



www.aslog.org

Date : 06/05/11

Pour garantir la traçabilité de ses flux, Eurocopter déploie DDS Shipper sur ses sites de production en Europe.

Pour garantir la traçabilité de ses flux, Eurocopter déploie **DDS Shipper** sur ses sites de **production** en Europe

Depuis la fin 2010, les trois principaux sites de production européens du groupe Eurocopter sont équipés de **DDS Shipper**, la solution informatique de l'éditeur **DDS Logistics**. Eurocopter voulait disposer d'un outil de traçabilité en propre et ne plus être tributaire de ses transitaires. Pour des raisons d'efficacité, son choix s'est porté sur un système de TMS du marché. Aujourd'hui, **DDS Shipper** est intégré dans un projet de traçabilité globale des flux internes et externes. Il autorise également le management des flux par alertes pour gagner en proactivité. Eurocopter exerce trois métiers : la production d'hélicoptères, la réparation et la distribution des pièces de rechange. Au sein de sa branche Industrie, Jérôme BRECHET est responsable Expédition et Transport :

Les flux amont (ou import) : approvisionnement des pièces, équipements et sous-ensembles nécessaires à la fabrication des hélicoptères sur quatre sites industriels : Marignane et La Courneuve en France, Donauwörth en Allemagne et Albacete en Espagne. La volumétrie des flux tracés à l'import correspond aujourd'hui à quelque 500 à 600 livraisons mensuelles (pour le site de Marignane) : ce sont les commandes Ex Works, celles qui sont traçables et pour lesquelles Eurocopter a la responsabilité du transport jusqu'à leur destination finale, sachant que le flux global des réceptions chez Eurocopter est beaucoup plus important (de l'ordre de 1 000 réceptions par jour), mais le transport correspondant reste de la responsabilité des fournisseurs.

Les flux aval (ou export) : livraison des pièces destinées à être assemblées chez les sous-traitants, expédition de pièces ou de sous-ensembles aux chaînes déportées en Finlande, en Allemagne, en Espagne, en Australie et au Brésil, enfin retour des pièces aux fournisseurs (flux aval ou export). À l'export, la volumétrie est d'environ 4 000 bordereaux de livraison traçables par mois (pour le site de Marignane).

Évaluation du site

Sur son site Internet, l'Association Française pour la Logistique présente ses activités, essentiellement tournées autour de la communication entre les professionnels de la logistique. On trouve également ici l'actualité de l'organisme.

Cible
Professionnelle

Dynamisme* : 1
* pages nouvelles en moyenne sur une semaine



Quant aux hélicoptères fabriqués, ils donnent lieu à deux modes de livraison : souvent, le client vient chercher ceux qu'il a commandés, ou bien, les usines d'Eurocopter livrent leurs productions aux filiales : les flux correspondants sont sous la responsabilité des filiales.

Un besoin fort de traçabilité

« Le besoin est apparu en 2007, alors que notre activité connaissait une forte croissance », explique Jérôme Brechet : « nous avons le besoin évident de tracer nos flux amont comme aval ». À l'époque, les pièces étaient confiées à des transporteurs, sans pour autant parvenir à en assurer le suivi, malgré l'existence de systèmes de traçabilité déployés en interne par ces prestataires. Un projet "global" de traçabilité des pièces, baptisé Deliver, avait été lancé : "global"... Car il devait assurer tant la traçabilité des flux internes aux usines, que des flux externes. Pour les flux internes (depuis la réception, le stockage en magasin, la livraison sur chaîne, l'expédition), il était fait usage de l'ERP qui gère l'entreprise, en l'occurrence SAP. Par contre, il n'existait aucun outil informatique pour le suivi des flux externes : devait-on utiliser SAP là aussi ? Ou bien faire usage d'un outil spécifique à un prestataire de transport ? voire choisir une solution du marché disposant d'une fonction de "track & trace" ?

