



Au milieu des années 1990, le producteur de papier suédois Stora cherchait une solution à la congestion du trafic en Allemagne du Nord, et à rationaliser d'une manière plus respectueuse de l'environnement la distribution de ses produits. Cette solution est aujourd'hui mise en pratique : une chaîne logistique complète où les différents maillons travaillent en totale synergie.

Au centre du nouveau concept logistique de StoraEnso, se trouvent les SECU, c'est-à-dire les "StoraEnso Cargo Unit". Il s'agit de conteneurs de dimension spéciale (13,8 m de long, 3,6 m de large et 4,4 m de haut) qui ont une capacité allant jusqu'à 90 tonnes. Ces conteneurs sont déplacés horizontalement au moyen de translifters.

Intégration totale

Au départ des usines suédoises, les SECU sont acheminés au port de Göteborg par les SJ, les chemins de fer suédois. Les voies, les ponts et les tunnels ferroviaires ont été spécialement adaptés pour permettre le passage de wagons d'un

Pour acheminer sa production à travers l'Europe entière et outre-mer, le géant scandinave du secteur papetier StoraEnso a mis au point une chaîne logistique totalement intégrée. Pas moins de 8 entreprises travaillent en parfaite collaboration pour que le papier et la cellulose arrivent à destination en just in time.

StoraEnso

Chaîne logistique sur mesure à

pois total de 25 tonnes par essieu. Les voies ferrées suédoises sont les seules en Europe qui admettent ce format.

Au port de Göteborg qui a érigé des infrastructures portuaires appropriées, les conteneurs sont transbordés sur des navires spéciaux RoRo construits par Wagenborg Shipping et exploités par Cobelfret. La taille des cales a été spécialement calculée en fonction des dimensions des SECU.

Un premier navire, le Spaarneborg, est en service depuis le début du mois de janvier (voir B-Cargo News n°1/2000). Le deuxième, le Schieborg, sera lancé en avril et le troisième, le Slingeborg, prendra la mer à partir de novembre. Ensemble, ces bateaux assureront cinq arrivées par semaine, après un trajet Göteborg-Zeebrugge de 36 heures.

Zeebrugge, plaque tournante continentale

Le port de Zeebrugge a également construit des quais confor-

mes aux conteneurs et aux navires. Au terminal moderne aménagé sur un terrain de 30 hectares, le StoraEnso Base Port Zeebrugge, les navires sont déchargés et chargés par le manutentionnaire Sea-RO Terminal en moins de 6 heures, ce qui réduit le temps d'attente des navires.

Le stockage se fait en flux tendu. Les installations permettent de décharger les SECU et de manipuler les produits dans un espace clos, protégé du vent et des intempéries. Parmi les produits finis traités, on retrouve notamment du kraft et du papier destiné aux journaux.

Un autre terminal, réservé à la pâte à papier, sera bientôt opérationnel.

La cellulose, matière première du papier, arrivera par bateau de différentes régions d'exploitation du monde, notamment de Scandinavie, du Canada et du Brésil. Elle est destinée aux unités de production françaises et allemandes de StoraEnso.



Rail, route, navigation intérieure

Au départ de la tête de pont de Zeebrugge, StoraEnso expédie ses produits à travers toute l'Europe de trois manières différentes.

Pour l'acheminement dans le Benelux (des distances jusqu'à 300 km), l'entreprise utilise des camions.

Pour les clients outremer, les chargements partent en bateau.

La majeure partie des marchandises (environ 60 % selon les prévisions), est acheminée en train par B-Cargo vers différents terminaux dans tout le continent européen. Le transport se fait également par navigation intérieure.

1 million de tonnes en 2000

La voie de transbordement de Zeebrugge, longue d'un demi-kilomètre et totalement couverte, peut accueillir des trains de vingt wagons. Au total, 600.000 tonnes de papier et 300.000 tonnes de cellulose doivent être distribuées en Europe en 2000 depuis le port flamand. A ce trafic, s'ajoutent encore 100.000 tonnes de papier amenées des usines d'Europe occidentale de

StoraEnso vers Zeebrugge pour l'exportation vers des pays tiers. Au total, B-Cargo devrait donc transporter un million de tonnes la première année : 13.000 wagons de papier et 5.000 de pâte à papier.

