

Gefco **PLIP**, l'accélérateur de flux amont

C'est lorsque la Supply Chain est mondiale que le « juste-à-temps » donne le plus de fil à retordre. Gefco répond à cette problématique par sa plate-forme logistique internationale d'approvisionnement en pièce-à-pièce (PLIP) qu'il exploite au Havre depuis 2002, principalement pour les besoins de sa maison-mère PSA Peugeot Citroën. Son rôle : massifier et accélérer les flux amont de quelque 8.000 pièces de véhicules provenant chaque jour de près de 800 fournisseurs en Europe, pour les réexpédier ensuite par voie maritime vers les usines situées en Argentine, au Brésil et en Chine. 40 % de ces pièces sont reconditionnées dans l'entrepôt, en flux tendus, le reste conserve son emballage d'origine et fait l'objet d'une opération de cross-docking. Pour 80 % des pièces, le séjour au PLIP ne dure que 48 heures, de la réception à l'expédition, en passant par le conditionnement et le groupage. Les autres pièces sont traitées en moins de quatre jours. Le tout grâce à un traitement méthodique des flux. Visite en images des six principes clés.



©Gefco

30

1. Une organisation orchestrée par l'informatique

Le PLIP a la capacité d'accueillir 150 camions par jour. Une fois les marchandises déchargées, les étiquettes Galia des colis sont scannées et comparées avec l'avis d'expédition du fournisseur. Cela génère dans le WMS maison un compte-rendu informatique de réception télétransmis immédiatement à tous les acteurs concernés qui sont ainsi informés en temps réel de l'avancement des opérations. C'est le WMS qui réoriente les colis vers tel ou tel secteur de production selon le type de marchandises, et donne des informations sur le montage, le besoin de conditionnement, la « massification » et surtout, le nom du client final pour la préparation de l'expédition.



©Gefco

2. Des cellules bien séparées en fonction des catégories de pièces

La plate-forme, d'une superficie de 38.000 m² et sur laquelle travaillent 300 personnes, est divisée en cinq cellules, où sont traités différents types de pièces : les modules spécifiques (1 % des flux physiques), les petits conditionnements, les gros conditionnements (10 % des flux), les clients hors groupe PSA et au centre de la plate-forme, une cellule consacrée aux expéditions. Chaque cellule a ses particularités : celle du gros conditionnement par exemple (photo ci-contre), comporte un ensemble de tables élévatoires basculantes permettant de traiter plus facilement des éléments pondéreux comme des disques de frein ou de gros renforts de barres anti-devers.



©DR

3. Des zones d'en cours dans différents secteurs

Dans chaque secteur de la plate-forme, des zones d'en cours permettent d'affecter aux marchandises un degré de priorité afin d'ordonner le flux, de mettre en évidence les colis arrivés en retard ou de faire attendre les colis « en avance » par rapport à un groupe donné. Celle de la partie petit conditionnement est automatisée, avec un équipement de type mini-load. Il existe même une petite zone où sont rassemblées les marchandises qui ont fait l'objet d'une alerte transport et doivent partir en expédition urgente par avion, via Roissy.



©Gefto

4. Le recours à l'automatisation pour le petit conditionnement

Les flux de petit emballage (bacs de plastique ou cartons au format boîte à chaussures) sont triés grâce à une installation mécanisée et automatisée. L'objectif est de pouvoir faire face à un accroissement des volumes. Une fois dépalettisés, les colis sont déposés sur le convoyeur, scannés, puis triés à grande cadence avant d'être regroupés selon leur destination finale. Ils peuvent ou non avoir fait l'objet d'un reconditionnement.



©Gefto

5. Une cartonnerie intégrée

Dans la cellule qui contient la gare d'expédition se trouve un atelier autonome, sur 1.500 m², de fabrication in situ d'emballages, principalement de cartons palettes prémontés.



©Gefto

Cette activité interne à l'entrepôt, gérée par le fournisseur DS Smith Kayserberg, est une des particularités du PLIP. L'avantage : une meilleure réactivité et une économie d'allées et venues.

6. A chaque destination son emballage



©Gefto

Au centre de la plate-forme, la gare d'expédition voit converger les différents flux provenant des unités de manutention spécifiques. C'est ici que l'on trouve les flux « cross dock », mis en conteneurs juste après leur entrée sur le site. Les emballages diffèrent selon les destinations : par exemple, ceux pour la Chine doivent protéger les produits plus longtemps que ceux allant au Mercosur. En effet, les temps de transfert varient du simple au double. 15 jours pour l'Amérique du Sud contre 26 à 29 jours pour la Chine. **JLR**