

SCANIA

UN MAGAZINE SCANIA ENGINES

POWER



**UN CŒUR SCANIA
DANS UNE
TECHNOLOGIE
ITALIENNE**

BioBrent fait faire des économies considérables à ses clients



«... les moteurs [...] tirent de plus en plus parti de technologies qui réduisent l'impact sur l'environnement.»

UNE ENTREPRISE DURABLE

Ce numéro de *Scania Power* est consacré à la production d'énergie. Scania propose des solutions durables à l'industrie du transport depuis des années. Quant aux moteurs marins et industriels, ils tirent de plus en plus parti des technologies qui réduisent l'impact sur l'environnement et notre dépendance aux carburants fossiles non durables, qui se raréfient indubitablement. L'industrie de la production d'énergie n'échappe pas à cette tendance lourde.

Chez Scania, nous connaissons le rôle que joue le développement durable dans la gestion d'une entreprise. Notre service de R&D collabore étroitement avec nos partenaires et autres parties intéressées pour concevoir et tester des solutions durables inédites. Les articles consacrés à l'entreprise italienne BioBrent et aux essais menés sur le biogaz en Suède en sont deux exemples.

Les moteurs Scania partageant un grand nombre de composants, les pièces détachées sont facilement disponibles et l'entretien simplifié. Notre réseau après-vente mondial aide les clients à trouver la solution qui leur convient : nous sommes là où sont nos clients. Dans nos six centres Scania Assistance, comme celui du Royaume-Uni présenté dans ce numéro, des techniciens professionnels sont joignables 24 h/24, 7 j/7 pour surveiller les moteurs des clients et guider ces derniers ainsi que les techniciens sur le terrain.

Nayane Godoi McKenzie Smith,
RESPONSABLE PRODUITS CHEZ SCANIA ENGINES

Scania Power

Le magazine client Scania Power est publié trois fois par an par Scania Engines. Citations libres et autorisées.

Rédactrice en chef

Ann-Helen.Tolleman@scania.com

Secrétaire général de rédaction

Anders.Nordner@appelberg.com

Directrice artistique

Karin Söderlind

Comité de rédaction

Joel Granath, Fredrik Järild,
Andrew Montgomery, Sandra
Hüttenrauch, Nayane Godoi
McKenzie Smith

Production et prépresse

Appelberg Publishing Group

Impression Ineko

Distribution

Abonnement gratuit sur simple
demande par téléphone, fax ou email.



SCANIA

Scania est l'un des leaders mondiaux de la production de camions, de cars, de bus et de moteurs pour transport lourd et pour applications industrielles, marines et de production d'énergie.

Scania Engines

SE-151 87 Södertälje – Suède
Téléphone : +46 8 553 810 00
Email : engines@scania.com
www.scania.com

Photo de couverture
Maurizio Camagna

LES MOTEURS

En 2016, Cometto se lance à la recherche de moteurs répondant à deux critères de base pour ses remorques automotrices électriques modulaires destinées aux transports exceptionnels : la solution recherchée devait se plier aux normes antipollution en vigueur et aux contraintes inhérentes à la fabrication.

Cometto a retenu deux moteurs en ligne Scania de 9 et 13 litres phase IIIA et phase IV/Tier 4F pour ses véhicules modulaires de moyennes et de grandes dimensions. Plus puissant, le moteur V8 Scania sera envisagé pour les applications nécessitant des systèmes de propulsion de plus grande puissance.

Avec ses moteurs Scania, Cometto est désormais fin prête pour aborder la transition vers la norme phase V.



SOMMAIRE

4 En bref

5 Au travail

AU SERVICE DES FUSÉES

ITALIE, 20 JUILLET 2017, 11 H 08.

LES ROUES DE LA FORTUNE

L'entreprise italienne Cometto, qui fait partie du groupe belge Faymonville, est née en 1954. Elle a d'abord fabriqué des grues. Au fil des années, sa production s'est diversifiée pour inclure toute une série de véhicules, des semi-remorques aux véhicules conçus pour transporter des machines et équipements hors gabarit.

Elle possède une longue expérience de la fabrication de remorques automotrices spécialisées dans les transports exceptionnels dans les secteurs de la construction navale, de la métallurgie et de l'industrie.

Cometto est le constructeur du système de transport automoteur qui déplaçait les navettes de la NASA ainsi que de celui de l'ensemble du système de tir de la famille de lanceurs européens Ariane 5.

