

DOSSIER 6 - GIE des chargeurs de la pointe de Bretagne / SUPPLY CHAIN MASTERS

LA SOCIETE UTILISATRICE	
Nom de la société :	GIE Chargeurs Pointe de Bretagne / www.chargeurspointedebretagne.com
Secteur d'activité	Agroalimentaire
Chiffre d'affaires annuel	<i>Pas de flux financier dans le GIE</i>
Effectif	Le GIE est composé de 5 membres fondateurs (Altho SAS, Hénaff SAS, Chancerelle SAS, JF Furic et Loc Maria). Sa mise en place a été soutenue par le SIOCA, comité syndical composé des représentants des communautés de communes du Pays de Douarnenez, du Cap Sizun, du Haut Pays Bigouden et du Pays Bigouden Sud, par la Région Bretagne et l'Europe.
Nom et fonction du représentant	Jean-Jacques HENAFF, président du GIE Chargeurs Pointe de Bretagne
SOCIETE PARTENAIRE	
Nom du partenaire	SUPPLY CHAIN MASTERS / www.supplychain-masters.fr
Nom du représentant	Thierry JOUENNE
LE PROJET	
1. Problématique	Du fait de leur éloignement géographique (600 km de Paris) et du fractionnement des commandes , les entreprises agroalimentaires de l'ouest Cornouaille (pointe du Finistère) assistent à l'augmentation des coûts de transport et à l'érosion de leurs marges . L'éco-taxe sur les poids lourds, qui s'appliquera en 2013, pèse également sur la compétitivité des entreprises excentrées. Face au risque réel de délocalisation des usines , industriels et élus du secteur se sont mobilisés pour trouver une solution logistique et maintenir ainsi les emplois sur place.
2- Solution mise en œuvre	Les collectivités territoriales ont financé la recherche d'une solution innovante dans le domaine de la logistique. La solution retenue consiste à mutualiser le transport à l'initiative de PME pour se désenclaver et répondre ainsi, tout en maîtrisant les coûts, aux évolutions des schémas logistiques des clients et de la réglementation. Elle se traduit par la création d'un GIE , d'une organisation logistique en réseau et d' outils techniques, informatiques et juridiques utiles à l'exploitation du processus de collaboration.
3- Objectif	Dans le cadre d'une approche collective, l'objectif recherché est de contenir l'augmentation des coûts de transport et des émissions de CO2 tout en répondant aux exigences des clients et de l'environnement.
4- Description de l'application	Le schéma directeur logistique s'étend de la Pointe de Cornouaille jusqu'aux plates-formes de la GMS et de la RHF, toute France, toutes enseignes confondues, en passant par les points de collecte des membres du GIE répartis en Bretagne et départements limitrophes. Il réunit tous les acteurs de la chaîne logistique à commencer par les chargeurs qui achètent le transport sous la houlette du GIE et collaborent avec les clients pour l'harmonisation des jours et heures de réception et livraison des commandes, ainsi que les transporteurs pour la mise en place de lignes de ramasse/livraison optimisées où les chargements sont les plus complets possible au sortir de la Bretagne. En plus du processus de mutualisation, la mise en réseau des industriels , la collaboration renforcée avec les clients et les transporteurs, ainsi que les outils spécialement conçus pour soutenir la démarche font partie de ce modèle innovant d'optimisation des chaînes logistiques.

5- Périmètre de l'application	La démarche s'adresse à l'ensemble des industriels bretons et limitrophes de produits secs et frais rencontrant des difficultés techniques et économiques pour livrer les plates-formes de la distribution.
6- Date de mise en œuvre	Etude de faisabilité : janvier - juillet 2010 Phase de conception : septembre 2010 - octobre 2011 Lancement opérationnel : 14 octobre 2011
7- Durée de mise en place	1 an
8- Nombre d'utilisateurs concernés	Dans un premier temps, 5 industriels du Sec livrant les plates-formes de la GMS (en l'occurrence Carrefour) avant d'élargir à d'autres plates-formes et enseignes en 2012. Démarrage du Frais en 2012.
9- Difficultés rencontrées et réponses apportées	Les principales difficultés tiennent aux différentes politiques et conditions de transport entre les industriels et les distributeurs, à la pression du flux tendu, aux freins des transporteurs et aux impacts du changement sur les organisations. Les réponses apportées résident dans l'harmonisation des schémas d'exploitation en collaborant avec les distributeurs et les transporteurs, dans la simulation des coûts et dans la communication externe , avec l'aide du SIOCA, tout au long du projet. A noter, également, le soutien sans faille d'un industriel leader, la volonté indéfectible des entreprises de collaborer pour se désenclaver, la persévérance de l'équipe de projet et le soutien financier des collectivités .
10- Résultats obtenus (qualitatifs et quantitatifs)	Les gains économiques et écologiques sont en cours de chiffrage depuis le GO du projet le 14 octobre 2011. Selon nos estimations, ils correspondront à la maîtrise des surcoûts logistiques en termes de préparation de commandes, de livraison et de taxation Carbone qui auraient « explosé » en l'absence de collaboration logistique dans le cas de livraisons individuelles. D'un point de vue qualitatif, la démarche jouit d'une image positive auprès des industriels, des distributeurs et des pouvoirs publics qui l'encouragent et s'en inspirent.
11- R.O.I. estimé	Il est encore trop tôt pour calculer le R.O.I. tant que la masse critique n'est pas atteinte. Son calcul se base sur des données économiques et écologiques dont les performances dépendent du nombre d'acteurs et des volumes massifiés par ligne de ramasse-livraison.
12- Perspectives d'évolution	Ce projet de logistique mutualisée en zone rurale excentrée a pour objet de s'étendre aux petites entreprises ne pouvant aujourd'hui livrer leurs produits au-delà du Grand Ouest faute de solutions logistiques économiques (dynamisation du chiffre d'affaires). Il prévoit aussi de mettre à profit les nombreux retours à vide des véhicules livrant l'industrie, les plates-formes et les magasins de la région. Une autre perspective est l'application de la même démarche à d'autres régions rencontrant les mêmes problématiques.
13- En quoi cette solution est-elle innovante ?	Ce projet multisectoriel, à fort enjeu économique et environnemental, montre que la logistique joue également un rôle sociétal . Porteurs du projet, élus des communautés de communes de l'ouest Cornouaille l'ont bien compris. Par leur engagement, ils renforcent le caractère innovant d'une solution logistique agissant comme une arme anti-délocalisation au service de la compétitivité de l'industrie et de l'attractivité du territoire.
14- En quoi le projet a-t-il impacté les performances de l'entreprise ?	Le projet impacte les marges de rentabilité des entreprises en limitant les surcoûts significatifs dus au fractionnement des commandes et à l'arrivée de l'éco-taxe en 2013. Il permet aussi de développer le chiffre d'affaires en répondant aux exigences des clients.
15- Le projet a-t-il une dimension développement durable ?	Oui. La mutualisation logistique agit comme un levier stratégique capable non seulement de réduire les surcoûts par la massification et la synchronisation des livraisons mais aussi de contribuer à la sauvegarde de l'industrie locale et au respect de l'environnement.