

Johan Renaud (à gauche), l'un des quatre petits-fils du fondateur de GPA, chargé du développement, aux côtés de **Yann Benais**, consultant au sein d'Elyka.

Industrie du futur

GPA réinvente

la casse auto

Trois générations séparent le chiffonnier-ferrailleur des années soixante de la casse du XXI^e siècle. À Livron-sur-Drôme, près de Valence, l'entreprise familiale GPA a poussé à l'extrême le curseur de l'automatisation et de l'informatisation, en refondant totalement sa supply chain où chaque pièce est unique. De l'arrivée du véhicule aux expéditions des pièces détachées, tout a été repensé pour traiter dix fois plus de volumes tout en permettant aux opérateurs de travailler en parfaite sécurité. Zoom sur la plus grande case de France, qui déploie un modèle de logistique unique en son genre.

En bordure de la célèbre route nationale 7, le bonhomme gonflable géant du grand-père, qui signalait dans les années 1980 la présence de la casse GPA (Géant Pièces Auto), a disparu depuis bien longtemps. Les fiches bristol roses et vertes de l'aïeul qui recensait ses stocks de pièces détachées ont été reléguées aux archives.

Aujourd'hui, Johan Renaud, l'un des quatre petits-fils du fondateur, avec la bénédiction familiale et son soutien financier, a totalement métamorphosé le métier. Le jeune trentenaire a convaincu ses actionnaires, grands-parents, frères et sœurs, d'investir 24 M€ dans la refonte du site. L'ancienne maison provençale où Edward, le grand-père, vendait ses pièces dans le salon, a été conservée. Elle jouxte désormais une plateforme



Le bâtiment de 12 000 m² au sol, inondé de lumière naturelle, a été construit par GSE.

logistique XXL, comme un pied de nez à l'histoire... Les 14 puis 24 hectares sont un terrain de jeu formidable pour le petit-fils, qui a grandi au milieu des Kapla et des Lego avant d'étudier dans une école de commerce, suivie d'un mastère en sciences politiques.

Un défi relevé en deux mois

« Nous sommes passés de l'artisanat au mode industriel, avec un outil qui fonctionnait à pleine charge, en seulement deux mois. GPA est la plus grande casse de France et détient 5 % de parts de marché. Un site unique au monde de par sa taille, son degré d'informatisation, son pilotage des flux. Sans l'assistance et la rigueur de Yann, je n'aurais jamais pu mener à bien un tel projet ! », lance Johan Renaud. Yann Benais, expert en logistique au sein d'Elyka Consulting, a accompagné GPA à chaque étape, depuis la conception du futur site industriel et logistique jusqu'à sa réalisation et son démarrage opérationnel : « Après avoir élaboré les principes d'implantation et de fonctionnement, nous avons défini les équipements process pour supporter cette organisation, réalisé les cahiers des charges et mené les appels d'offres fournisseurs jusqu'à la supervision de la mise en œuvre ».



GPA en chiffres

- 1977, année de création.
- 37 M€ de CA.
- 24 ha de terrain à Livron.
- 24 000 véhicules traités par an en moyenne.
- 92 000 pièces d'occasion produites en 2020.
- 25 000 pièces neuves en stock.
- 350 colis en moyenne expédiés par jour.

Les opérateurs « augmentés » bénéficient de l'assistance de la mécanisation, à l'image de ce retourneur qui, avec son bras articulé, fait basculer le véhicule pour faciliter le démontage du moteur.

et les expéditions. Les travaux se sont déroulés en trois phases entre septembre 2018 et octobre 2020. « J'ai construit une usine digitale autour de l'opérateur dont l'activité n'est pas automatisable, mais qui désormais offre une capacité de démontage de 85 véhicules par jour », explique Johan Renaud, chargé du développement.



Démontage chrono en 7 séquences

Les véhicules, collectés auprès des assureurs dans toute la France (de Strasbourg à Perpignan) via la propre flotte de camions porte-véhicules de GPA, arrivent sur le site où un premier tri s'opère. « Un tiers est revendu en l'état vers 2 900 clients dans 29 pays. C'est ce qui permet de financer le démontage et le recyclage des deux autres tiers. La première difficulté est que nous ne maîtrisons pas la quantité de véhicules ni les dégâts subis, et notre organisation tient compte de ces paramètres afin d'éviter les ruptures de charge. Nous ne travaillons pas de la même façon sur une Twingo, un 4X4, un véhicule électrique ou thermique », précise le dirigeant.

À peine le seuil de la plateforme franchi, le véhicule suit un process décomposé en 7 séquences. Toutes les 18 minutes, le véhicule posé sur un chariot change de poste et avance sur les 7 000 m² en circulant sur des rails. Un tag apposé sur le pare-brise et la vitre latérale délivre des informations sur les cadences et la productivité des opé-

Un véritable défi logistique, avec pas moins de 80 000 références et 350 familles de pièces, du démarreur au capot en passant par l'alternateur ou le rétroviseur. « Il fallait définir les gabarits des pièces fragiles, lourdes, imposantes, en intégrant les emballages, et tenir compte de la fréquence de rotation des articles. Autre challenge : réussir à rationaliser les modes de stockage et de picking malgré une très grande diversité de la morphologie articles, tout en améliorant l'ergonomie et l'efficacité des opérations », résume Yann Benais.

