

RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE

DOW

Rue Frederic Kuhlmann
60870 VILLIERS SAINT PAUL

PICARDIE-CHAMPAGNE-ARDENNE

2020

➤ Mots clés : transport matières premières, émissions CO2, logistique durable, développement transport fluvial, empreinte carbone, optimisation des taux de charge



L'ENTREPRISE

Production de polymères acrylique solubles dans l'eau.



LE CONTEXTE

L'une des matières premières principale conditionnée en conteneur vrac liquide est importée des deux seuls fournisseurs mondiaux situés en Chine et en Inde. Depuis des années, les approvisionnements étaient réalisés via le port d'Anvers puis par transport routier sur 300 km jusqu'au site de production de Villers Saint Paul dans l'Oise. Compte tenu des délais d'approvisionnement, l'entreprise est obligée de passer commande plus de deux mois à l'avance. Ce temps d'approvisionnement très long ainsi que la criticité de la matière obligent à maintenir un stock tampon important sur le port d'Anvers.

La problématique de base fût de repartir de zéro et d'imaginer un schéma logistique innovant permettant d'augmenter la masse nette moyenne livrée par conteneur et de réduire nos coûts de transports ainsi que les frais de stockage sur le port d'Anvers. En cherchant à augmenter la masse nette livrée par conteneur, on réduit le nombre annuel de transports et donc on réduit les émissions de CO2.



IDÉE ET OBJECTIFS

L'idée : utiliser le port du Havre pour importer la matière première afin de pouvoir bénéficier du transport routier à 44 tonnes de PTAC entre le Havre et l'usine. En approfondissant le sujet, l'entreprise s'est rendue compte de la possibilité de placer ses conteneurs sur une barge au Havre et de les remonter sur la Seine jusqu'au port fluvial de Longueil Sainte Marie situé à seulement 16 km de son usine.

Les objectifs sont donc la réduction des coûts de transports, l'augmentation de la masse nette transportée par conteneur, la diminution des coûts de stockage. Réduire les émissions de CO2 et la distance entre le lieu de stockage de la matière première et le site de production pour réduire le temps de réapprovisionnement en cas d'urgence.



MISE EN OEUVRE

Les ressources associées sont les départements Logistiques et Supply Chain de l'usine de Villers Saint Paul qui ont été à l'initiative du projet et la direction du site.

Le département Douane a aussi beaucoup œuvré afin de rajouter le port fluvial de Longueil Sainte Marie dans la procédure douanière de domiciliation unique (PDU). La société Bolloré, pour la responsable grand comptes et la société Logiseine pour le directeur des ventes.



RÉSULTATS

Alors que l'arrivée par le port d'Anvers contraignait à ne pas dépasser 40 tonnes de PTAC (23,5 tonnes net de marchandise par livraison), une arrivée par le port du Havre permettait de bénéficier du 44 tonnes de PTAC (25 tonnes net de marchandise par livraison).

- Cette différence de tonnage livrée par conteneur nous permet d'économiser 19 voyages par an.
- Les conteneurs arrivent maintenant à 16 km de l'usine sur le terminal fluvial. Conditions idéales de stockage à coût nettement réduit.
- Le nouveau design permet de supprimer 220 camions par an entre Anvers et le site de Villers Saint Paul.
- Le terminal fluvial de Longueil Sainte Marie a été intégré l'année dernière dans la Procédure Domiciliation Unique (PDU) ce qui permet de dédouaner la marchandise directement à son arrivée sur le port de Longueil.
- La réduction de l'import de 19 conteneurs par an ainsi que le retrait de la route de 220 camions entre Anvers et Villers Saint Paul permet de réduire les émissions de CO2 de 150 tonnes par an.
- L'utilisation du port de Longueil Saint Marie permettra à Dow de participer au développement de la région.



BÉNÉFICES ET PERSPECTIVES

Cette approche innovante a fait l'objet d'une note interne dans le journal NOW de DOW de Janvier 2018.

Le port de Longueil Sainte Marie n'existe que depuis quelques années et les industriels environnants ont du mal à faire confiance à cette solution locale pour effectuer leurs exportations. C'est très probablement dû à un manque de connaissance et communication sur les possibilités de cette plateforme fluviale. L'expérience réussie par DOW pourra être partagée et bénéficier ainsi à d'autres sociétés exportatrices basées dans la région.

Evolution du projet en 2021 :

Le port de Longueil Sainte Marie a été repris par la compagnie maritime Maersk qui a dû se résoudre à stopper les rotations sur Longueil à cause d'un déséquilibre entre importations et exportations.

Les conteneurs de l'entreprise transitent toujours par barge, mais entre le Havre et Gennevillier, qui est donc désormais le port fluvial d'attache de Dow, en espérant un jour voir rouvrir la ligne Le Havre - Longueil Sainte Marie.



GLOBAL COMPACT : ODD



ODD 9 : Promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation

ODD 12 : Etablir des modes de consommation et de production durables

ODD 13 : Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques

ODD 17 : Partenariats pour la réalisation des Objectifs

