



Chaque étape compte

L'usine Corus d'IJmuiden est de grande taille, voit les choses en grand et accomplit de grandes étapes chaque fois que l'occasion se présente. L'une de ses plus grandes étapes aura été l'adoption des transports électriques internes. Lorsqu'il s'agit de sécurité, d'efficacité et de commodité, son approche est aussi de grande portée : c'est alors que les chariots élévateurs Cat® Lift Trucks ont un grand rôle à jouer.

par Theo Egberts



1

L'usine de Corus (anciennement Hoogovens), à IJmuiden, est un gros poisson qui nage dans un grand océan. Située derrière des dunes, sur la côte de la mer du Nord, à 20 km au nord-ouest d'Amsterdam, l'usine couvre environ 750 hectares. Tout ce qui touche à sa fabrication d'acier est à grande échelle, des hauts-fourneaux aux salles de production, en passant par ses chariots élévateurs. Des modèles ayant une capacité de levage allant jusqu'à 50 tonnes transportent d'énormes rouleaux d'acier ou d'autres charges, dans tous les coins du site. Corus s'appuie sur la puissance et la performance de ses chariots élévateurs pour les transports en eux-mêmes et pour toutes sortes d'autres tâches.

« Au total, nous avons quelque 350 chariots élévateurs, » explique Herman Tollenaar, du service des transports de véhicules industriels, appelé Transports et logistique. Lui et ses collègues sont chargés de presque tous les véhicules industriels, soit environ 450 dans l'ensemble, utilisés sur le site de Corus IJmuiden. Son service est chargé de veiller à ce que chaque utilisateur conduise le bon type de chariot, sélectionné dans un parc ayant des capacités de levage allant d'une à 50 tonnes.

Transparence

Chez Corus, presque tous les véhicules sont en leasing, tendance qui a commencé au milieu des années 1990, afin que le capital reste disponible pour d'autres investissements. En 1998, la société a fait un appel d'offres concernant le parc de véhicules électriques. Après une analyse étendue et approfondie,

elle est parvenue à un accord cadre avec Crepa, le plus grand importateur et revendeur de chariots élévateurs Cat au Benelux. Les grandes lignes de cet accord cadre ont été établies et détaillées dans des contrats séparés sur la maintenance, les versements liés au leasing, le financement et les garanties pour une utilisation 24h/24, 7j/7, 365j/an.

« Il est fort probable que ce nombre augmentera, parce que nous passerons à la traction électrique chaque fois que cela sera possible, poursuit Herman Tollenaar. »

« Le calcul entier est transparent, ce qui apporte une grande clarté à Corus et à Crepa, » explique le responsable, Eugène Ringeling, qui s'occupe du client Grands Comptes de Crepa depuis de nombreuses années. Sur 350 chariots élévateurs du parc, 200 sont maintenant électriques, soit beaucoup plus qu'il y a seulement quelques années.

« Il est fort probable que ce nombre augmentera, parce que nous passerons à la traction électrique chaque fois que cela sera possible, poursuit Herman Tollenaar. Cette décision résulte partiellement de l'interdiction d'utiliser des chariots diesel allant jusqu'à quatre tonnes dans les espaces fermés ou partiellement fermés. En outre, nous souhaitons limiter le plus possible les gaz d'échappement de nos ressources d'exploitation, tout en limitant les niveaux de bruit. Toutes les étapes possibles sont accomplies dans ce sens, aussi petites soient-elles. »

Des choix logiques, des objections émotionnelles

Les mesures de sécurité et de commodité empêchent d'utiliser les chariots élévateurs électriques pour toutes les tâches. Les flammes situées près des hauts-fourneaux impliquent que seuls des véhicules diesel puissent être utilisés à proximité. Dans les aciéries elles-mêmes, on utilise divers chariots élévateurs très lourds fonctionnant au diesel ou au GPL, parce que les rouleaux d'acier deviennent de plus en plus lourds et qu'il n'existe généralement pas d'alternative électrique.

« Nous utilisons des chariots électriques pesant jusqu'à 18 tonnes, mais le poids des rouleaux eux-mêmes peut atteindre 28 tonnes, explique Herman, en montrant des véhicules à haut rendement dans le laminoir écrouisseuse. Nous ne pouvons absolument pas utiliser de chariots électriques pour ces tâches. »

Quand Corus a commencé à passer des chariots élévateurs thermique aux chariots électriques, Herman et ses collègues ont rencontré une certaine résistance. Selon l'opinion générale, les véhicules électriques étaient trop lents et ne convenaient pas aux



2

applications de production, ce qui est une idée reçue. Même le chargement et/ou le changement des batteries de traction était considéré comme problématique. Herman en rit encore.