Après analyse, c'est vers cette troisième voie qu'Eurocopter s'est orienté. À l'issue de l'appel d'offres auprès des éditeurs de **TMS (Transport Management System)**, c'est **DDS Logistics** qui a été sélectionné. « Nous avons été séduits par cette offre de **DDS**, car le système informatique était proposé suivant le modèle **ASP (Application Service Provider)** et donc considéré par l'éditeur comme une fourniture de service (Software as a Service) avec un mode de facturation souple. C'était en outre un système déjà connecté aux transitaires avec lesquels nous travaillions. Enfin, l'ergonomie, comme les fonctionnalités du logiciel, correspondaient à ce que nous recherchions », se remémore Jérôme Brechet : « Le choix de **DDS** nous offrait la possibilité de disposer d'un outil de tracing unique et de ne plus avoir à aller chercher l'information utile sur les différents sites des **transporteurs** ». Cet outil autorisait en outre la gestion des flux par alertes : en cas d'aléa (retard, voire dévoiement ou perte d'un colis), il allait en informer le gestionnaire du transport en temps réel afin qu'il puisse prendre à temps les bonnes décisions, ce qu'il ne savait pas faire auparavant, à l'époque où les

transitaires ne lui remontaient pas l'information. En somme, c'est un outil d'événement management qui permet d'aller chercher au plus tôt l'information d'aléa auprès du transitaire.

Les résultats

« La décision était prise d'interfacer **DDS Shipper**, solution informatique de gestion du **transport**, avec SAP... De façon à ce que SAP puisse lui communiquer toutes les informations relatives à la commande, puis récupérer les informations relatives à ce qui a été **transporté** : nos commandes import, nos modes de livraison à l'export ». Prochainement, **DDS Shipper** va être appelé à renvoyer à SAP les dates de livraison. Bien entendu, **DDS Shipper** est également interfacé avec les solutions informatiques des transitaires. La solution choisie a été finalisée en septembre 2010. « Un outil de traçabilité tel que **DDS Shipper** permet d'offrir un service de meilleure qualité à nos clients internes tels que les approvisionneurs », estime Jérôme Brechet : « nous désirions en effet disposer d'un outil accessible à tous nos clients internes. Dès lors que l'un d'eux cherche à savoir où en est la livraison de son colis, il peut à tout moment se connecter sur le système informatique, et trouver dans **DDS Shipper** l'information recherchée ».

Ces clients internes bénéficient donc d'une meilleure visibilité et peuvent solliciter le gestionnaire du **transport** en se basant sur des faits concrets. « De plus, chaque matin, nous vérifions la nature des alertes qui sont apparues de façon à pouvoir agir aussitôt : nous sommes proactifs et pouvons intervenir sur l'aléa avant que le client interne en soit informé, alors qu'autrefois, nous n'avions l'information que lorsqu'il se plaignait car son colis n'avait pas été livré ». Bref, le service rendu au client interne a été amélioré. Jusqu'alors, les indicateurs clés de performance (KPI, Key Performance Indicators) des opérations de **transport** étaient fournis par les transporteurs. Avec la mise en œuvre de **DDS Shipper** qui permet de définir des schémas de transport avec différents jalons et des délais standards entre jalons, il est désormais possible à Eurocopter d'évaluer en interne la performance de chacun de ses transports, et de piloter ses activités. « Le principal KPI utilisé à cette fin, est le délai de livraison comparé au délai contractuel », détaille Jérôme Brechet : « ce KPI est en moyenne de l'ordre de 95 % ». Il est bien entendu d'autres KPI spécifiques au monde du **transport**, tels que le taux de perte, mais ils ne sont pas fournis par **DDS Shipper**.

Et demain ?

Pour l'heure, bien entendu, à Marignane, on en est à l'heure de la stabilisation du nouveau système informatique. **DDS Shipper** a également été déployé sur les sites de **production** en Allemagne et en Espagne. Jérôme Brechet : « nous réfléchissons à la mise en place de nouvelles fonctions de **DDS Shipper**, celles qui n'ont pas été déployées dans le périmètre initial du projet, en vue de l'optimisation des **transports**, c'est-à-dire d'une préconisation par l'outil informatique, selon les caractéristiques de chaque colis, du meilleur transitaire sur la meilleure route possible ».



Propos recueillis par Jean-Claude Festinger
Texte proposé par Webmaster 1