6 Cogénérateurs italiens

9 Technologie : Rain for Rent

10 Développement durable : le biogaz

12 Le centre de pièces détachées



AGENDA

SI L'OFFRE SCANIA vous intéresse, les occasions de la découvrir seront nombreuses dans les 12 mois qui viennent. Voici quelques-uns des salons auxquels Scania va participer en présentant ses solutions fiables et économes en carburant pour les applications production d'énergie et industrie.

- **5-7 décembre 2017 :**
PowerGen International,
Las Vegas, Nevada, USA
- **6-8 mars 2018 :**
Middle East Electricity,
Dubai, Émirats arabes unis
- **23-28 avril 2018 :**
Intermat, Paris, France
- **26-28 juin 2018 :**
Hillhead, carrière de Hillhead,
Royaume-Uni
- **3-5 juillet 2018 :**
Seawork International,
Southampton, Royaume-Uni
- **4-7 septembre 2018 :**
SMM, Hambourg, Allemagne
- **6-8 novembre 2018 :**
Seawork Asia, Shanghai, Chine
- **27-30 novembre 2018 :**
Bauma Chine, Shanghai, Chine

PERPETUUM MOBILE

EN 2009, Scania Power publiait un article sur un groupe électrogène avec moteur gaz Scania installé dans un centre d'enfouissement des déchets de l'Oxfordshire, en Angleterre. Cela fait maintenant huit ans qu'il tourne sans interruption, cumulant 66 000 heures de fonctionnement. Il a produit plus de 9 000 000 kWh. Les chemises de cylindres et le vilebrequin sont tous d'origine. Il a été livré par l'entreprise néerlandaise Sandfirden Technics et est exploité par Renewable Power Systems.



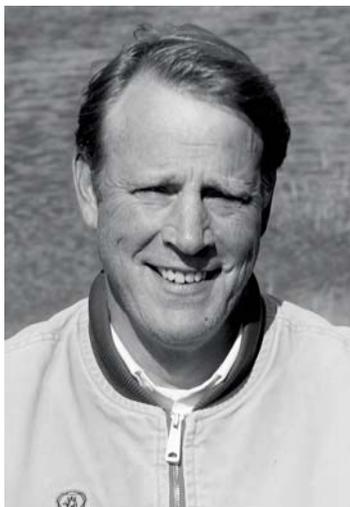
FERRY BASSES ÉMISSIONS

LA COMPAGNIE MARITIME norvégienne Boreal Sjø a récemment mis en service le ferry basses émissions pour véhicules et passagers Vannes. Le bateau est muni d'un système de propulsion électrique avec quatre moteurs V8 Scania de 16 litres d'une puissance de 510 kW chacun. Ceux-ci peuvent tourner au biodiesel. Il sera possible d'installer ultérieurement sur le ferry une propulsion hybride ou 100 % batterie.



PLAISANCE EXPRESS

LE CHANTIER NAVAL néerlandais Jetten a récemment livré un yacht conçu sur mesure de 22 m de long. Il a été construit en « intégrant le niveau de sécurité et de performance le plus élevé possible dans une coque élégante », indique l'entreprise. Pour la propulsion, Jetten a sélectionné deux moteurs diesels Scania de 1 100 ch. Avec ses moteurs et sa coque à déplacement en aluminium, le bateau peut atteindre une vitesse de 27 nœuds (50 km/h).



3 QUESTIONS

Jay Perotta,
*Mack Boring
Maine, USA*

Scania High Power, c'est quoi ?

Pour moi, c'est offrir aux pêcheurs de homards, opérateurs commerciaux et chantiers navals de Nouvelle-Angleterre une puissance de 800 ch pour un poids de 1 284 kg

seulement. Face aux moteurs de mes concurrents, je peux prouver que le propriétaire d'un bateau grande puissance peut économiser des milliers de dollars US par an sur le poste carburant. Son moteur sera extrêmement silencieux et régulier, ce qui est capital, car on passe souvent entre 12 et 14 heures par jour au-dessus du moteur.

Pourquoi avoir entrepris une tournée ?

Mes clients sont des individualistes invétérés pour qui les actes ont plus de poids que les mots. Mettre le moteur sur une remorque et parcourir près de 5 000 km le long de la côte en s'arrêtant dans les petits villages de pêcheurs, ports isolés, parkings des clients et

cafés a prouvé que nous joignons le geste à la parole. Les chefs-d'œuvre mécaniques sont beaux et ce moteur est beau. Il fallait absolument le montrer.

