



Candidat les ROIS DE LA SUPPLY CHAIN 2010

SOCIETE UTILISATRICE	
Nom de la société :	NOVOCERAM
Secteur d'activité	FABRICATION CARRELAGE EN CERAMIQUE
Chiffre d'affaires annuel	40 M €
Effectif	150
Nom et fonction du représentant (signataire du document)	Vincenzo Borgese – Logistique & Transport
SOCIETE PARTENAIRE	
Nom du partenaire (qui a fourni tout ou partie de la solution)	CCI DROME PORT DE VALENCE
Nom du représentant (signataire du document)	JEAN DE ZAYAS
PROJET réalisé depuis 2007	
1. Problématique	Changement schéma logistique approvisionnement matières premières turques pour réduire les coûts et aussi l'impact sur l'environnement. Jusqu'à la mise en place du projet, Novoceram s'approvisionnait en terre d'origine turque, déchargée en Italie au port de Ravenna, puis transportée par camions bennes. Nous avons cherché une solution alternative qui nous permettait de diminuer le coût de transport routier et l'impact de ce type de transport sur l'environnement (gaz à effet serre).
2. Solution mise en œuvre (type d'organisation, de logiciel, d'équipements, autres...)	La solution alternative a été le transport fluvial-maritime avec un navire de taille moyenne de 6000 T qui a transbordé à Fos sur Mer sur une barge fluviale. La barge était ensuite déchargée au port de Valence pour être acheminée en partie directement vers Novoceram par camion et en partie stockée à l'intérieur du port. La consommation annuelle de la terre, qui était chargée auparavant en Italie, est égale à la taille d'un seul navire. Par conséquent, un seul navire était suffisant à couvrir la consommation annuelle pour cette typologie de terre. Pour rendre plus rentable cette opération nous avons intégré dans le projet une autre typologie de terre avec une consommation annuelle de 13.000 T. Ceci nous a permis d'augmenter la rotation des produits et aussi de rendre plus rentable ce nouveau schéma logistique. Avec un volume d'environ 18.000 nous aurions 4 opérations annuelles.
3. Objectif	Réduction coûts logistiques et impact environnemental
4. Description de l'application (20 lignes maxi)	
5. Périmètre de l'application (fonctions, pays, sites, populations... concernés)	
6. Date de mise en œuvre	26/03/2009
7. Durée de la mise en place	Pas déterminable
8. Nombre d'utilisateurs concernés	
9. Difficultés rencontrées et réponses apportées	Un des obstacles de ce schéma logistique a été la difficulté à déterminer le juste équilibre entre la capacité des cales des différents navires et nos besoins. En effet la contrainte était de charger 2 types de terre dans le navire maritime composé de 2 cales de capacités différentes. L'objectif était de garantir l'équilibre des stocks de ces 2 produits pour qu'ils arrivent en rupture au même moment. Mais cet équilibre n'a pas pu être

	respecté à cause de la taille du navire trouvé au moment du chargement.
10. Résultats obtenus (qualitatifs et quantitatifs)	Economie de coût logistique d'environ 20%.
11. R.O.I. estimé	
12. Perspectives d'évolution	Les objectifs futurs sont de continuer à utiliser ce schéma logistique tant que rentable mais aussi acheminer d'autres produits par voie fluviale. A partir de janvier 2010, une autre matière première sera acheminée sur le même schéma logistique en provenance du Portugal. Novoceram étant situé au bord du Rhône, l'évolution que l'on peut envisager est la construction d'un quai sur le Rhône pour décharger directement les barges, mais le projet est lié au volume de matières premières qui peut être acheminé le long du fleuve.
13. En quoi cette solution est-elle innovante ?	
14. En quoi le projet a-t-il impacté les performances de l'entreprise ?	Le projet a impacté directement sur la réduction de coût d'approvisionnement MP mais aussi sur la fabrication car les nouvelles matières premières ont des caractéristiques qui garantiront une plus basse consommation d'énergie et une nouvelle formule de mélange de matières premières.
15. Le projet a-t-il une dimension développement durable ? (Si oui, précisez)	Le projet a permis d'enlever 200 camions sur un parcours de 800 km et 500 camions sur un parcours de 600 km. Aujourd'hui nous avons les mêmes volumes de camions sur une distance beaucoup plus courte (35 km). Au final le nombre de km parcourus a été divisé par 18 car on est passé de 460.000 km parcourus à 25.200 km. Le projet a permis de sauver 970 arbres dans l'année car on a parcouru 434.800 km en moins en conséquence moins CO2 plus d'arbres sauvées. .