

La logistique durable du groupe Binderholz par le ferroviaire

Delphine LEONARD
Binderholz
Paris, France



1. La logistique durable du Group Binderholz par le ferroviaire

Binderholz est un groupe créé en 1957 en Autriche par Monsieur Binder à partir d'une scierie à Fügen.

65 ans plus tard le groupe compte 5000 employés répartis sur 29 sites et six pays (Autriche Allemagne Grande-Bretagne Lettonie Finlande États-Unis) Il est le numéro un de la filière scierie et transformation de bois massif en Europe avec : une usine de panneaux en bois massif 3 Plis (1989), une usine de lamellé-collé (1996), deux de CLT (2006 et 2016), le rachat de Klenk en 2017, deux acquisitions aux États-Unis en 2020 et le rachat du groupe BSW en 2021 pour un chiffre d'affaires de 2 milliards environ.

Acteur du développement durable, Binderholz s'est interrogé sur sa stratégie logistique et a décidé d'agir en toute cohérence en limitant ses émissions de CO₂.



Image 1 : localisation des sites Groupe Binderholz en date de mars 2022

2. Les enjeux et objectifs

2.1. Le constat

Le volume de marchandises transportées va augmenter de façon drastique jusque 2030 (+ 40 %), mais les infrastructures routières sont déjà à leur limite.

De plus, le transport par route manque cruellement de conducteur.

Tous les acteurs portent aujourd'hui une responsabilité écologique et souhaitent également que leur logistique soit écologique, en cohérence avec leur problématique RSE. L'environnement mondial, les restrictions politiques et les attentes d'objectifs climatiques, notamment en termes de réduction de CO₂, poussent les entreprises à trouver d'autres moyens de transport

2.2. La concertation

Binderholz a organisé en Autriche la première conférence sur le transport ferroviaire de marchandises à l'image de ce qu'il se passe habituellement au niveau européen.

Il a réuni tous les acteurs impliqués pour une concertation : les représentants de l'Etat, des régions, des chambres du commerce, les sociétés de transport ferroviaire et logistique les sociétés de transport les opérateurs de terminaux et d'interminables, les fabricants d'équipement ferroviaire... pour les consulter sur les besoins du groupe.



Image 2 : 1^{ère} Conférence sur le transport ferroviaire de marchandises du Tyrol

2.3. Les objectifs

Le Groupe Binderholz a décidé d'appliquer une stratégie de logistique bas carbone en limitant l'usage du transport routier, en utilisant le transport par rail ou bateau pour l'ensemble de son flux de marchandises, du bois rond au produits d'ingénierie finis ; pour les échanges entre site ou à destination des clients et chantiers.

3. Les actions

3.1. Réactivation des transports amont

Binderholz a décidé de réactiver le transport des bois ronds ou billions de 4 à 5 m :

- 20 000 camions par an ont été remplacés dans l'une des vallées les plus touristiques du Tyrol
- 3 trains de 10 wagons ont été mis en place et circulent continuellement grâce au développement de wagons optimisés
- du terminal Jenbach (AT) à Fügen (AT), distant de 7 km l'un de l'autre, 1000 wagons circulent en six semaines.
- Binderholz a obtenu le prix de la mobilité du Tyrol en 2021



Image 3 : le train qui achemine les bois ronds du terminal Jenbach (AT) à Fügen (AT)

3.2. Bois sciés et granulés de bois

Binderholz expédie une partie de ses bois sciés et de ses granulés de bois par train :

- le chargement se fait directement à la Scierie de Fügen (AT) permettant une réduction de trafic de 1000 wagons par an soit 4000 trajets en camion économisés
- les granulés de la série de Kosching partent également en Italie du sud à Ingolstadt par rail
- Les scieries Binderholz de Finlande (FI) envoient leur bois de sciage par rail, ensuite les paquets prennent un navire et arrivent finalement par rail.



Image 4 et 5 : chargement des granulés et des paquets de bois de sciage

3.3. Les bois d'ingénierie livrés sur le chantier

Binderholz possède 2 usines dédiées au bois d'ingénierie lamellé-collé et CLT :

- L'usine de lamellé-collé de Jenbach est capable d'expédier des poutres jusque 34 m de long par rail : ce fut le cas pour un projet en Norvège ; une salle de sport de trois 360 m³ à Knapstad (NO) a été livrée depuis l'Autriche par train
- Les usines de CLT et modulaires expédient depuis Hallein (AT) ou Burgbenheim (DE) des transports de produits combinés vers la Suède, la Norvège, l'Allemagne et la France. Ainsi un parking bois de 18 000 m² a été livré à Malmö en Suède



Images 6 et 7 : chargement de poutres lamellé-collé et convoi mixte de CLT BBS et lamellé-collé

- 5500 m³ de CLT sont également partis par le rail vers les États-Unis via un transfert par bateau non-stop sur l'océan Atlantique, le fleuve Saint-Laurent, la région des grands lacs jusqu'à Cleveland : une distance de 7500 km au total avec seulement 103 km par camion



Image 8 : chargement du bateau

3.4. La France

La France n’est pas en reste puisqu’une plate-forme logistique a été mise en place au Blanc-Mesnil pour recevoir les wagons mixtes lamellé-collé CLT fin 2019.

Elle permet de stocker à l’arrivée la marchandise pendant 15 jours les chantiers qui sont ensuite livrés au camion sur les kilomètres restants.

Pendant la Covid elle a servi de lieu de stockage puisque les usines Binderholz n’ont pas fermé : nous avons notamment pu stocker les terrasses / toitures du chantier NEW à Asnières-sur-Seine.

Nous avons également livré par exemple les murs et plancher d’une partie du programme de la Zac Léon Blum à Issy-les-Moulineaux.



Terrasses de NEW, Asnières-sur-Seine, DubuissonArchitecture





CLT BBS par rail de Burgbenheim vers Paris

Stockage 15 jours sur la plateforme puis livré chantier...ou plus pendant le confinement lié au COVID



Lot A1 ZAC Léon Blum, Issy-les Moulineaux
Brenac Gonzalez & Associés



Transports combinés de produits finis ■

Image 9 : exemple de projets livrés en France