



Les Rois de la Supply Chain 2009

| SOCIETE UTILISATRICE | |
|--|---|
| Nom de la société : | MONOPRIX / SAMADA |
| Secteur d'activité | Distribution |
| Chiffre d'affaires annuel | 3 575 M € |
| Effectif | 18 000 |
| Nom et fonction du représentant | Sabine El Kasri / Claude Samson |
| N° de téléphone | 01 78 99 97 00 / 01 49 78 33 04 |
| e-mail | selkasri@monoprix.fr / csamson@monoprix.fr |
| SOCIETE PARTENAIRE | |
| Nom du partenaire | Argon Consulting |
| Nom du représentant | Carmela Vernet / Marc Peigné |
| N° de téléphone | 01 55 46 13 00 |
| e-mail | carmela.vernet@argon-consult.com / marc.peigne@argon-consult.com |
| PROJET réalisé depuis 2006 | |
| 1. Problématique | <p>Le Groupe MONOPRIX, leader de la distribution de centre ville et défenseur du développement durable, innove en créant des nouveaux concepts de magasins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les Monop : magasins de proximité de petit format généralistes - les Beauty Monop : magasins de cosmétique - Daily Monop' : corners sandwich et alimentation rapide urbaine <p>Ces nouveaux formats ont été pensés pour améliorer la vie quotidienne de leurs clients urbains en satisfaisant leurs exigences de qualité, de temps, de plaisir, au meilleur prix. Leur mode de fonctionnement a une incidence sur l'organisation Supply Chain de MONOPRIX.</p> <p>MONOPRIX/ SAMADA s'est rapproché du cabinet Argon Consulting pour analyser l'adéquation de sa Supply Chain aux évolutions business.</p> |
| 2. Solution mise en œuvre (type d'organisation, de logiciel, d'équipements, autres...) | <p>Les solutions préconisées par Argon et mises en œuvre par MONOPRIX et sa filiale logistique SAMADA sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'un entrepôt centralisé pour les références faible rotation - modes de traitement des flux différenciés par format - mise en place de règles de gestion pour les fréquences de livraison, le mode de préparation, le mode de livraison (direct, alloti...) - réorganisation des entrepôts frais en région parisienne |
| 3. Objectif | <p>Adapter le réseau logistique avec prise en compte des évolutions business (nouveaux formats de magasins) à 5 ans, dans une démarche de développement durable en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Évaluant et optimisant les pratiques logistiques - Recherchant des solutions logistiques pour pallier la saturation des sites logistique frais - Redéfinissant les règles de gestion des flux - Identifiant les enjeux associés, les impacts sur les organisations logistiques et en proposant un planning de mise en oeuvre |
| 4. Description de l'application | N/A |
| 5. Périmètre de l'application (fonctions, pays, sites, populations... concernés) | <p>Monoprix en France :</p> <ul style="list-style-type: none"> - présence dans 85% des villes > 50 000 habitants, - 300 magasins, - 18 000 collaborateurs, - le groupe gère quatre enseignes : Monoprix, Monop', Daily Monop', Beauty monop'. <p>La logistique, gérée par Samada, est organisée autour de 14 sites</p> |

| | |
|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - 3 entrepôts PGC [Thiais, Marly, Cavaillon] - 1 entrepôt Rotations lentes [St Vulbas] - 2 entrepôts BSA [Lieuxaint, Cavaillon] - 1 entrepôt de MG [Combs la Ville] - 8 plateformes de Produits Périssables [Arras, Nancy, Tours, Neuville, Bordeaux, Plan d'Orgon, Wissous, Gennevilliers], dont 6 jouent également un rôle de PF de distribution |
| 6. Date de mise en œuvre | Fin 2007 |
| 7. Durée de la mise en place | 1 an |
| 8. Nombre d'utilisateurs concernés | N/A |
| 9. Difficultés rencontrées et réponses apportées | Problématique sociale liée au devenir du site de Saint Vulbas => création d'une activité « produits rotations lentes » exploitée sur ce site. |
| 10. Résultats obtenus (qualitatifs et quantitatifs) | <p>Les résultats obtenus se déclinent en trois axes :</p> <p>1/ Supply Chain aval : réadaptation du réseau pour mieux satisfaire le service magasin et donc les clients</p> <p>2/ Supply Chain amont : intégration d'un entrepôt de produits rotations lentes dans le réseau et élaboration d'un outil de détermination de fréquence des livraisons sur les produits frais</p> <p>3/ Intégration de la Supply Chain dans la politique de développement durable de MONOPRIX :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en 2007, 72% des produits de grand import sont acheminés par voie fluviale = économie de 120 tonnes de CO2 - en 2007, utilisation du ferroviaire et de véhicules GNV pour 210 000 palettes par an vers 60 magasins en Ile de France |
| 11. R.O.I. estimé | Retour sur investissement : environ 1 an |
| 12. Perspectives d'évolution | <ul style="list-style-type: none"> - reprise des livraisons directes magasins sur entrepôts (cross-docking, éclatement, ...) - nouvelles fonctionnalités SI suite à la refonte des systèmes Supply Chain |
| 13. En quoi cette solution est-elle innovante ? | Cette solution est innovante dans le sens où elle prend en compte tous les domaines de la Supply Chain : du flux amont des plate-formes d'approvisionnement jusqu'au flux aval des magasins tout en tenant compte des problématiques de développement durable. |
| 14. En quoi le projet a-t-il impacté les performances de l'entReprise ? | <ul style="list-style-type: none"> - Analyse des productivités des entrepôts : chaque fonction a été modélisée et benchmarkée par rapport au marché - Adaptation des niveaux de stocks à chaque type de rotations produits - Amélioration des taux de service magasins - Adaptation du réseau et de l'organisation aux perspectives 2012 |
| 15. Le projet a-t-il une dimension développement durable ? (Si oui, précisez) | <p>Ce projet s'inscrit dans la stratégie de développement durable menée par MONOPRIX/ SAMADA :</p> <p>1/ Recherche de moyens de transport alternatifs au transport routier dans le but d'éviter de consommer de l'énergie fossile : mise en place du réseau fluvial pour les produits de grand import et du réseau ferroviaire pour l'approvisionnement des magasins parisiens.</p> <p>2/ Pour le transport routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilisation de camions roulant au GNV, - optimisation du transport <ul style="list-style-type: none"> o optimisation des kms parcourus, o augmentation du taux de remplissage des véhicules, o diminution des kilomètres à vide. <p>3/ Concentration des rotations lentes sur un entrepôt central afin de limiter le nombre d'envois par magasin.</p> |