

DOSSIER 18 – COFELY Energies Services – KURT SALMON

SOCIETE UTILISATRICE	
Nom de la société :	COFELY Energies Services
Secteur d'activité	Energie
Chiffre d'affaires annuel	3,4 Md€
Effectif	13.600 collaborateurs en France
Nom et fonction du représentant	François-Xavier Dugripon, Directeur de Soven, filiale d'approvisionnement d'énergie
SOCIETE PARTENAIRE	
Nom du partenaire	KURT SALMON
Nom du représentant	Cédric Dewidehem, Senior Manager
Structuration de la filière d'approvisionnements Biomasse de GDF-SUEZ, projet en cours, débuté en 2010	
1. Problématique	<p>Notre projet découle de l'adoption par la France de la loi Grenelle I (le 4 août 2009), qui fixe pour objectif une part de 23% d'énergie renouvelable au sein de la production énergétique en 2020. Cette loi va, entre autres, conduire à une multiplication par 10 des usages industriels du bois énergie, et par là même, aboutir à une structuration progressive de cette filière, encore peu organisée. La filière bois énergie tient une place importante dans la politique de développement durable du groupe GDF-Suez, qui développe son réseau de chaufferies fonctionnant au bois, exploitées par sa filiale Cofely. Ces chaufferies sont, dans une large mesure, approvisionnées par la société Soven, centrale d'achat d'énergie et filiale à 100% de Cofely. Pour faire face et accompagner la structuration de cette filière bois énergie, Soven doit faire évoluer son organisation mais se trouve confrontée à plusieurs enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De nombreux acteurs, avec peu d'interactions aujourd'hui, devront travailler de manière collaborative (énergéticiens, transporteurs, exploitants forestiers...) - Un système de mesures standardisé et accepté par tous devra être mis en place - Sur cette filière à fort enjeu environnemental, le transport devra être organisé et les échanges devront être formalisés de manière à minimiser l'impact environnemental
2. Solution mise en œuvre	<p>Kurt Salmon a accompagné Cofely sur deux chantiers complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation du schéma directeur d'approvisionnement et de distribution du bois énergie à moyen et long terme - La définition de l'organisation, des processus et du SI cible, et la mise en place d'un outil TMS (DDS Shipper), afin de garantir la productivité et le suivi des opérations
3. Objectif	<p>L'objectif de ce projet était double :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir le schéma d'approvisionnement, de stockage et de transformation du bois et d'organisation du transport permettant de sécuriser la filière de la manière la plus efficace possible, tout en minimisant les impacts environnementaux. - Définir les processus cibles devant être supportés par le système d'information et l'architecture applicative cible, puis les mettre en œuvre.
4. Description de l'application	<p>Un des chantiers menés consistait en la mise en place du module « chargeur » proposé par l'éditeur DDS Logistics, permettant de maîtriser des flux logistiques nationaux et internationaux complexes, depuis le lieu d'expédition jusqu'à la livraison finale.</p>
5. Périmètre de l'application	<p>L'optimisation du schéma directeur a porté sur le territoire français, en considérant les chaufferies actuelles et futures à horizon 2015, ainsi que les gisements forestiers et industriels (palettes issues des activités logistiques, connexes de scieries...).</p> <p>La mise en place de DDS Shipper a pour but d'assurer les activités opérationnelles, depuis la passation des commandes jusqu'à leur réception et leur paiement.</p>

