

A l'orée de Bruxelles, sur le territoire de Forest, non loin de l'autoroute de Paris, Volkswagen Belgique a, depuis 1970 - après 22 années d'existence sous une autre dénomination - poursuivi une progression remarquable dans un secteur que l'on dit pourtant "en crise".

Troisième assembleur de voitures sur le territoire Belge en 1985, avec une part de plus de 16% des véhicules produits, Volkswagen Belgique a pu, en mars de la même année, fêter le montage de la sept millionième Golf (7.000.000 pour l'ensemble des usines du groupe), l'une des 168.488 produites en un an à Forest, soit une production quotidienne de plus de 900 unités. En 1986, nouveau score: 192.649 voitures, soit une moyenne de 1000 par jour.

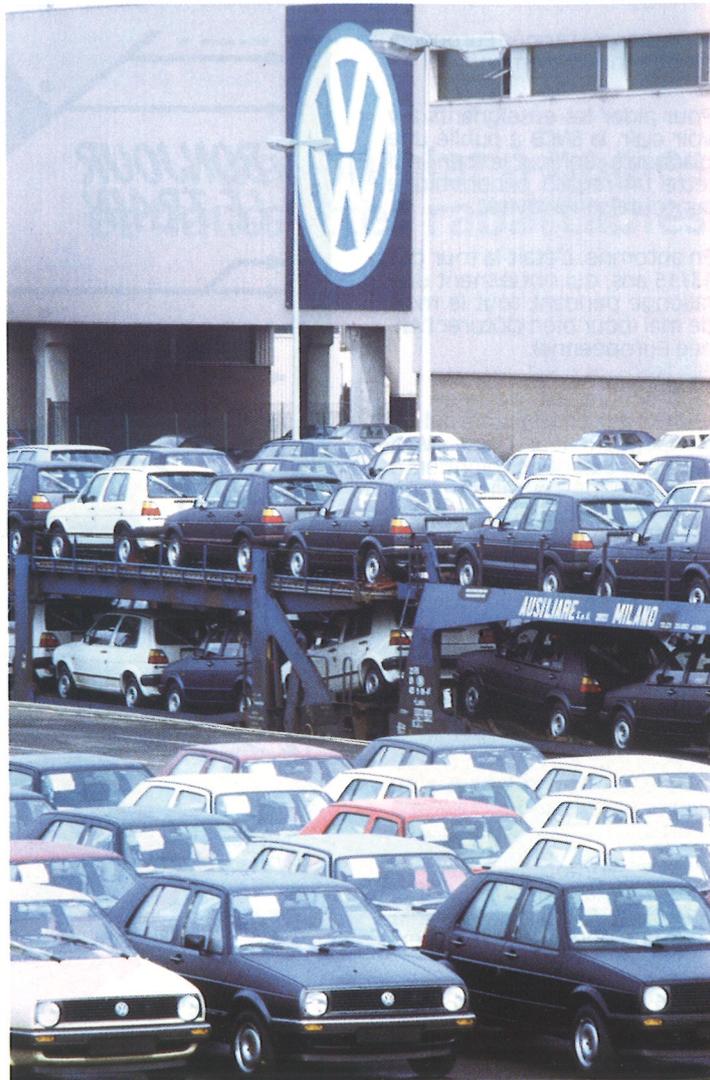
VW confie à des robots le travail "ordinaire" et à un personnel qualifié les tâches de fine diversification et le contrôle de qualité. Ce dernier concept est au centre des préoccupations de la firme: le moindre défaut détecté vaut au véhicule un retour en case départ, de manière à ne pas trahir la confiance des acheteurs qui est, comme pour toute entreprise, un pilier du succès commercial. A ce sujet, le groupe VW classe ses usines dans une échelle de référence dont l'unité de Forest occupe traditionnellement l'un des plus hauts échelons. Il s'agit donc d'une usine performante, qui a besoin de transporteurs performants.

Notre partenaire: le service "mouvements"

Un service de l'usine - un seul et même service - organise et contrôle tous les mouvements de matières et de produits finis.

★ Il reçoit les approvisionnements de pièces détachées, qu'elles proviennent d'autres usines du groupe (pièces de tôlerie, éléments mécaniques essentiels et moteurs) ou des usines de fournisseurs indépendants.

★ Il gère un stock de pièces de quelque 3.000 références, idéalement dimensionné, c'est-à-



VW - SNCB: 33.000 wagons par an

dire étroitement adapté aux besoins de la production et limité à des termes aussi courts que possible.

★ Il répartit les pièces détachées tout le long des chaînes selon un système informatisé très astucieux.

★ Enfin, il assure, en aval, l'expédition des 1000 voitures montées chaque jour au départ d'un parking qui peut absorber au plus 13 à 1500 véhicules (autrement dit un jour et demi de production).