Quelle a été la réaction du public face à l'offre Scania ?

Sur mon marché, la réaction a été formidable. À chaque fois que je m'arrêtais à une station-service ou près d'un commerce de proximité, des gens venaient voir, posaient des questions et prenaient des photos. Installer ce moteur sur un quai attirait une foule de pêcheurs et faire la même chose dans un atelier de construction navale faisait cesser tout travail. Ces gens-là connaissent bien les moteurs et les côtoient jour après jour. Ils l'ont vraiment apprécié.

LE COORDINATEUR

Stephen Brook coordonne le dépannage des produits Scania dans tout le monde anglophone.

par DANNY CHAPMAN photo VICTOR DE JESUS

Scania Assistance Western Europe est le centre de dépannage anglophone des utilisateurs de produits Scania en Europe (dont le Royaume-Uni), aux USA, au Canada et en Australie. Il est implanté à Bradford, en Angleterre, et joignable 24 h/24 et 7 j/7.

Coordinateur au centre, Stephen Brook traite environ 200 appels téléphoniques par jour et apporte son aide à quiconque rencontre un problème avec un produit Scania : « Nous répondons aux appels des clients qui signalent des pannes et transmettons le dossier à l'agent Scania le plus proche pour qu'il le traite. »

Les utilisateurs finaux de n'importe quel produit Scania, qu'il s'agisse d'un camion, d'un bus, d'un moteur marin ou industriel, appellent le centre. « Nous recevons une multitude d'appels intéressants portant tout autant sur des cars transportant des stars du rock que sur des bétailières. »

Stephen Brook travaille au centre depuis 16 ans et a accumulé une solide expérience, ce qui lui permet de traiter les appels avec beaucoup d'efficacité. « Le plus dur, c'est de lire entre les lignes. Le problème n'est pas toujours celui auquel pense celui qui appelle. » Une fois la nature du problème établie, il peut renseigner le mécanicien qui va s'occuper du moteur, assurant *in fine* une réparation ou une récupération plus rapide.

« Parfois, les conducteurs ne savent pas où ils sont. Je dois leur demander d'où ils sont partis, où ils vont et depuis combien de temps ils roulent même si c'est beaucoup plus simple aujourd'hui car on peut leur demander de nous transmettre les coordonnées GPS trouvées sur leur smartphone. Je pense qu'ils ont fait la route tellement de fois qu'ils conduisent en mode automatique. »

Stephen Brook va changer de poste et prendre la direction d'une équipe, ce qui l'enchant, et il passera moins de temps au téléphone. « Aucun appel ne se ressemble et j'aime vraiment venir en aide aux clients. J'apprécie aussi de collaborer avec mes collègues du réseau de distributeurs Scania. Je suis en contact avec certains des techniciens d'atelier depuis plus de 15 ans et même si je ne les ai jamais rencontrés en personne, nous sommes devenus amis. » ●

STEPHEN BROOK

Coordinateur chez Scania Assistance Western Europe.

Âge : 51 ans.

Domicile : Wilsden, près de Bradford, dans le Yorkshire (G.B.).

Situation familiale : en couple de longue date et un fils de sept ans.

Loisirs : « Le football, la musique et marcher dans les collines des Yorkshire Dales avec mon chien. »

