

Les Agros d'Ile de France aux pièces !!



En général



Le vendredi 13 novembre, 10 agros d'Ile de France et de Picardie se sont retrouvés au Plessis-Belleville (Oise) devant l'entrée d'un des principaux magasins de pièces de rechange du groupe CNH.

Derrière ces 3 lettres (Case New Holland) se trouve un des plus grands groupes mondiaux de matériel agricole et de travaux publics.

Appartenant au groupe Fiat, cette société s'est progressivement constituée au cours des 20 dernières années par le rachat de nombreuses entreprises de tout premier plan, tant en matériel agricole (Fiat, New Holland, Ford, IH-Mac Cormick, Braud, Steyr, Laverda..) que de Travaux Publics (Case, Poclain, Fiat-Allis...).



Dans ces métiers, la disponibilité des pièces et le service au client sont des préoccupations cruciales.

Il est hors de question de laisser en panne une moissonneuse batteuse en pleine moisson ou une machine qui alimente toute une installation de carrière.

Il paraissait donc intéressant de montrer à des Agros comment un groupe d'une telle dimension s'organisait pour assurer ce service.

Les magasins pièces du Plessis Belleville

Avec le rachat de Poclain, Case, puis Fiat ont repris une partie des infrastructures de cette société qui fut dans les années 60 à 80 un leader mondial et un des fleurons de l'industrie française. Poclain avait été créé avant la 2^{ème} guerre mondiale par Georges Bataille un entrepreneur de génie qui comprit très vite l'importance de la mécanisation de l'agriculture et des chantiers.

Comme dans toute installation de ce type, une distinction est faite entre les pièces dites « A forte rotation » (très demandées) et celles à « faible rotation ».

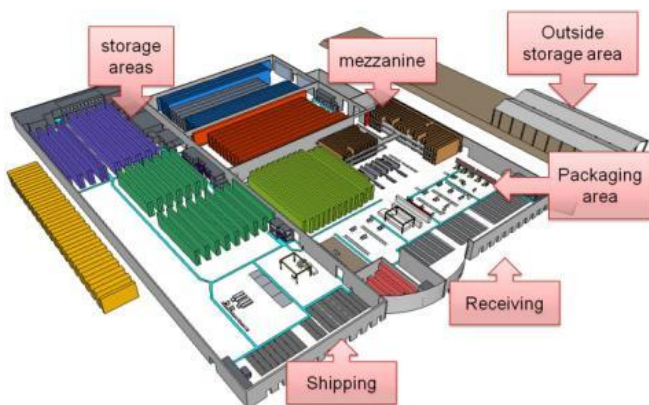
Le magasin que nous avons visité (LEP 1, pour « Le Plessis ») gère les 100 000 références les plus demandées. Un deuxième magasin, LEP 2, situé à quelques centaines de mètres stocke 250 000 autres références. Un troisième

magasin, au sud de Paris, près d'Etampes, est plus spécialement dédié au service du réseau « France ».

Progressivement agrandi et profondément remanié, il représente aujourd'hui une superficie de 64 000 m² dont 40 000 m² couverts.

300 personnes s'y succèdent au rythme de 23h/24, 7 jours sur 7, sauf 3 jours de l'année.

Une équipe spéciale y travaille en week end.



Rôle

Progressivement, le magasin a vu son rôle évoluer de celui d'un magasin "de proximité" vers un dépôt central à l'échelle quasiment mondiale.

Sa mission aujourd'hui est essentiellement d'alimenter les dépôts nationaux, surtout en Europe (Allemagne, Royaume Uni, Espagne, Italie, etc.), lesquels serviront ensuite leur réseau de proximité (importateurs, concessionnaires).

Il sert aussi d'autres magasins plus éloignés (USA, Australie, Brésil...) pour des pièces très spécifiques.



Organisation :

L'évolution de sa mission a fait totalement évoluer l'organisation du magasin.

La plupart des expéditions correspondent à des commandes programmées, ce qui permet une anticipation et une planification très précise de leur préparation et de leur départ. En cas de besoin, une commande urgente pour expédition immédiate ou enlèvement client reste possible, mais ce cas est de plus en plus rare car pouvant être traité par des dépôts plus proches de la demande.



Mais ce rôle de source centrale pour l'Europe nécessite une très forte anticipation des besoins.

Le plus typique, une bonne partie des besoins des clients en agricole se manifeste bien évidemment en été.

