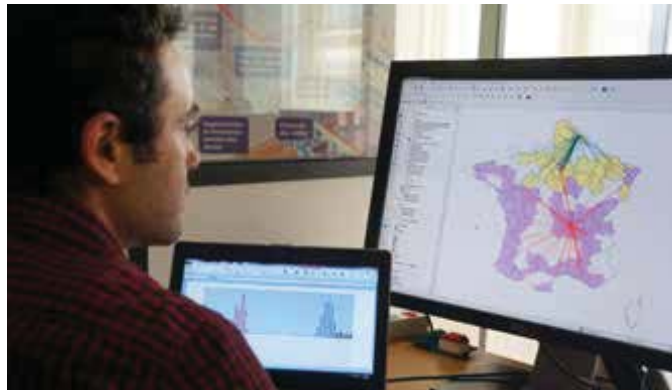


L'optimisation par les briques

Le contexte économique actuel complexifie grandement le pilotage de la chaîne logistique : renforcement des exigences clients, mondialisation et densification des échanges, augmentation du nombre de références produits, multiplication des process... Dans ce contexte, Eurodecision revient sur deux récents projets d'optimisation logistique réalisés grâce à des modèles internes intégrant les contraintes métiers.

Les techniques d'optimisation et d'aide à la décision répondent à ces challenges et permettent d'aborder de nombreuses problématiques sur l'ensemble de la chaîne logistique. En s'appuyant sur des modèles permettant d'analyser de grands volumes de données, il est possible de simuler des process complexes et d'activer simultanément plusieurs leviers d'optimisation.

Pour accompagner ses clients dans l'optimisation de leur organisation, Eurodecision se base sur des modèles et des analyses quantitatives et tient compte des aspects métier. L'entreprise s'appuie ainsi sur sa plate-forme composée de briques de calculs, qui adresse les sujets sur l'ensemble de la chaîne de décision, stratégique et tactique jusqu'à la régulation, en passant par les prévisions. A chaque niveau, Eurodecision répond ainsi à des problématiques particulières en lien avec la *supplychain* : optimisation du sourcing et du réapprovisionnement, localisation des stocks, optimisation des flux et des plans de transport, dimensionne-



ment des stocks, planification de la production, prévisions des ventes, planification des ressources humaines, optimisation de flottes... Véronique Coyette, directeur d'affaires chez Eurodecision, revient sur deux récentes missions.

Optimiser la distribution de Total

Eurodecision a accompagné le pétrolier Total dans l'optimisation de la distribution de carburants en France. La problématique était plus spécifiquement de déterminer, pour chaque dépôt, l'ensemble des clients livrés à partir de celui-ci, en tenant compte de la notion de client représentée par un canton (regroupement de stations-service clientes). Par ailleurs, ces dépôts sont alimentés

par des usines de production (raffineries) qui n'ont pas été modélisées dans l'étude. Eurodecision a ainsi travaillé à partir des données concernant les cantons (et le volume demandé pour chaque produit), des dépôts (capacité, coûts de stockage et de passage), de distances et de temps entre les sites et des coûts de livraison unitaires. Elle a pu ensuite établir des zones de chalandises pour chaque dépôt après optimisation.

Revoir le plan de transport de Gefco

Chez Gefco, le plan de transport messagerie fait partie des problématiques industrielles les plus compliquées à résoudre du fait principalement des contraintes de

décali et de connexions des camions dans les agences. Eurodecision a donc aidé son client à typer les agences (transit, hub...) en respectant les contraintes de répartition géographique des hubs (distances minimales et maximales entre eux), la connexité du graphe et la mutualisation des flux. Il s'agissait ensuite de créer des lignes camion entre les différents points du réseau pour mutualiser les flux en insérant plusieurs points de collecte ou de livraison à l'aide d'une heuristique basée sur les volumes à traiter et des contraintes de délai. Enfin, les entreprises se sont attelées à construire des consignations, c'est-à-dire les chemins à utiliser pour un couple origine/destination sachant que tout sous-chemin doit être unique par une méthode de maximisation de flots à coût minimum et à capacités mini-maxi. Résultats : Le plan de transport construit a été mis en place rapidement, a permis de réduire le nombre de camions quotidien (de 437 à 380) et d'augmenter de près de 50 % le tonnage livré en 24h (56 à 77 %). Il a été amorti en 4 mois. ■