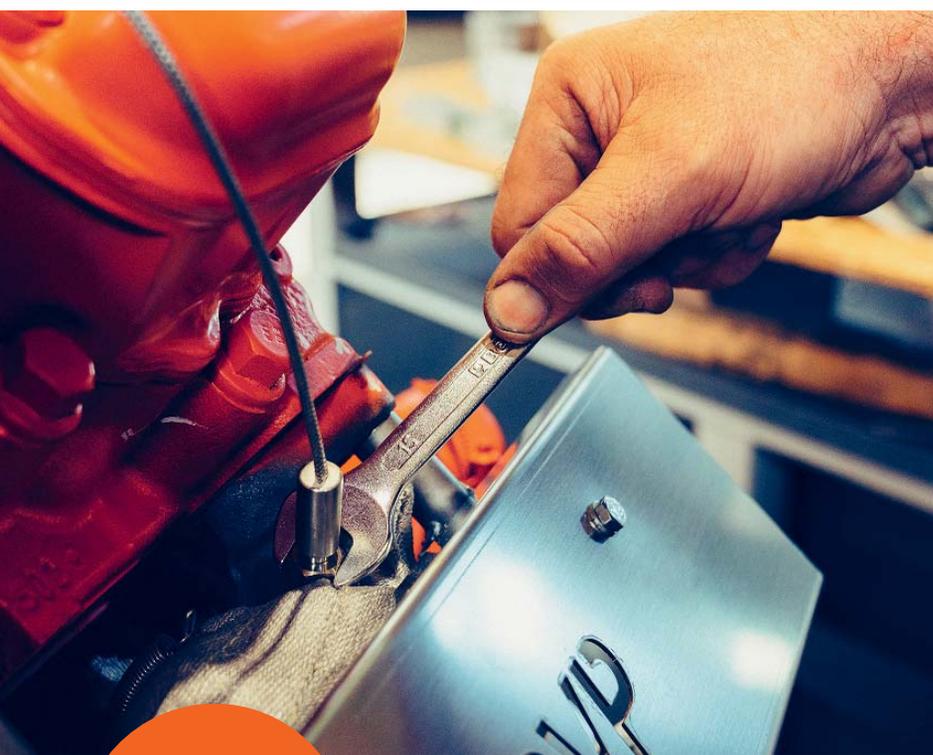
BIOBRENT



L'entreprise : BioBrent permet aux entreprises de faire des économies d'énergie et d'argent à l'aide de ses cogénérateurs électrothermiques.

Giovanni Brentan, propriétaire de BioBrent qui produit des cogénérateurs convertissant l'énergie mécanique fournie par un moteur en électricité et en chaleur.





En haut et ci-dessus :
Un cœur Scania bat
dans ce cogénérateur
BioBrent.
À droite : l'huile
qui fait tourner les
moteurs.



SOURCE D'ÉCONOMIES SUBSTANTIELLES

Le nouveau venu italien BioBrent produit des cogénérateurs qui permettent à des entreprises comme Mecc Alte, fabricant de machines synchrones, de faire de substantielles économies, tant énergétiques que financières. Et c'est un cœur Scania qui bat dans ces machines.

par PAOLO BARILARI photos MAURIZIO CAMAGNA

BIOBRENT

NOVENTA VICENTINA, ITALIE

« **Des cylindres en acier**, le système d'injection à rampe commune XPI, super qualité, grande fiabilité et faible consommation... Ce sont les raisons principales qui nous ont poussés à choisir les moteurs fixes Scania DC 16 078 A. »

Ces mots sont ceux de Giovanni Brentan, propriétaire de BioBrent, une jeune entreprise italienne installée à Noventa Vicentina, en Vénétie, et spécialisée dans la production de cogénérateurs électrothermiques. Pendant des années, il a étudié et testé toutes les marques de moteurs. À terme, aucun doute n'était permis : il lui fallait un moteur Scania pour le cœur de ses machines.

Les cogénérateurs convertissent l'énergie mécanique d'un moteur en électricité et en chaleur. Installés dans une entreprise, un hôtel ou un centre hospitalier, ils sont gages d'indépendance énergétique et permettent, en outre, à l'utilisateur de faire des économies d'énergie et d'argent.

Une telle machine fonctionne 24 h/24, 7 j/7 toute l'année. « Le record atteint par l'un de nos cogénérateurs est de 8 400 heures en un an. On ne l'arrête que pour la maintenance. La qualité des moteurs Scania permet d'assurer un fonctionnement aussi intensif sans problème et en faisant des économies substantielles de carburant grâce au système d'injection à rampe commune XPI. »

BioBrent a monté une trentaine de moteurs Scania DC 16 078 A qui, après quelques modifications apportées par l'entreprise, tournent à l'huile végétale ou à la graisse animale en lieu et place de gazole.

Ses solutions sont si performantes que Scania Italie →



Selon Marco Carraro de Mecc Alte, son entreprise économise 10 % de carburant depuis la mise en service des cogénérateurs BioBrent avec moteurs Scania. Également présents sur la photo : Luca Fracasso et Giovanni Brentan de BioBrent.

recommande à ses clients intéressés par ce type de moteur de s'adresser à BioBrent pour modifier leur exemplaire, lequel est rebaptisé BB 16 OVP à la fin de l'intervention.

Mecc Alte, l'un des grands fabricants mondiaux de machines synchrones possédant huit usines en Italie, au Royaume-Uni, en Chine et en Inde, est l'un de ses clients.

Mecc Alte a installé deux cogénérateurs BioBrent à son siège de Creazzo, à quelques kilomètres de Vicence, dans le nord de l'Italie.

