frites au Japon ? (3 points)

Cas n°2 : L'économie circulaire. Documents 2 et 3.

- 3-** Quelles sont les principales motivations qui poussent les entreprises à mettre en place une démarche « d'économie circulaire » ? Quelle semble être la motivation principale de Caterpillar ? (2 points)
- 4-** Le passage vers l'économie circulaire impacte-t-il l'organisation logistique des entreprises ? Expliquez. (2 points)

Annexes :

Document 1 : Pourquoi les Japonais dépendent de la frite américaine (Questions 1 et 2)

Mis à jour le 26/12/2014

Source : <http://www.lefigaro.fr/conso/2014/12/26/05007-20141226ARTFIG00104-pourquoi-les-japonais-dependent-de-la-frite-americaine.php>

Les fast-food McDo au Japon seront à nouveau réapprovisionnés en frites à partir de début janvier. L'épisode de rationnement des frites témoigne du décalage entre une consommation en forte hausse et une production locale quasi-inexistante.

Pour faire revenir les frites, le **Japon** est prêt à utiliser les grands moyens. Le pays, au bord de la pénurie, va affréter des avions supplémentaires pour acheminer les pommes de terre surgelées depuis les États-Unis. Ces dernières sont en effet bloquées depuis plusieurs semaines dans les ports de l'ouest américain en raison d'une grève des dockers. Le rationnement, **en vigueur dans les restaurants McDonald's depuis le 17 décembre**, sera levé le 5 janvier prochain. « Nous allons continuer de suivre attentivement l'évolution de la situation et faire de notre mieux pour assurer un approvisionnement stable », a assuré **McDonald's**.

Si le géant américain des fast-food se pose comme le garant des frites du pays, c'est parce qu'il utilise à lui seul environ 45% des frites importées par le Japon chaque année. C'est essentiellement dans ce type de restaurant que les Japonais engloutissent 300.000 tonnes de « french fries » surgelées par an. Près de 80% de ces frites proviennent des États-Unis, selon **un rapport du département américain de l'Agriculture (USDA)**. La frite américaine écrase la concurrence au Japon: seuls les Canadiens (32.148 tonnes) et les Belges (15.541 tonnes) tentent encore de se faire une place.

Pas de production locale

Si les fast-food, essentiellement américains, n'ont jamais joué la carte de la frite 100% locale (à l'inverse de McDonald's en France), c'est pour des raisons structurelles. Au Japon, la production est quasi-inexistante: la frite ne représente que 2,5% des légumes transformés et surgelés dans le pays. Globalement, la pomme de terre japonaise n'a pas vocation à être transformée en frite ou croquette, rappelle l'USDA: 33% de la production se consomme fraîche et 36% est destinée aux féculeries, ces usines chargées d'extraire la fécule pour en faire des produits dérivés (nouilles, soupes, sauces...).

Le Japon fait par ailleurs face à une production de pommes de terre en constante baisse. L'an dernier, celle-ci a encore reculé de 3,5% à 2,41 millions de tonnes. La météo explique en partie le phénomène. Les agriculteurs d'Hokkaido, principale région productrice, ont subi un manque de pluie pendant la croissance du légume. Mais le problème est surtout structurel: la taille des fermes baisse et les agriculteurs vieillissant ne trouvent pas de successeurs.

En parallèle, le Japon fait face à une demande en forte progression qui atteint 15 kilos par habitant et par an. Celle-ci est portée par une jeunesse occidentalisée, amatrice de repas rapide et pas chers. McDonald's propose régulièrement des cornets de grandes frites au prix de petites. Cette politique agressive qui pousse à consommer de la frite américaine fait le bonheur des producteurs de l'ouest américain, principaux fournisseurs de l'Archipel. Dans ce contexte, « l'expansion des ventes américaines devrait se poursuivre », assure l'USDA.

Document 2 : La réutilisation et le retraitement des produits usagés : le cas de la société Caterpillar (Questions 3 et 4)

Les produits remis à neuf peuvent coûter, en moyenne, la moitié moins chère que les produits neufs, ce marché pouvant être extrêmement rentable. Chez Caterpillar, les marges des opérations de remise à neuf sont si impressionnantes que la société a fait de cette activité une division séparée. L'unité a réalisé des ventes de plus de 1 milliard de dollars en 2005 et devrait croître de 15 % par an durant les prochaines années. Ce n'est qu'une petite part des 36 milliards de dollars de chiffre d'affaires mondial du géant spécialiste des équipements lourds, mais la remise à neuf est l'une des divisions de Caterpillar qui enregistrent la plus forte croissance.

Source : www.businessweek.com/stories/2006-09-24/everything-old-is-new-again; Cité par Pauline Keh *et al.*, « La gestion des retours de produits en fin de vie : le cas de la société IBM », *Gestion* 2013/2 (Vol. 38), p. 88-96.

Document 3 : ENGINES DE CHANTIER : UN MARCHÉ DE L'OCCASION DE PRÈS DE 5 MILLIARDS D'EUROS (Questions 3 et 4)

Prolonger la durée de vie d'un produit, le remettre au goût du jour technologique (retrofit), lui donner une seconde existence (remanufacturing) : autant de méthodes anti-obsolésence employées par les mécaniciens qui s'inscrivent dans l'économie circulaire. [...]

Le retrofit et le remanufacturing permettent de créer un véritable marché de l'occasion. C'est le cas notamment des engins de chantier qui sont majoritairement reconditionnés, la destruction et le recyclage ne représentant que 10 % des cas de fin de vie. En 2013, Cat Reman, filiale de l'Américain Caterpillar, a ainsi repris plus de 2,2 milliards de pièces en fin de vie et remanufacturé plus de 73 000 tonnes de matériels, dont plus de 50 000 tonnes de fer. Dans son catalogue, Cat Reman propose environ 6 000 produits remanufacturés parmi lesquels des moteurs, des circuits de carburant et même des pneus.

Source : ECONOMIE CIRCULAIRE La mécanique dans la boucle. FIM. <http://gfi.asso.fr/wp-content/uploads/2014/12/FIM-economie-circulaire.pdf>