- Les concessionnaires doivent donc avoir les stocks nécessaires dès juin
- Ils s'approvisionnent donc auprès des dépôts "nationaux" en mai
- Lesquels dépôts s'approvisionnent au Plessis-Belleville en avril

C'est donc au printemps que le magasin connaît son pic d'activité.

A titre d'exemple, en 2014, 2370 lignes de commande en moyenne ont été traitées par jour en avril contre 810 en décembre.



Les équipes des trois postes (matin, après-midi, nuit), constituées sur la base du volontariat, gardent le même créneau horaire. Un salarié peut toutefois demander à changer d'horaire.

Fonctionnement

- Réception des pièces
- Conditionnement, si nécessaire
- Mise en stock
- Prélèvement
- Regroupement par commande
- Emballage
- Expédition

Les pièces proviennent de plus de 10 000 sources d'approvisionnement, en provenance du monde entier mais essentiellement d'Europe : usines, fournisseurs ou sous-traitants du groupe.



Une fois livrées au dépôt, elles sont inspectées, étiquetées, conditionnées. Les plus petites et courantes (rondelles ou vis) le sont sous sacherie plastique.

Les autres le sont en boîtes, cartons, ou parfois caisses en bois (réalisées par un sous-traitant à proximité), le tout personnalisé aux couleurs CNH.

Le site comprend donc toute une chaîne de conditionnement avant stockage.

Les contrôles de conformité sont réalisés de façon adaptée à l'importance stratégique de ces pièces (unitaire, au pourcentage ou aléatoire).

Nous avons été surpris de découvrir que la collecte des pièces était de moins en moins mécanisée, Les installations très sophistiquées héritées de Poclain, pour lesquelles la vitesse de préparation était essentielle, disparaissent progressivement.

La collecte se fait aujourd'hui par des chariots pilotés manuellement avec ordinateur embarqué qui indique à l'opérateur le parcours optimisé pour sa collecte qui peut correspondre à plusieurs commandes, et la saisie instantanée de chaque référence prélevée.



Puis le chariot sera déchargé vers la ligne d'expédition dans des casiers à double entrée, surnommée « Le pigeonier », chaque casier correspondant alors à une commande.



Chaque commande expédiée est souvent assez volumineuse (cartonnage de fort volume, une ou plusieurs palettes, voire camion complet).

Ces expéditions se font exclusivement par camion, en fin de journée. Le transporteur, dans le cas, le plus fréquent, d'un camion avec des commandes pour plusieurs destinations, a la charge d'en faire ensuite lui-même la répartition pour livrer la destination finale dans les 12 heures.

Les expéditions urgentes en week end se font par camionnettes du fait des restrictions de circulation des camions.

Sur le plan informatique, le magasin est relié au réseau mondial Fiat, contrôlé depuis Turin, qui gère les flux et stocks du monde entier.

La facturation est également gérée par ce système mondial.



L'entrepôt reçoit et expédie en moyenne 80 tonnes par jour.



En conclusion

Les visiteurs ont été ravis de cette visite, laquelle a une fois de plus largement dépassé le temps de visite initialement prévu (2h15 au lieu de 1h30).

Le fait d'être en tout petit groupe a eu l'avantage de permettre une très grande interactivité avec notre interlocuteur qui nous a déclaré avoir été lui aussi ravi d'avoir affaire à des "passionnés".

Le mot du GRIF

Cette visite, annoncée depuis longtemps, semblait éveiller un vif intérêt chez beaucoup des personnes informées. Les dispositions avaient été prises pour gérer une forte demande (2 accompagnateurs, bourse de co-voiturage, prévision d'une liste d'attente).

Le GRIF y avait également associé le Groupe Régional Picardie, ce site se trouvant dans l'Oise.

Force a été de constater que, malgré des relances jusque la veille, le succès n'a pas été au rendez-vous avec seulement 9 inscrits dont un seul de Picardie.

Il est difficile de cerner le pourquoi de cet écart entre ce qui paraissait prévisible et la réalité (choix de la date - proximité du 11 novembre - Annonce trop tardive ? Visite en semaine ? Sujet lui-même ?).

Nous aurons l'occasion d'en parler avec les uns et les autres à l'occasion d'autres évènements, afin de mieux comprendre ce faible succès et d'en tirer les conclusions.

N'hésitez pas à consulter la page photos de cet évènement.