DAVID BECHEMILH, RESPONSABLE TRANSPORT AU SEIN DU GROUPE MANITOU (ANCENIS, 44)

« Le groupe est très à l'écoute de solutions innovantes »

Doté de 5 sites de production dans l'Ouest, le constructeur français d'engins de manutention Manitou (4 400 collaborateurs dans le monde, dont 2 300 en France) fait appel à des transporteurs matures sur le sujet de la RSE et à même de proposer des solutions vertueuses.

L'Officiel des Transporteurs : Quel est l'enjeu n° 1 en matière de transport pour Manitou ?

David Bechemilh : Concernant le transport routier en Europe, que ce soit sur les flux amont (ramassage de composants chez les fournisseurs pour alimenter nos sites de production dans l'Ouest) ou sur les flux aval (livraison de machines chez nos clients), nous avons un budget de plusieurs millions d'euros. L'enjeu prioritaire est donc l'optimalisation de nos coûts.

Le groupe a également une exigence très forte sur les délais, d'autant plus dans le contexte actuel, avec un flux d'approvisionnement des composants très tendu.

Nous devons donc être en capacité de contrôler nos coûts tout en répondant aux exigences des délais de nos sites de production.

L'O. T. : Comment est organisée l'activité de transport ?

D. B. : Elle est divisée en deux périmètres. Le premier concerne les pièces de rechange et le second la production (composants et machines), dont j'ai la charge. Nous n'avons pas les mêmes typologies de transport et acteurs. Dans le premier cas, nous sommes positionnés sur du transport express, et dans le second sur de l'affrètement.

DR

Le groupe s'approvisionne auprès de 300 fournisseurs européens et suit environ 2 500 ordres de transport par mois. En aval, nous expédions des machines à travers le monde (Europe, États-Unis, Australie, Russie…). 60 à 70 % des livraisons sont opérées par la route, le reste par voie maritime.

Nous travaillons avec une dizaine de transporteurs routiers. Parmi eux figurent des partenaires historiques et locaux avec qui nous collaborons depuis de nombreuses années. Les autres sont des transporteurs généralistes qui vont être en capacité de faire de l'affrètement partout en France.

L'O. T. : Comment les sélectionnez-vous ?

D. B. : Nous réalisons des appels d'offres tous les trois ans. Le prochain sera passé en 2023. Parmi nos critères : l'engagement RSE, lequel pèse dans l'évaluation globale des transporteurs. Nous mesurons leur maturité sur le sujet (écoconduite, renouvellement du parc…). Le groupe est également très à l'écoute de solutions innovantes (l'énergie, l'optimisation des kilomètres à vide, le digital…). Second critère : la qualité/les délais. Nous sommes attentifs à la ponctualité. Par nos appels, nous donnons de la visibilité sur les volumes à transporter. De leurs côtés, les transporteurs doivent être en capacité de nous accompagner dans nos phases de croissance. Le marché étant assez volatil, le groupe doit, quant à lui, être en capacité de fidéliser ses partenaires. Il participe, par exemple, à l'achat de bâches aux couleurs de Manitou.

L'O. T. : Sur quels points d'amélioration devrait-il porter ses efforts ?

D. B. : Le groupe est en quête de solutions innovantes, mais aussi de transport responsable. Par exemple, un transporteur peut se tourner vers le transport maritime. En effet, nous étudions actuellement la possibilité de livrer nos machines en Europe du Nord en bateau et non plus par la route.

L'O. T. : Justement, comment appréhendez-vous le report modal ?

D. B. : Aujourd'hui, le report modal n'est pas évident dans l'ouest de la France. Nous avons notamment participé à une étude sur le développement du fret ferroviaire conduite par la région des Pays de la Loire (cf. OT n° 3055). Mais force est de constater que le territoire est assez mal desservi.

L'O. T. : Vous misez donc davantage sur le fret maritime ?

D. B. : Manitou transporte chaque année environ 800 à 1 000 machines depuis l'Europe vers les États-Unis. Ce volume a tendance à croître depuis quelques années. À ce titre, le groupe soutient le projet Neoline (navires rouliers propulsés à la voile). Cette future ligne de transport transatlantique sera opérationnelle à partir de 2023.

L'O. T. : Et qu'en est-il des infrastructures routières dans la région ?

D. B. : Nos produits prennent la direction de l'est de la France à destination des autres pays européens. Les infrastructures répondent à nos besoins.

L'O. T. : Et plus localement ? Par exemple, Nantes métropole a annoncé mi-octobre 11 mesures qui vont s'échelonner jusqu'en 2024 pour décongestionner le périphérique nantais. Votre avis sur ce sujet ?

D. B. : Nous ne nous sentons pas concernés par cette problématique. Pour autant, c'est important de savoir que les pouvoirs publics prennent le sujet en considération.

● **Propos recueillis par Florence Falvy**