En majorité, ce service occupe des caristes (plus de 200) qui circulent sur toute la surface de l'usine pour distribuer la substance dont les chaînes se nourrissent. Mission essentielle si l'on calcule qu'en équipe de jour, de 6 à 22 heures, chaque minute, une voiture neuve peut rejoindre le parking.

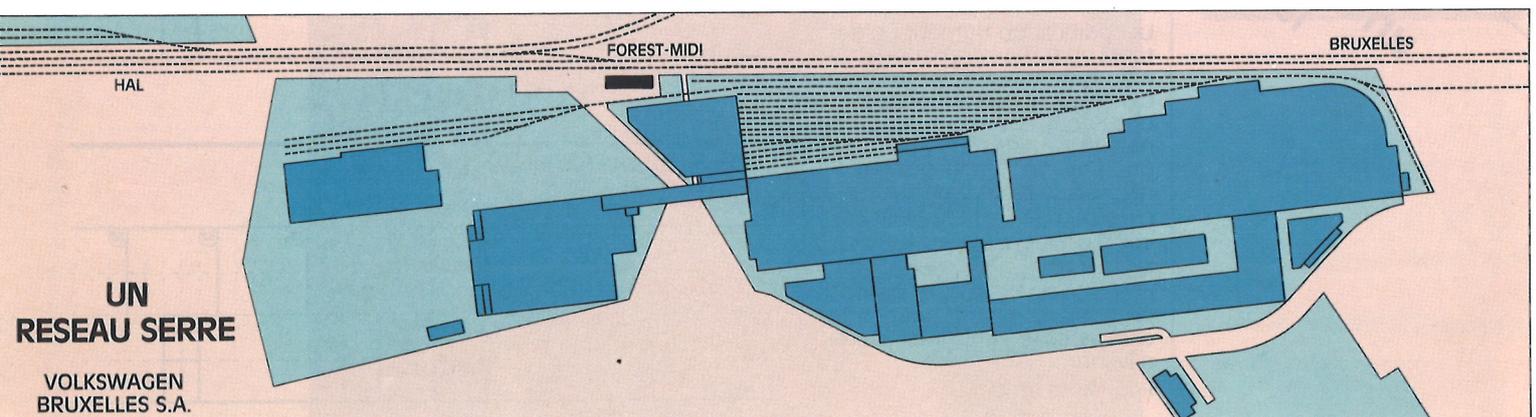
Derrière ce département se trouvent les transporteurs, acteurs à part entière de la méthode de travail. Le chemin de fer en est, bien entendu.

Back ground ferroviaire

Le groupe VW (européen) possède 150 grands wagons fermés articulés qui travaillent en rotation permanente entre les usines pour transporter notamment les éléments de carrosserie et de mécanique. Il se sert également de wagons loués pour le transport des autos, et de wagons Tbis et Hbis des réseaux ferroviaires concernés. Pourquoi des Tbis et Hbis? Parce que ceux-là présentent le volume minimal pour un travail rentable.

Dans l'un de ses grands wagons articulés, VW empile 66 containers chargés de 9 boîtes de vitesses (des pièces très lourdes). Faites le calcul: 594 boîtes arrivent ainsi en une fois, deux tiers de la quantité nécessaire pour une journée de production. Au retour, les mêmes wagons peuvent remonter 72 containers vides; c'est dire s'ils présentent un volume intéressant: grosso modo deux fois et demie le volume d'un Tbis ou Hbis.

On trouve par contre moins lourd mais plus volumineux. Des



1000 golf montées tous les jours, 60% sont des "4 portes", le reste des "2 portes". L'usine, pour tourner à plein, a donc besoin tous les jours d'environ 3.200 portes livrées en containers-cadres par groupes de 10. Quel volume!

Evacuer toutes les deux heures

VW Bruxelles possède 6 points de déchargement ferroviaire, en plus d'un faisceau de 12 voies en cul-de-sac qui constituent sa gare de triage. Trois véhicules Unimog assurent les mouvements jusqu'à l'entrée des halls, après quoi les wagons sont mus par une chaîne sans fin, le temps d'être déchargés et éventuellement rechargés de "vidanges".

Dans l'ensemble, 8 trains complets arrivent à Forest chaque semaine tout droit des usines allemandes. A cela s'ajoutent 14 à 15 wagons quotidiens expédiés par des fournisseurs indépendants. Une méthode particulière d'acheminement de ces derniers a été mise au point il y a trois ans. Les fournisseurs allemands dirigent leurs wagons sur Montzen où se fait une concentration; l'arrivage à Forest est donc groupé en rame, ce qui procure une accélération sensible des mouvements (une journée gagnée depuis que ce système est au point). Les wagons arrivés à Montzen à 17 h sont à Forest le lendemain matin à 9 h.: Montzen joue donc le rôle d'une gare de formation axée sur le délai jour A/jour B prévu par le Plan-TOP de la SNCB.