« La productivité n'en a jamais été réduite et ne sera certainement jamais mise en cause, selon lui. Grosso modo, les vitesses sont comparables à celles des chariots diesel ou GPL dans tous les domaines d'application ; notre vitesse de conduite maximale est de 16 km/h à l'extérieur et de 6 à 10 km/h à l'intérieur. Il s'agissait de réactions purement émotionnelles. Le conducteur appuie sur l'accélérateur et le moteur ne fait pas de bruit. Et en maintenant la puissance d'accélération à un niveau acceptable, presque plus personne ne se plaint. Les chariots électriques ont largement été acceptés, ils font désormais partie de notre façon de penser. »

La puissance d'une marque

Tous les chariots électriques ayant une capacité de 5,5 tonnes sont ou seront des chariots Cat Lift Trucks, dont la gamme est suffisamment étendue pour offrir aussi bien les chariots de magasinage que les chariots élévateurs frontaux. Leur alimentation en courant alternatif les rend solides, faciles à entretenir et capables de négocier facilement des pentes et des intersections, même en portant des charges lourdes et sous la pression d'une activité constante.

« C'était plus difficile auparavant, avec les chariots à courant continu, se souvient Eugène Ringeling. Avec les chariots élévateurs Cat Lift Trucks, nous avons une marque solide sur laquelle nous appuyer. » Crepa peut apporter uniformité et sécurité à Corus. Eugène voit un avantage supplémentaire dans les coûts faibles associés à l'utilisation des chariots électriques ; Corus partage cette opinion, mais ne peut pas la traduire en chiffres concrets, en raison de la grande diversité de modèles et de méthodes de travail, qui rend les comparaisons impossibles. « Je pense pouvoir aboutir à une économie de 10 à 15 % →

Couverture : Corus/Tata Steel, rouleaux d'acier chauds. (image avec l'autorisation de Newscast)
1. L'usine Corus d'IJmuiden se situe sur la côte de la mer du Nord, à 20 km au nord-ouest d'Amsterdam. (image avec l'autorisation de Corus Staal bv)
2. Crepa, concessionnaire de chariots élévateurs Cat, fournit à Corus tous les chariots élévateurs électriques nécessaires, ainsi que le service adéquat pour une fiabilité optimale.
3. Corus utilise des chariots électriques pesant jusqu'à 18 t, mais le poids des rouleaux pouvant atteindre 28 t, les chariots électriques ne peuvent alors pas être utilisés. (image avec l'autorisation de Corus Staal bv)



3



4

4. Le contrat cadre entre Crepa et Corus couvre aussi la maintenance de toutes les batteries de traction, afin que les utilisateurs puissent conduire les chariots en toute tranquillité d'esprit.
5. Herman Tollenaar, Directeur responsable du service logistique et transport chez Corus.

→ simplement en coûts d'énergie, remarque Herman. En ce qui concerne les autres coûts, notre contrat avec Crepa nous évite les mauvaises surprises. La seule variable importante réside dans le coût de réparation des dommages accidentels. »

Formation et achat à des fins de sécurité

Bien que, chez Corus, tous les utilisateurs suivent une formation interne stricte pour devenir caristes, tout le monde ne traite pas les chariots avec délicatesse. Les différences personnelles se retrouvent dans les différences d'utilisation des chariots, l'expérience et la motivation. Les différences entre les critères de sécurité et les environnements de travail de chaque service permettent difficilement d'aboutir au même niveau de performance pour tous les caristes. Même en tenant compte du fait que, chez Corus, tout est à une échelle plus grande, il est facile de comprendre qu'une réflexion approfondie est nécessaire pour choisir le type de chariot adéquat.

« Je pense pouvoir aboutir à une économie de 10 à 15 % simplement en coûts d'énergie, remarque Herman. »

« Nous faisons tout notre possible pour limiter les dommages et améliorer la sécurité, explique Herman lors de la visite de l'immense domaine. Ce processus est réglementé de façon centrale, en Angleterre, et s'applique à toutes les UWP (procédures de travail uniformes) des unités commerciales. » Le document sur les UWP des chariots élévateurs que nous a montré Herman contient quatre pages de réglementations. Il porte sur les pratiques de base, telles que l'obligation de placer, sur chaque chariot élévateur, une ceinture de sécurité réfléchissante jaune ou une cage de sécurité qui maintient le cariste au centre du véhicule. Des autocollants réfléchissants à haute visibilité sont fixés au mât et tous les chariots doivent être jaunes. Le jaune ocre standard des chariots Cat Lift Trucks est acceptable. Les autocollants avertissent les piétons de ne pas s'approcher à moins de 3 ou 5 mètres, selon la taille du chariot. C'est seulement lorsque le chariot est immobilisé, avec le moteur éteint, que les piétons peuvent s'en approcher. Les cages de sécurité sont raccordées au frein à main et au klaxon ; il est impossible de conduire si la cage n'est pas fermée.