6. Date de mise en œuvre	Le schéma directeur optimisé a été validé en septembre 2010. Le déploiement de l'outil DDS Shipper auprès des premières chaufferies pilotes a quant à lui été lancé en avril 2011.
7. Durée de la mise en place	Le schéma directeur permettant de faire face à l'augmentation des volumes a été établi entre mai et septembre 2010, durée pendant laquelle différents scénarii ont été testés. La solution DDS Shipper a été retenue en décembre 2010 et les premiers pilotes, les chaufferies d'Achères et d'Epinal, ont été paramétrés et lancés entre mars et avril 2011.
8. Nombre d'utilisateurs concernés	Les utilisateurs concernés, tant par l'optimisation du schéma logistique que par l'application, sont les chaufferies, les fournisseurs de bois énergie et les transporteurs. L'application a été conçue pour pouvoir gérer 1000 utilisateurs, connectés via des portails web dédiés accessibles aux chaufferies, fournisseurs et transporteurs.
9. Difficultés rencontrées et réponses apportées	Les difficultés rencontrées découlent du caractère nouveau de la démarche entreprise par GDF-Suez. En effet, sur cette filière en plein développement : - L'accès aux données, notamment de positionnement des gisements de bois (forêts et déchets industriels), est difficile car les sources sont multiples - Les acteurs communiquent très peu entre eux et utilisent des unités de mesure différentes (stères, tonnes, m3, MWh) - Le niveau de contractualisation des relations fournisseurs, transporteurs et clients est faible, ce qui induit variabilité des prix et difficulté de contrôle des transactions Pour faire face à ces principaux problèmes, Soven a d'une part fait appel à un cabinet d'experts forestiers (le Cabinet Coudert), et d'autre part acheté une prestation de recensement des gisements à l'Inventaire Forestier National (IFN).
10. Résultats obtenus (qualitatifs <u>et</u> quantitatifs)	Le schéma directeur optimisé prévoit un gain de 6,4 M€ par rapport au Business Case envisagé initialement. D'un point de vue qualitatif, ce projet a permis d'accompagner la structuration de la filière en accélérant la contractualisation avec les fournisseurs et les transporteurs.
11. R.O.I. estimé	Le R.O.I. de ce projet est estimé à 2 ans.
12. Perspectives d'évolution	Sur cette filière en pleine structuration, les rôles et responsabilités sur les processus nouvellement définis restent à préciser. Les approvisionnements se font aujourd'hui exclusivement par la route et depuis des gisements français, mais des flux internationaux, fluviaux, voire maritimes sont à l'étude. DDS Shipper pourrait également être étendu à d'autres énergies (électricité, fuel...).
13. En quoi cette solution est-elle innovante ?	Ce projet présente une démarche innovante par la diversité et la spécificité des acteurs impliqués tout au long de sa réalisation. En effet, toutes les études ont fait collaborer plusieurs expertises : une base de données des gisements a été réalisée à l'aide de l'IFN et du Cabinet Coudert. Cette base de données de 90.000 « points forêts » a ensuite été exploitée par des spécialistes de l'optimisation (la Société Transept) pour aboutir au schéma directeur final. D'un point de vue outil, la démarche est également nouvelle car DDS Shipper était initialement conçu pour sélectionner un transporteur en connaissant le point de départ et le point d'arrivée de la marchandise. Le système permet dorénavant de sélectionner fournisseur et transporteur pour l'approvisionnement en bois énergie, sans que le positionnement géographique du fournisseur soit déterminé a priori.
14. En quoi le projet a-t-il impacté les performances de l'entreprise ?	Le projet a eu un impact fort sur les performances de Soven, lui permettant de mettre sous contrôle les processus de commande, d'exécution, de facturation et de reporting. Il a également permis d'accélérer des chantiers parallèles tels que la contractualisation des relations fournisseurs, transporteurs et clients, ou les études d'acquisition de terrains pour la mise en place de plateformes logistiques.
15. Le projet a-t-il une dimension développement durable ?	Le bois est une énergie renouvelable car la quantité de CO ₂ rejetée lors de sa combustion est comparable à celle absorbée par l'arbre au cours de sa vie. A échelle humaine (contrairement aux énergies fossiles), la balance est donc positive ou nulle. Par ailleurs, la forêt, qui représente 30% du territoire national, a vu sa surface accrue de 50% depuis 1950 et seuls 60% de l'accroissement naturel sont prélevés chaque année. Pour ne pas perturber cet équilibre, les enjeux sur le transport sont considérables. Lors de la construction du schéma logistique, une contrainte d'optimisation a donc été d'imposer un approvisionnement dans un rayon maximum de 100 km par la route. Ces enjeux ont également conduit à mettre en place des indicateurs de mesure du CO ₂ produit par l'exécution du plan de transport.