On peut estimer qu'une moyenne de 50 wagons entrent tous les jours sur le raccordement de Forest (soit 11.200 dans chaque sens par an). Un raccorde-

ment assez exigü, qui oblige à évacuer les wagons vides ou chargés de vidanges en moyenne toutes les deux heures, de manière à éviter les embouteillages. Des investissements sont engagés pour agrandir cette aire de travail.

Le trafic d'approvisionnement est pratiquement constant. L'usine disposant d'une réserve de stock d'un jour et demi en tôlerie et de trois jours pour les autres fournitures, le maillon "transport" ne peut faire défaut: il faudrait ralentir la production, sinon l'arrêter tout bonnement.

En aval, au-delà de 300 kilomètres, le chemin de fer est très compétitif. Aussi prend-t-il en charge des transports de voitures pour l'Italie, la France, la Hollande, et des villes allemandes éloignées (Munich, Bremen, Kiel, Nuremberg...). Ce trafic mobilise 5.000 wagons par an.

En train, les voitures quittent Forest le lendemain de leur montage. Par la route, elles partent généralement le surlendemain, ce délai supplémentaire étant indispensable à l'accomplissement de tâches administratives.

D'autres transports de voitures du groupe VW touchent également la Belgique: des usines allemandes et des usines espagnoles vers notre pays, ou des usines allemandes vers la France en transit par la Belgique. Quelque 7.700 wagons assurent ces transports.

Qualités marquantes

Les grands wagons du groupe, nous l'avons dit, tournent en permanence entre les différentes usines. Le groupe leur a fixé une cadence de rotation de quatre jours entre Wolfsburg et Bruxelles: un pour charger en



Allemagne, un pour le trajet aller, un pour décharger en Belgique et un pour le trajet de retour. C'est, de l'avis, même du responsable du trafic à Forest, une cadence très élevée.

D'autant que parfois, pour atteindre le seuil de rentabilité d'un wagon, on y fait du chargement groupé: un approvisionnement de pièces lourdes complété de pièces volumineuses plus légères. Cela n'arrange pas les réceptionnaires de Forest, qui doivent alors jongler sur leur réseau intérieur pour que le wagon soit déchargé en deux fois, à deux endroits différents.

Vous l'avez compris, VW a choisi le chemin de fer pour ses qualités marquantes: sa grande capacité de transport, la rapidité des acheminements, sa fiabilité, qui permet les programmations les plus serrées, et sa faculté de s'intégrer sagement aux extrémités de la chaîne de production.

Une chose est sûre, et nous l'avons constatée en traversant halls et bureaux: le partenariat VW/SNCB est un exercice de dialogue permanent, dans lequel chacun est attentif aux problèmes de l'autre. En 1986, le Plan TOP a donné toute satisfaction à Forest. Même si l'on travaillait déjà vite, on a encore gagné deux heures sur le délai de mise à disposition. Des améliorations ont été apportées constamment à la réalisation des acheminements - on peut rappeler celle qui a porté sur le groupage des wagons isolés venus d'Allemagne.

Cette attention constante a porté ses fruits: de 1983 à 1986, le trafic a augmenté sur toutes les relations. Des chiffres: 80% de mieux pour les pièces détachées, 25% pour les voitures achevées.

L'actualité ferroviaire pas à pas

S'il fallait donner encore une preuve de l'intérêt que VW Bruxelles porte à l'offre ferroviaire, nous dirons que cette société a mérité le titre de "premier gros client Inter Delta".

Le nouvel Inter Delta a fait mouche à Forest. A chacun des trois départs hebdomadaires, VW intègre dans ce train de cinq à huit wagons complets. Et si la formule était applicable tous les jours, nul doute que des wagons VW prendraient l'Inter Delta tous les jours ouvrables.

Personne ne sera étonné d'apprendre que la qualité de la rotation a été l'élément déterminant au moment du choix de cette forme d'acheminement. Travaillant sur base d'un parc de matériel limité, avec des programmes d'utilisation très serrés, VW devait être séduit par cette offre performante et compétitive.

La garantie de respect du délai d'acheminement (sanctionnée le cas échéant par une ristourne sur le prix de transport) fait de la formule Inter Delta un outil particulièrement bien adapté aux besoins de l'entreprise forestoise. La gare de Forest-Midi, proche voisine de l'usine, est l'un des points de concentration belges des wagons complets en trafic Inter Delta. Pouvaient-on rêver meilleures conditions?