GPA rase les 3 000 m² d'entrepôt et confie à GSE la construction d'un bâtiment de 12 000 m² au sol et 17 000 m² en surface développée. L'édifice concentre la chaîne de démontage, le stockage des pièces



rateurs qui travaillent de 7 h 30 à 15 h 30. « Nous avons développé notre propre ERP, identifié les tâches selon 7 postes : contrôle, retrait des roues et du pare-brise, ouvrants et pare-chocs, dépollution, groupe motopropulseur et finition », détaille Johan Renaud.

Pour certaines tâches particulièrement pénibles, les opérateurs bénéficient de l'assistance de la mécanisation, à l'image de ce retourneur qui, avec son bras articulé, fait basculer le véhicule pour faciliter le démontage du moteur. Une fois nettoyées et contrôlées, toutes les pièces vivent leur moment de gloire lors de la séance photo. En effet, grâce à des prises de vues sous tous les angles, elles seront vendues en ligne sur le site de GPA. « Nous scannons le QR code de la pièce avec toutes ses références, et nous avons également normalisé les photos. » Une fois emballées, les pièces attendront patiemment dans l'immense entrepôt logistique avant de reprendre vie dans un nouveau véhicule. Le site dispose de cinq jours de stock.

Pilotage et visualisation en temps réel

Deux zones logistiques ont été définies. La première, 5 000 m² de superficie, concentre des moteurs palettisés et sanglés, ainsi que les portières et vitrages emballés dans des cartons. Des chariots tridirectionnels permettent d'aller chercher les pièces gerbées sur huit niveaux. Quant aux petites pièces auto, placées dans un bac, elles circulent sur un convoyeur avant de s'élancer dans les airs. Un élévateur les emmène à 9 m de hauteur pour rejoindre la mezzanine de 5 000 m². Compte tenu de son activité atypique, GPA a développé en interne son WMS, qui supervise également la gestion des stocks sur le parc. Toutes les informations sont remontées vers la salle de pilotage des opérations, truffée de moniteurs. « Nous pilotons et visualisons les flux en temps réel. Production, performance des opérations au regard du budget prévisionnel, logistique des stocks et expéditions sont examinées avec des statistiques permettant de connaître la performance du jour et de la semaine », indique Johan Renaud. Il s'appuie également sur une DSI



composée de sept spécialistes en science des données.

Ainsi, une commande passée avant 16 heures est expédiée le jour même. GPA livre ses pièces, garanties deux ans, sous 48 heures sur toute la France. Chaque jour, en moyenne 750 colis sont expédiés, du petit carton à la palette. Onze ramasses quotidiennes sont assurées par différents transporteurs (TNT, Kuehne+Nagel, Colissimo, etc.). « Notre logiciel, *Expedito de TDI France*, interfacé avec nos ventes et nos prestataires, sélectionne automatiquement les transporteurs en fonction de la typologie du client, de la pièce et du lieu de livraison. » Le taux de retour des pièces de GPA est de 7 %.

Impact de la crise sanitaire

La clientèle est composée pour moitié de particuliers et pour l'autre de garagistes. Petit coup d'œil dans le

rétroviseur : que de chemin parcouru depuis la vente des pièces auto dans le salon du grand-père ! Au fil des ans et du développement des technologies, l'entreprise a franchi plusieurs étapes : vente par téléphone, en boutique, puis par Internet, avant de basculer totalement en vente à distance en 2020 en raison de la pandémie. Néanmoins, à Livron-sur-Drôme, les habitants bénéficient d'un drive adossé à l'usine, fréquenté quotidiennement par une cinquantaine de clients.

Les appels sont traités dans le centre d'appel où les opérateurs conseillent les clients sur les produits recherchés, aidés dans leur requête par les écrans qui délivrent instantanément toutes les informations sur la disponibilité des pièces. Des écrans géants indiquent également la performance quotidienne de chacun et les appels non traités.

Avec la crise sanitaire, le site, qui pouvait traiter jusqu'à 85 véhicules par jour, est tombé à 60 en raison de la baisse de près de 40 % du nombre d'accidents, induite par les confinements successifs et le couvre-feu. Moins de véhicules en fin de vie, donc moins de pièces à traiter et à revendre.

En 2020, GPA, qui emploie 200 collaborateurs, a traité 20 000 véhicules et réalisé un chiffre d'affaires de 37 M€ pour un résultat net de 1 M€. « Quand un véhicule est réparé, l'occasion n'est utilisée que dans 3 % des cas. Les mentalités doivent évoluer », affirme Johan Renaud, ardent promoteur de l'économie circulaire. Le pied sur l'accélérateur, il vise les 75 M€ en 2024.



GPA éclaire deux communes

Au cœur de l'économie circulaire, GPA a investi 11 M€ en 2018, dans l'achat et l'installation d'ombrières photovoltaïques sur 4 ha où sont stockés les véhicules. Une production d'électricité renouvelable qui contribue à alimenter les 5 000 habitants des communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme.

**NATHALIE BUREAU
DU COLOMBIER**