

SOCIETE UTILISATRICE	
Nom de la société :	GEFCO FRANCE, filiale du groupe GEFCO
Secteur d'activité	Transport de marchandises
Chiffre d'affaires annuel	Activité lot et messagerie 760 M€ (messagerie 278M€) ; groupe GEFCO 3,8 Md€
Effectif	1200 (activité messagerie)
Nom et fonction du représentant (signataire du document)	Pierre-Yves Laval - Coordination réseau messagerie
N° de téléphone	
e-mail	
SOCIETE PARTENAIRE	
Nom du partenaire :	EURODECISION (expert en mathématiques décisionnelles)
Nom du représentant (signataire du document)	Ronan Bars – Directeur Général
N° de téléphone	
e-mail	
PROJET réalisé depuis 2013	
1. Problématique	<p>Dans un secteur en récession et en surcapacité, les facteurs de différenciation concurrentielle restent faibles et tournent autour des composantes du triptyque coût, qualité, délai.</p> <p>Un réseau de messagerie c'est avant tout un ensemble de cross dock connectés par un plan de transport. Considéré comme l'ossature du réseau, le plan de transport représente souvent le 2^{ème} poste de coût après la masse salariale et définit le délai de livraison.</p> <p>Le plan de transport de GEFCO FRANCE (600 tractions quotidiennes) s'est construit au fil du temps par strates, dans une recherche d'optima locaux. GEFCO a lancé en 2013 un plan de redressement de son activité messagerie nationale. Un benchmark préliminaire a permis de mettre en évidence qu'une refonte du plan de transport dans sa totalité serait une source d'économie importante.</p>
2. Solution mise en œuvre (type d'organisation, de logiciel, d'équipements, autres...)	<p>Refonte et mise en place du plan de transport messagerie sans fermeture d'agence. Au-delà de la seule approche économique, GEFCO s'est engagé dans un projet de transformation. De ce fait, la mise en œuvre du nouveau plan (optimum global) a intégré le transfert de la conception et de la maîtrise des plans de transport et de consignment vers une structure centrale de coordination réseau. Ce projet a mobilisé une équipe mixte GEFCO (agences, structures régionales, structures achats et centrales) et EURODECISION.</p> <p>Phase 1 : Selon le cahier des charges établi par GEFCO, EURODECISION a conçu les modèles mathématiques d'optimisation sous contraintes permettant de modéliser l'existant, simuler et comparer des scénarios d'évolution. Les restitutions ont été structurées pour faciliter la prise de décision.</p> <p>Phase 2 : GEFCO a défini les scénarios à simuler par les experts d'EURODECISION, puis a sélectionné un scénario cible à creuser.</p> <p>Phase 3 : Après analyse de la faisabilité opérationnelle, l'équipe Coordination Plan de Transport a procédé à une étude approfondie de ce scénario avec les Régions. Une présentation des conclusions auprès des agences et structures a ensuite été réalisée.</p> <p>Phase 4 : Préparation de la mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • analyse d'impact sur les organisations • définition des nouveaux plans de quais (Agences) • gestion des relations transporteurs, dénonciation de contrats et appel d'offres (Achats Transport) • recherche d'optimisations complémentaires (ex. contre flux)

	<ul style="list-style-type: none"> paramétrage des systèmes (Coordination Plan de Transport) Phase 5 : Suivi du démarrage, ajustements, formations et Rex
3. Objectif	Re-définir le plan de transport GEFCO afin d'optimiser les composantes coût, délai et qualité, tout en veillant à la stabilité de l'activité des agences. En remportant l'adhésion des équipes, ce projet devait fédérer un ensemble de compétences et renforcer la culture « réseau ».
4. Description de l'application (20 lignes maxi)	La plateforme Supply Chain d'EURODECISION intègre un module construisant un plan de transport messagerie optimisé et un SIAD (Système interactif d'aide à la décision) permettant à l'utilisateur d'interagir sur la solution. Le moteur de calcul, basé sur de puissants algorithmes de mathématiques appliquées, optimise globalement le plan de transport à partir de la demande, de la localisation des sites et de leur typologie. Il a été paramétré et adapté sur mesure pour répondre aux spécificités métiers de la messagerie GEFCO. <ul style="list-style-type: none"> Principales contraintes prises en compte : délais cibles, nb de ruptures max, moyens, coûts, tps de chargement/déchargement, cut off... Principaux résultats : coûts détaillés, plan de camions, plan de consignations, carte des délais, plan d'activité des agences
5. Périmètre de l'application (fonctions, pays, sites, populations... concernés)	Ensemble des flux au départ des 36 agences GEFCO et à destination de ces mêmes agences et de 21 correspondants nationaux. Dans le cadre des flux internationaux il a été défini des hubs (matrice import/export) par lesquels les volumes transiteront.
6. Date de mise en œuvre	Le nouveau plan de transport a été appliqué en février 2014
7. Durée de la mise en place	L'étude initiale avec EURODECISION a duré 6 mois, les équipes Achat transport de GEFCO ont mis 3 mois pour mettre en production le nouveau plan de transport
8. Nombre d'utilisateurs concernés	Equipe centrale : 2 ; Agences : 36 ; Transporteurs : 192
9. Difficultés rencontrées et réponses apportées	Modélisation des contraintes d'exploitation (transit, délais) : travail itératif entre EURODECISION et l'équipe Centrale à l'aide du SIAD afin d'ajuster les contraintes en figeant ligne à ligne les choix d'exploitation (h de départ, h d'arrivée, organisation de la ligne et plan de consignation). Gestion du changement : <ul style="list-style-type: none"> outil de restitution et de modélisation de la charge de travail déplacements sur le terrain pour co-construction de la solution Adaptation aux variations de volumes : monitoring quotidien sur la phase de démarrage pour ajuster le plan transport à la demande (nouveaux clients, relance transporteurs...)
10. Résultats obtenus (qualitatifs et quantitatifs)	<ul style="list-style-type: none"> Gain financier : 2 M€ Amélioration des délais : la part du tonnage en 24h a augmenté de 50%, passant de 56% à 79%. Projet transverse fédérateur accompagné d'un suivi d'activité plus fin
11. R.O.I. estimé	4 mois
12. Perspectives d'évolution	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer le plan de transport international Retravailler le plan de transport à fréquence budgétaire
13. En quoi cette solution est-elle innovante ?	Le modèle mathématique mis en œuvre intègre de nombreuses contraintes opérationnelles très fines ainsi que plusieurs critères d'optimisation, tout en s'exécutant en moins d'une minute. De plus, le SIAD permet de prendre en compte de manière interactive et en temps réel les savoir-faire métier des acteurs centraux et régionaux du plan de transport. Ce processus a facilité l'adhésion des équipes terrain qui se sont approprié la solution.
14. En quoi le projet a-t-il impacté les performances de l'entreprise ?	La diminution du coût du plan de transport tout en augmentant fortement le taux de service en 24h a été fondamentale pour gagner en rentabilité et donc en pérennité de l'activité.
15. Le projet a-t-il une dimension développement durable ? (Si oui, précisez)	L'optimisation du plan de transport diminue le nombre de km parcourus (-11%, soit 5,2 million km/an) et le nombre de camions utilisés, soit une réduction de l'émission de CO2 comprise entre 3000 et 4000 t/an.