

► La Manutention

Quand les chargeurs influencent la conception

Les chargeurs comme Faurecia, Valeo et Ikea influencent parfois la conception de matériels de manutention. C'est le cas avec le lean manufacturing, que les fabricants de chariots appliquent pour eux-mêmes.



Pour certains experts, le lean manufacturing peut se passer totalement de moyens de manutention. Exit les chariots élévateurs ! Et pourtant, les fabricants de chariots conçoivent eux-mêmes des matériels permettant d'appliquer à la lettre un des grands principes du Toyota Production System : l'augmentation de la fréquence de rotation des stocks en réduisant la taille et du volume des lots.

Chez Still, le premier vrai tracteur lean apparaît en 2004 avec le CX-T. Auparavant, ce matériel existait bien mais le conducteur était assis, ce qui est un gaspillage de temps et contraire aux principes du lean. Le CX-T a été

conçu selon le cahier des charges de Faurecia qui développe alors un programme lean au niveau mondial. Still devient le fournisseur exclusif de l'équipementier pour la fourniture du tracteur. Depuis, celui-ci a évolué et adopte 3 roues dont une roue motrice centrée pour sortir du site de production. Marché de niche au départ, le CX-T est devenu un modèle à part entière : une ligne de production fabriquant 30 tracteurs par semaine lui est aujourd'hui consacrée !

Présenté à la foire de Hanovre en 2008, le Kanvan est dérivé du précédent du CX-T. « Grâce à sa polyvalence, c'est l'appareil idéal pour les entreprises utilisant le lean manufacturing et le principe Kanban », explique-t-on chez Still. Ce tracteur tirant 4 tonnes dispose en plus d'une fonction de levage. Pour lever une marchandise, le conducteur détèle les remorques et délie les fourches avec une commande électrique : le tracteur se transforme en tracteur-élévateur. De quoi supprimer les chariots élévateurs dédiés au levage. Le lean manufacturing peut désormais se pratiquer avec des charges lourdes alors qu'il

n'avait eu tendance à s'appliquer aux petites pièces type pièces détachées.

L'industrie n'est pas la seule cible des fabricants de chariots. La distribution est également concernée au travers de la préparation de commandes. Cette dernière se développe en effet à grande vitesse, dopée par la multiplication du nombre de références et par l'explosion du e-commerce. Lorsque Senoble, champion du produit laitier frais sous MDD, agrandit de 6 000 m² sa surface d'entrepôt, c'est essentiellement pour agrandir sa surface de préparation de commandes. Et lorsque Pieron Education (matériel pédagogique par correspondance) réorganise sa logistique, c'est pour augmenter la productivité de la préparation de commandes. Dans ce dernier cas, ce sont des chariots électriques Ergomover du Suédois Helge Nyberg qui ont été utilisés. Des



matériels conçus pour ne pas descendre du chariot. « Un préparateur descend 500 fois par jour de sa machine. Si on peut l'éviter, cela fait une grande différence », explique Vincent Boutin, directeur d'Elge Nyberg France. Rappelons que ce tracteur avait été développé en 2001, en collaboration avec le directeur des systèmes de production de Valeo de l'époque, Jean Labadie, créateur de sa propre société de manutention (encadré).

Le lean manufacturing peut-il se passer définitivement de matériels de manutention ? Les fabricants de chariots en ont pris de la graine en adoptant eux-mêmes une démarche lean. A commencer par le Suédois BT, racheté par Toyota en 2000, qui pratique à la lettre le TPS. Lequel BT serait d'ailleurs en train de développer un nouveau chariot avec la collaboration active d'Ikea, un champion mondial de la pratique du lean à tous les niveaux de l'entreprise. Mais que ce soit l'usine Ancenis (Loire-Atlantique) de Toyota Material Handling Europe, le site Montataire (Oise) de Still ou l'usine de Châtelleraut (Vienne) de Fenwick, tous les sites français de production de chariots appliquent aujourd'hui le Toyota Production System. Résultat : le site de Montataire qui produit les chariots à fourche de Still dans le monde entier ne dispose d'aucun chariot de manutention dans l'usine. Ce sont des petits trains de bacs qui y circulent...

● GILLES SOLARD

Labadis s'attèle aux flux

Pour Jean Labadie, patron de Labadis (consultant) les flux reflètent la complexité d'une entreprise : ils contiennent en effet la diversité des pièces achetées, transformées et vendues ; Ils empruntent des chemins aux combinaisons multiples ; Les quantités de pièces sont variables d'une heure à l'autre ; Et ces flux sont soumis à toutes les perturbations des fabricants, des fournisseurs et des clients. Bref, il semble difficile d'intégrer l'ensemble de ces disparités. Pour organiser ces flux sans ajouter de contrainte, Labadis a donc mis au point le système Rollis. De quoi s'agit-il ? D'une simple base roulante de 600 mm x 400 mm. « La plus grande dimension mor-

pho-humaine est de cette dimension. 98% des pièces fabriquées par Valeo tiennent dans 400 mm de large », souligne Jean Labadie. Cette base est équipée d'un attelage télescopique, objet du brevet Labadis, permettant d'accrocher ou de décrocher une pile de bacs embarqués en moins d'une seconde ou de s'arrêter sur une distance très courte, quelle que soit la charge transportée. Un système qui autorise un gain substantiel de surface de stockage sans avoir à défaire les attelages, le décrochage ou l'accrochage en milieu de convoi sans manœuvre particulière, une réduction possible des allées, un transport en camion sans l'intervention de chariots élévateurs et une

gestion Fifo (first in – first out) sans système informatique.

Compatible avec tous les autres modes de manutention, Rollis peut être mis en place progressivement. Et sur le plan humain, les accidents et les détériorations disparaissent. La manutention n'est plus l'affaire de spécialistes et le personnel devient indépendant. Bref, ce système est totalement compatible avec le Toyota Production System. Appliqué par Filtrauto à Vire, l'équipementier n'utilise désormais ni palettiers, ni chariot élévateurs (photo). Et Jean Labadie estime aujourd'hui que son système pourrait parfaitement convenir... à la grande distribution.



Jean Labadie, l'iconoclaste

C'est en regardant une palette tomber de plusieurs mètres de hauteur que Jean Labadie se dit : « plus jamais ça ». Cet ingénieur de formation découvre le TPS (Totale productive maintenance) en Afrique du Sud. Arrivé en France en 1991, il entre chez Valeo comme ingénieur TPM puis comme directeur du système de production Valeo, sous la direction de Freddie Ballé, grand maître du lean en France. C'est là qu'il met au point un système d'attelage télescopique que Valeo a breveté mais que Jean Labadie emporte avec lui pour créer Labadis en 2003. Il se définit depuis comme un consultant disposant d'une solution de manutention et migrant vers la conception de lignes de production. Promoteur de la simplicité absolue, l'iconoclaste Jean Labadie rejette ceux qui – « trop nombreux » – considèrent se considèrent comme des spécialistes et le lean comme une fin.

ALBERT GOBYN,
chef de produit Still :

« Le tournant du lean a été pris en 2004 en France »

Selon
Mc Kinsey :

500

C'est le nombre de fois qu'un préparateur de commandes peut avoir à descendre de sa machine quotidiennement

98 %

C'est le pourcentage de pièces Valeo tenant dans 400 mm de large