« Pendant des années, nous avons utilisé deux cogénérateurs avec des moteurs d'autres marques, explique Marco Carraro, directeur général de Mecc Alte. L'heure était au bilan. BioBrent nous a proposé de les échanger contre leurs cogénérateurs avec moteurs Scania. Nous avons pris la décision en cinq minutes : le nom de Scania est une garantie, en particulier pour Mecc Alte car nous fournissons des alternateurs à la division Power Generation de Scania. Nous connaissons parfaitement la haute qualité de ses produits. »

« Les cogénérateurs BioBrent ont commencé à nous fournir de l'électricité et de la chaleur sans difficulté et nous permettent d'économiser jusqu'à 10 % de carburant. » Ensemble et avec l'aide des moteurs Scania, Mecc Alte et BioBrent sont parfaitement synchronisés. Et font des économies substantielles. ●



Moteur Scania installé sur un cogénérateur BioBrent chez Mecc Alte.



La solution Scania Tier 4 (Final) motorise la pompe que Rain for Rent utilise dans une raffinerie de pétrole au Texas.

TECHNOLOGIE

TOUJOURS PRÊT

L'approche proactive de Scania en matière de solutions Tier 4 (Final) a trouvé sa finalité chez Rain for Rent, entreprise de transfert de fluides qui sait ce que préparation veut dire.

par ANDREW MONTGOMERY photo DAVID BRYANT

Les ravages provoqués récemment par l'ouragan Harvey au Texas et en Louisiane ont brutalement rappelé au public la nature parfois violente des éléments. Les victimes d'événements météorologiques aussi extrêmes sont ensuite confrontées à la tâche immense de nettoyer les dégâts et de tenter de reconstruire leur vie.

Pour ce qui est de pomper et de filtrer les eaux des crues causées par Harvey, de les stocker dans des citernes et de les évacuer, l'entreprise de traitement des fluides Rain for Rent est disponible comme elle l'a été au moment de nombreuses catastrophes naturelles, dont l'ouragan Sandy en 2012 et la crue de la rivière Rouge dans le Dakota du Nord en 2011. « Dès l'annonce d'un ouragan, on suit sa progression et on essaye de transférer le matériel vers une région voisine proche, explique Julie Doris, responsable de la communication de l'entreprise. En cas de besoin, on peut proposer toute une variété d'équipements. »

« Quand on se prépare en amont d'éventuelles catastrophes naturelles, on communique une ou deux fois par jour avec notre filiale, le responsable régional, ou d'autres filiales et les équipes du siège. Comme ça, on peut commencer à mobiliser notre matériel et réserver des chambres d'hôtels pour nos collaborateurs qui seraient dans l'obligation de quitter leur domicile », ajoute-t-elle, soulignant ainsi le caractère de prise en charge familiale de cette entreprise.

La préparation est essentielle aux yeux de Rain

for Rent et la clé de son succès réside dans son ouverture aux nouvelles opportunités d'activité. Sa création remonte à 1934 à Bakersfield, en Californie, sous le nom de Western Oilfields Supply Company [matériel pour forages pétroliers]. Dans les années 1950, elle adopte sa dénomination actuelle, plutôt insolite, quand elle commence à proposer des systèmes d'irrigation par aspersion à des agriculteurs soulagés de « louer de la pluie » (traduction de Rain for Rent) pour leurs champs desséchés.

« Nous avons conservé ce nom, mais nous avons continué à nous diversifier », poursuit Julie Doris. En pénétrant le marché des pompes au début des années 1990, Rain for Rent s'est aussi spécialisée dans les missions de secours, notamment en cas de crue, de phénomène météorologique extrême et d'incendie de forêt. Elle travaille souvent en étroite relation avec les services de sauvetage. Les avions des gardes-côtes des États-Unis ont parfois transporté l'une de leurs énormes pompes utilisées en cas de catastrophe.

Aujourd'hui, les services de l'entreprise incluent la location et la vente d'équipements de transfert des fluides aux usines chimiques, raffineries et exploitations agricoles. Ainsi, une pompe installée dans une raffinerie pétrolière Chevron est équipée d'un moteur Scania DCr3 de 500 ch.

En faisant le point sur ses besoins avant l'entrée en vigueur de la norme Tier 4 (Final), Rain for Rent

a été impressionnée par l'offre Scania. Le système modulaire Scania et l'absence de filtre diesel à particules sont deux critères garants d'une bonne disponibilité.