Les wagons fermés parcourent presque toute l'Europe occidentale. La majeure partie de la cargaison part pour l'Italie, plus précisément vers les terminaux de Milan, Modène et Aprilia (Rome). Ces deux derniers sont d'ailleurs exploités par Saima Avandero, membre du groupe ABX et donc partenaire logique de B-Cargo.

Saima Avandero, partenaire italien

Arrivés à Modène ou Aprilia, les trains sont déchargés dans la journée. Le terminal de Saima Avandero peut recevoir des trains complets, de jour comme de nuit.

Chaque wagon est déchargé dans un délai de quinze minutes.

Le stockage sur les 80.000 mètres carrés dont 40.000 couverts se fait en fonction de la destination finale.

Saima Avandero livre du papier dans un rayon de 300 km.

Parmi ses plus importants clients, il y a notamment Tetra Pak.

Pour ce client, la livraison en continu s'effectue par camions spécialement conçus : chez le client, le papier est déchargé de manière automatisée et directement conduit dans la chaîne de production.

Les autres terminaux se trouvent en Allemagne (Francfort, Nürnberg, Munich, etc.), en France (notamment dans la région parisienne), en Suisse et en Autriche. Dans le Sud de la France, au Boulou, le papier est transbordé pour l'Espagne. Enfin, il est aussi prévu de desservir la Grande-Bretagne.

Service complet

Pour mener à bien sa mission, B-Cargo assure un service complet : il comprend aussi bien la traction que la location des wagons.

Les wagons adaptés sont pris en location chez des partenaires comme Nordwaggon (Suède) et Transwaggon (Allemagne). Ce sont des wagons à bogies (quatre essieux) du type Habins (capacité d'environ 55 tonnes, longueur de 21 mètres) et des wagons couplés à quatre essieux Laais ou Hirrs de 25 mètres de long et d'une capacité de 60 tonnes. Enfin, B-Cargo se charge de tous les accords avec les autres sociétés ferroviaires.

'échelle mondiale

La qualité du service avant tout

Pour mettre en oeuvre efficacement cet important contrat à long terme, B-Cargo et le groupe scandinave ont rédigé un Manuel de Qualité qui décrit en détail toutes les procédures et les plans de transport (horaires, etc.) pour chaque destination. Le voyage de chaque wagon est suivi pratiquement heure par heure grâce à un système d'information basé sur l'e-mail. Deux fois par jour, StoraEnso reçoit un aperçu complet de la position des

wagons envoyés. Prochainement, StoraEnso pourra vérifier la situation à tout moment du jour et de la nuit sur un site web spécial. Dans la phase de démarrage, on continue à échanger des lettres de voiture manuelles, mais le recours au système de lettres de voiture électroniques (via EDI) sera rapidement mis en place. Un bureau de coordination a été créé à Zeebrugge où les collaborateurs de StoraEnso, Sea-Ro Terminal et B-Cargo

collaborent étroitement et veillent au bon déroulement des transports. Le Service Centre de B-Cargo à Zeebrugge se charge notamment de la commande des wagons, du contrôle préalable des wagons (les Suédois ont des exigences draconiennes en matière de propreté), de la préfabrication et du contrôle des factures entrantes. Chaque départ de wagon est introduit dans la grille de suivi qui est contrôlée ensuite par la cellule

CARINE qui fonctionne 24 h sur 24.

Les collaborateurs de B-Cargo participent à deux cercles de qualité, l'un pour l'organisation ferroviaire locale et la location des wagons, le second pour la gestion du transport international. L'objectif de B-Cargo est de s'assurer que les services offerts au client bénéficient d'une évaluation constante.