

Just-in-time

GRACE AU NORLINK ET AUX TRAINS-BLOCS

Pour Volvo Europe Transport, les livraisons "just-in-time" sont cruciales. Afin d'acheminer ses pièces dans les délais entre la Suède et Gand, l'entreprise se repose sur la ponctualité des trains-blocs et du Norlink (EurailCargo).

Juridiquement, Volvo Europe Transport appartient à l'usine de montage de voitures de Gand (Volvo Cars Europe Industry). Mais cette entité - qui réalise au total un chiffre d'affaires de 2,8 milliards de francs avec 69 personnes - s'occupe aussi de l'organisation de tous les mouvements de marchandises pour les deux autres usines Volvo à Gand (Volvo Europe Truck et Volvo Truck Parts).

Chez Volvo Europe Transport, Urbain Boone est responsable de deux volets importants: l'import-export et les activités portuaires. Ce qui implique qu'il gère la sous-traitance du transport et qu'il dirige le déchargement et le chargement des cargos de Tor-Line.

"Actuellement, nous avons six départs de Gand et de Göteborg par semaine, explique Urbain Boone. La manutention s'effectue pendant la nuit, pour nous permettre de traiter des marchandises reçues au tout dernier moment. Cette nouvelle liaison maritime correspond aux normes les plus récentes de notre projet "lead-time". Ce programme nous impose des délais de transit aussi courts que possible, tant pour les matières premières que pour les produits finis."

On ne peut plus attendre

Bien entendu, ces exigences draconiennes ont



Urbain Boone (Volvo Europe Transport) : "Pourquoi nous avons choisi le rail ? Grâce aux horaires cadencés, nous pouvons acheminer d'importants volumes très réguliers dans un délai fixé. Et ceci, à des prix compétitifs."

un impact sur le transport par chemin de fer. "Dans ce domaine aussi, nous cherchons en permanence à réduire les temps de transit", assure Urbain Boone qui s'affirme satisfait des services du rail. Il avance deux arguments dans son plaidoyer pour le train : "Un coût de transport concurrentiel dans le respect des délais imposés et la fiabilité de la livraison, aussi bien avec les trains-blocs qu'en EurailCargo."

La garantie de ponctualité est d'une importance capitale. En effet, le just-in-time n'est pas une notion vide de sens pour Volvo. L'assemblage et la distribution de pièces détachées tournent avec des réserves inférieures à une journée. Une interruption dans l'approvisionnement aurait donc des conséquences directes pour plusieurs usines, paralysant aussitôt des milliers de collaborateurs et de nombreux clients. Il n'est plus possible de se permettre le moindre retard. Même les cabines de camion sont livrées en cadence avec les lignes d'assemblage. Ici, le stock varie entre un jour et deux jours, tout au plus. La marge de manoeuvre est donc toujours très étroite.

Vers le grand Nord

Le transport par rail n'est pas une nouveauté pour Volvo. Depuis 1981, des pièces d'acier formées sont transportées par conteneurs en chemin de fer, de Suède (Olofstrom) jusqu'à Gand. Là, ces tôles sont assemblées pour former la carrosserie d'un modèle qui a beaucoup de succès, la Volvo 850. Cette année, il faut s'attendre à environ 24.000 rotations, c'est-à-dire une moyenne de 30 wagons à six essieux par jour pour un total de 120 conteneurs. Ces wagons sont fournis par Intercontainer. Au début de 1990, Volvo a commencé à expé-

dier des cabines de camions en wagons conventionnels (procurés par Interwagon) du grand Nord de la Suède (Umea) jusqu'à l'usine de montage de Gand. Les trains repartent à vide vers Umea ou, parfois, remplis de sièges. Ce trafic représente environ 18.000 cabines par an, ce qui correspond à neuf ou dix wagons par jour. A chaque fois, on choisit, autant que possible, des trains complets. Sinon, les wagons sont accrochés à l'EurailCargo Norlink qui garantit des navettes ponctuelles.

Nouveau défi

Aussi bien en Suède qu'à Gand, des grues puissantes réalisent les opérations de chargement avec rapidité, souplesse et fiabilité. Les infrastructures ferroviaires ont été considérablement développées. Dans les usines suédoises, la voie rentre dans les usines tandis qu'à Gand, les conteneurs sont déchargés sur le quai du Sifferdok et les cabines, sur le Noorddok.

Qu'est-ce qui a décidé Volvo Europe Transport à confier le transport de ces pièces au chemin de fer? "Grâce aux horaires cadencés, nous pouvons acheminer des volumes importants et réguliers dans un délai fixé", répond Urbain Boone. "Et ceci, à un prix compétitif. Des délais de transit encore plus rigoureux en relation avec des "lead-time" plus courts constituent un nouveau défi pour le rail. Mais je ne vois pas pourquoi le chemin de fer ne pourrait pas réussir ce pari."