



L'équipe Supply Chain et transport Placoplâtre à l'intérieur du tout nouvel entrepôt V5.

©JPG

PLACOPLÂTRE

Un vaste chantier industriel et logistique

24

Filiale française du groupe Saint Gobain, l'usine Placoplâtre de Vaujours (93) s'étend sur 50 hectares et emploie 565 personnes. Après deux ans de travaux et des investissements colossaux, ce site de toute première importance a pu augmenter ses capacités de production de 25 % pour le plâtre et de 130% pour les plaques de plâtre. Sur un plan purement logistique, l'industriel s'est attaché à rationaliser ses flux tant à l'intérieur du vaste entrepôt de stockage qu'à l'extérieur, entre les trois usines historiquement séparées. Une réussite.

A

près deux ans de travaux et près de 180 M€ d'investissement, l'usine Placoplâtre de Vaujours (première usine de transformation de gypse en Europe) a fait l'objet d'une profonde réorganisation. Pour cette filiale de Saint Gobain, le projet incluait la construction d'une unité de fabrication augmentant de 85 % les capacités de production de l'usine. Il prévoyait également la création d'une nouvelle plate-forme logistique (V5) de 27.000 m², faisant passer le volume

d'expédition à plus de... 500 camions jours ! Une croissance qui naturellement n'était pas sans poser de problème aux différents acteurs du projet, soucieux de s'inscrire dans un cadre respectueux de l'environnement : « *Nous nous étions engagés dans une démarche HQE tant pour les collaborateurs en interne que pour les riverains* », raconte Yan Steinberger, Directeur Supply Chain de Vaujours. « *Historiquement les camions entraînent dans l'agglomération. Pour éviter que l'augmentation de*

volume ne provoque une gêne au niveau de la population, nous avons intégré dans le projet la réalisation d'un rond-point à l'extérieur de l'usine afin que les camions arrivent directement de la nationale sans entrer en ville ».

Un vaste programme de transformation

Pour mener à bien ce projet stratégique, Placoplâtre a constitué un groupe de travail pluridisciplinaire dont le but était d'étudier de multiples scénarios : « Plusieurs mois de réflexion ont été nécessaires avant de constituer la base de cantonnement », se souvient Yan Steinberger. Outre les travaux de modernisation de la production proprement dite, ce vaste chantier devait s'accompagner d'un programme d'optimisation et de rationalisation des flux industriels et logistiques. « C'était l'occasion de revenir aux fondamentaux et d'appliquer les règles élémentaires en matière de logistique, explique Khalid Amakran, Responsable Secteur Stocks de Vaujours. Afin de réduire le temps de mise en stock et de préparation, nous avons décidé de classer les produits ABC en tenant compte de la distance à parcourir entre les différentes cellules. La réflexion a été menée dans un esprit d'optimisation mais également de réduction des risques. Il faut savoir que nous sommes dans un environnement où plus de 50 % des gens qui circulent ne sont que de passage. D'où la nécessité de limiter au maximum les risques d'accident et de sécuriser cet espace. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons mis en place des AGV (chariots sans conducteur) et réduit le nombre de chariots traditionnels. » Dans cet espace longiligne divisé en plusieurs cellules, il a été décidé de ne stocker que les produits A et B (rotation lente) dans les cellules 1, 2 et 3 et les produits C (les produits à rotation rapide) dans la cellule 4. Jusqu'ici, la mise en stock était assurée par des caristes. A présent, c'est un flux continu d'AGV piloté par le logiciel d'Acteos qui achemine les palettes de plaques de plâtre depuis la sortie des chaînes de production jusqu'à leur mise en stock. « Pour les flux aval, nous utilisons des chariots élévateurs. Mais toujours dans une volonté de réduire la pénibilité au travail, nous avons changé nos thermiques contre des électriques afin de réduire la pollution sonore et les émissions de CO₂ », précise le Directeur Supply Chain.



Le chef de quai pilote les entrées/sorties des véhicules à partir de Logidrive d'Acteos.

« Nous étions la bête noire des transporteurs »

L'un des enjeux majeur de ce vaste projet portait sur la planification du transport et la réduction des temps d'attente. La mise en place du logiciel Logidrive d'Acteos occupant une place centrale dans la nouvelle cartographie applicative, en agissant notamment sur l'optimisation des quais, la circulation en interne, la productivité et la sécurisation du site. « Une ambition forte était de sortir d'une image négative. Nous étions véritablement la bête noire des transporteurs : ils savaient quand ils entraient mais jamais quand ils sortaient ! », raconte Serge Skowronska, Responsable régional transport. « Au départ, les temps de transit duraient en moyenne 2h30. Or notre objectif était de les ramener à 1h30. Pour le permettre, il fallait travailler sur tous les segments consommateurs de temps. A cet égard, si le WMS localise assez rapidement le produit, encore faut-il pouvoir le récupérer et le charger dans le camion. Il faut savoir que nous sommes dans une configuration multi-entrepôts. Même si la capacité de la plate-forme V5 est considérable, elle reste insuffisante pour l'intégralité des références. Ce qui signifie que nous devons utiliser deux autres bâtiments situés à plusieurs dizaines de mètres. Là encore, il a fallu travailler sur l'optimisation

L'AGV arrive dans la gare où l'attend un transporteur à bande pour le déchargement en automatique des plaques de plâtre.



