



Entreprendre à l'international

LA REVUE DES CONSEILLERS
DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

Chine

Des fissures dans la muraille économique

OCÉAN INDIEN

Un laboratoire de la
gestion de l'eau

ARABIE SAOUDITE

« The place to be »

Le défi de la décarbonation



Rencontre avec Stanislas Bailly,
CEO de SNECI

Propos recueillis par Joselyne Studer-Laurens, CCE

Société familiale de conseils et services implantée dans 10 pays et sur 3 continents, SNECI a pour objectif l'amélioration de la performance industrielle et commerciale dans des industries très variées : automobile, ferroviaire, aéronautique, métallurgie, énergie, santé, cosmétique... Le groupe apporte à plus de 450 clients dans le monde des solutions locales aux problématiques soulevées par les industriels, notamment concernant la décarbonation de la *Supply Chain*.¹

1. Chaîne logistique



**STANISLAS
BAILLY**

En quoi la décarbonation de la chaîne logistique est-elle un enjeu majeur pour le futur de l'industrie ?

C'est un enjeu majeur car le transport de marchandises représente environ 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Pour réduire cet impact, les entreprises doivent repenser l'ensemble de leur chaîne logistique, de l'approvisionnement à la distribution.

Quels sont les principaux leviers d'action pour décarboner la *Supply Chain* ?

Les principaux leviers d'action pour décarboner la *Supply Chain* sont l'optimisation des flux, le recours à des modes de transport et à des carburants plus propres. Sur le premier point, il s'agit de réduire le nombre de kilomètres parcourus par les marchandises, en repensant les itinéraires, les chargements et les entrepôts. Par exemple, nous avons mis en place un système de planification et d'amélioration des flux entre un constructeur automobile et ses fournisseurs de rang 1 et 2 (en France et en Chine) pour le transport de pièces (des sièges). Concrètement, cela a permis d'optimiser le nombre de conteneurs chargés depuis la Chine mais également de réduire de 35 % le nombre de kilomètres parcourus par les camions sur les routes françaises, grâce notamment au stockage au sein d'un entrepôt SNECI situé à proximité des

installations de l'équipementier. Quant aux modes de transport et aux carburants plus propres, il faut favoriser des modes moins polluants que le transport routier : ferroviaire, fluvial. Ainsi, pour livrer des pièces depuis l'Asie vers l'est de la France, SNECI privilégie de façon quasi systématique une arrivée au port de Rotterdam, ce qui permet ensuite de livrer les entrepôts via un transport fluvial. Par ailleurs, nous privilégions dans nos arbitrages biocarburants, hydrogène et électricité.

En plus de ces leviers traditionnels, la décarbonation de la Supply Chain peut également s'appuyer sur de nouvelles technologies...

L'intelligence artificielle peut être utilisée pour améliorer la planification des transports, optimiser les stocks et réduire les pertes. Par exemple, de plus en plus de transporteurs utilisent des logiciels d'optimisation des flux basés sur l'IA. De même, les grands acteurs tels que SAP, Microsoft ou Dassault Systèmes incorporent désormais la mesure et la réduction de l'empreinte CO₂ de la logistique dans leurs SGI (systèmes de gestion intégrée).

L'Internet des objets permet de suivre les marchandises en temps réel (*asset tracking*) et identifier les opportunités d'optimisation. Ainsi, cette fonctionnalité permet à un constructeur automobile d'optimiser ses plannings de production via la connaissance en temps réel de l'évolution de ses stocks.

Enfin, la réalité augmentée et la réalité virtuelle peuvent être utilisées pour former les collaborateurs à la logistique durable et réduire les erreurs. Chez



©SneCI

DHL, des lunettes de réalité augmentée guident désormais les préparateurs de commandes pour l'empilage des produits sur les chariots. Cela conduit à des itinéraires de préparation avec moins de déplacements et un haut niveau de sécurité.

Quelles sont les principales difficultés rencontrées ?

J'en vois trois principales : le coût des investissements nécessaires, l'absence de normes harmonisées et le manque de données.

Pouvez-vous donner un exemple d'industrie en pointe versus un secteur plus à la traîne ?

L'industrie automobile est à la pointe dans ce domaine, avec des constructeurs qui demandent désormais de façon systématique à leurs fournisseurs de documenter l'empreinte carbone de leurs pro-

SNECI
Stanislas Bailly,
au centre

duits. À l'inverse, l'industrie de la défense, qui est très liée à des enjeux de souveraineté, est pour le moment moins engagée dans la démarche.

Quelles sont les perspectives pour la décarbonation de la Supply Chain ?

Les efforts des entreprises commencent à payer, mais il reste encore beaucoup à faire pour atteindre les ambitieux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour rappel, la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) de la France prévoit les objectifs suivants : réduire les émissions de GES de 40 % par rapport à 1990 d'ici 2030 ; réduire les émissions de GES de 55 % par rapport à 1990 d'ici 2035 ; atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. L'Union européenne s'est également fixé pour objectif de réduire ses émissions de GES de 55 % par rapport à 1990 à l'horizon 2030. ■