« De plus, nous étudions un système tel qu'Easykey, qui remplace la clé de contact par un contrôle d'accès réservé au cariste,



6

continue Herman. Avec la diversité des types de chariot, des surfaces de déploiement, des tailles physiques et des types d'utilisation chez Corus, il n'est pas facile de choisir un système standard convenant à l'ajout d'une technologie supplémentaire, tels que des capteurs de choc ou une immatriculation des caristes. Mais cette sorte de technologie est prévue ; nous ne voulons rien laisser au hasard concernant nos décisions d'achat d'équipement. »

qui permet de rajouter de l'eau facilement, mais aussi d'un pot d'échappement central pour les gaz qui se forment lors du processus de chargement. Ceci empêche l'accumulation de gaz sous le couvercle de la batterie ou dans une autre partie du chariot. Même pour une société où tout est à grande échelle, ce sont encore les petits détails qui font toute la différence. ■

Article commentaires sont les bienvenus: Theo@eurekapub.eu

6. Cette application a besoin d'accessoires spécifiques. Voici un chariot équipé d'un tablier porte-fourches latéral intégral et de fourches extra longues.

« Nous travaillons ensemble »

Herman Tollenaar (49), qui travaille chez Corus depuis le 1er janvier 2006, est le responsable du service de transport par chariots industriels. Avant 2006, il a travaillé chez KLM, pendant les 11 premières années comme installateur et technicien de maintenance pour les moteurs d'avion, puis pendant 8 ans et demi dans la logistique. Quand KLM a été racheté par Air France, il en a profité pour chercher un poste avec de plus vastes perspectives. Chez Corus, il a trouvé un poste qui lui donne suffisamment de variété et de défis techniques au quotidien, dans le présent et à l'avenir, puisqu'il s'occupe de 350 chariots élévateurs (150 à circuit intégré et 200 électriques), ainsi que de nombreux autres véhicules industriels. Herman et ses collègues servent d'intermédiaires entre les utilisateurs des transports internes et Crepa, revendeur de chariots élévateurs Cat Lift Trucks, pour assurer une coopération fluide.

« Nous consultons Crepa pour savoir quel type de chariot correspond le mieux à telle ou telle tâche, ajoute-t-il. Les utilisateurs eux-mêmes sont certainement moins conscients de ce qui se passe. Ils commandent un chariot de cinq tonnes alors qu'ils pourraient se contenter d'un chariot de 1,5 tonne. Ou bien ils pensent qu'un chariot de cinq tonnes peut enlever 5 tonnes dans un espace de chargement de 3 mètres. Pour nous, ce sont des connaissances de base. Pour eux, le chariot n'est, ni plus ni moins, qu'un outil de travail. »



5

Tout réside dans les détails

La disponibilité et la fiabilité sont essentielles pour Corus. Étant donné qu'il y a un grand nombre de sites de déploiement et que chaque service peut ne disposer que d'un chariot, il est inadmissible que même un seul véhicule ne tombe en panne. La maintenance du parc électrique, y compris les chariots très lourds de 18 tonnes, a été confiée à Crepa. Van Santen, basé à Haarlem, est spécialisé dans les chariots élévateurs thermiques. À elles deux, ces sociétés ont remplacé le service technique maison de Corus, qui était composé de cinq hommes. Quatre techniciens de Crepa sont en permanence sur le site ; un cinquième technicien assure la maintenance des batteries, pour que le cariste n'ait jamais à les vérifier. Le management de Corus a prévu des lieux de travail sécurisés spécifiques, à divers endroits. En outre, un véhicule de service bien équipé permet aux techniciens de Crepa d'accomplir chaque tâche rapidement et facilement.

Crepa n'envoie pas de chariot Cat Lift Trucks à Corus sans préparation. Hormis les critères de sécurité de base déjà cités, tous les coffres à batteries de traction sont équipés non seulement d'un système de remplissage central

Une force groupée

- La société connue précédemment sous le nom de Koninklijke Hoogovens a été renommée Corus en 1999, après sa fusion avec British Steel.
- Le site d'IJmuiden fait partie du groupe Corus, qui appartient maintenant au géant industriel indien du groupe Tata, Tata Steel.
- Environ 9 000 personnes travaillent chez Corus, à IJmuiden.
- Ils produisent et fournissent 7,5 millions de tonnes d'acier partiellement plaqué de haute qualité, sous la forme de rouleaux, ainsi que des services adéquats de développement, technologie et conseil.
- L'acier d'IJmuiden est utilisé dans les industries de l'automobile, du bâtiment et du conditionnement, ainsi que pour les batteries, la tuyauterie, les véhicules industriels et les appareils électroménagers.



■ Corus, à IJmuiden, se compose de l'unité commerciale Corus Strip Products IJmuiden, ainsi que des sous-divisions Corus Packaging Plus, Corus Colors, Corus Primary Aluminium et Corus Research, Development & Technology. Les unités commerciales Corus Hyfo et Corus Hylite sont également situées dans l'enceinte de l'usine.

■ Le chiffre d'affaires annuel se monte à 3,2 milliards d'euros.