« Côté technique, nous sommes très satisfaits de l'assistance apportée par notre fournisseur Cascade et par Scania North America qui ont collaboré avec nous pour concevoir des prototypes s'adaptant à notre matériel », souligne Michael Bankowski, ingénieur en mécanique qui travaille sur le prototype avec Dave Bryant, son collègue technicien électricien, depuis le début de l'année 2015.

« Scania a été très présent au moment des essais sur le terrain, remédiant rapidement et intégralement à tout problème. On est loin d'observer le même comportement de la part d'autres marques et modèles de moteur. » ●

RAIN FOR RENT

L'entreprise, dont le siège est à Bakersfield, en Californie, est un spécialiste du transfert de fluides qui loue et vend une large gamme de produits, des systèmes d'irrigation aux équipements de pompage. Elle emploie 1 580 collaborateurs sur 65 sites aux États-Unis, au Canada et au Royaume-Uni.

MATÉRIEL

Rain for Rent XH150c Tier 4 (Final) 500 ch avec catalyseur d'oxydation/réduction catalytique sélective Scania équipant une pompe Cornell.



En collaboration avec le spécialiste de la valorisation énergétique Tekniska verken de Linköping, Scania Engines teste l'un de ses moteurs avec du gaz brut. À partir de la gauche : Sören Nilsson Pålledal, ingénieur chez Tekniska verken, et Mikael Wollschläger, ingénieur chez Scania Engines.

« ON VOULAIT SAVOIR
CE QUE ÇA POUVAIT
DONNER AVEC CE
TYPE DE BIOGAZ. »

ERIK NORDELL
DE TEKNISKA VERKEN



Erik Nordell, ingénieur chargé du développement chez Tekniska verken.

Produire du biogaz pour le chauffage ou la propulsion des véhicules à partir de déchets n'est pas une idée récente. Scania utilise le biogaz comme source alternative et durable d'énergie depuis plusieurs années. Néanmoins, les essais inédits auxquels l'entreprise participe pourraient encore faire progresser la technologie dans le domaine de la production d'énergie.

En collaboration avec le spécialiste de la valorisation énergétique Tekniska verken de Linköping, Scania Engines teste l'un de ses moteurs avec du gaz brut, du biogaz « non traité ». Ce gaz n'est donc pas lavé ou épuré en éliminant la vapeur d'eau, le CO₂ et d'autres composés comme c'est le cas lors de la production de gaz naturel comprimé pour automobile ; il est capté directement dans les digesteurs qui décomposent les matières organiques et injecté à l'état brut dans le moteur Scania afin d'évaluer ses



Holger Mattsson, coordinateur des projets chez Scania Engines.

performances pendant 600 heures, durée des essais.

Si, comme Scania l'espère, le moteur tourne bien avec ce gaz brut, on disposera d'une méthode encore plus rapide et moins onéreuse de production de biogaz pour la production d'énergie et d'une autre source d'énergie alternative produite par les déchets.

Le concept est encore au stade expérimental comme l'explique Holger Mattsson, coordinateur du projet chez Scania Engines : « Nous collaborons avec Tekniska verken depuis deux ans. D'abord on a travaillé sur le gaz naturel comprimé, puis on a commencé à tester le gaz brut début 2017. En septembre, on a mené notre dernier cycle d'essais et étudié les résultats au cours des mois qui ont suivi. »

Erik Nordell, ingénieur chargé du développement

À PLEINS GAZ !

Scania Engines mène des essais inédits sur le biogaz en collaboration avec des producteurs d'énergie municipaux en Suède.

par ANDREW MONTGOMERY photos JEPPE GUSTAFSSON



chez Tekniska verken, coordonne les travaux avec Holger Mattsson et son équipe. Il apprécie cette collaboration qui a commencé quand Scania a pris contact avec son employeur, premier producteur suédois de biogaz (Tekniska verken a la capacité de stocker 5 % de sa production). « Nous sommes très satisfaits de cette collaboration. Ça a été très facile de travailler avec Scania. À chaque fois qu'un problème est survenu, nous l'avons résolu ensemble sans difficulté. Cela a été une expérience intéressante de collaborer avec l'un des principaux fabricants de matériel de production d'énergie en Suède et en Europe. »

Tekniska verken est spécialisée dans la production de gaz naturel comprimé (GNC) pour automobile. Les bus de Linköping, municipalité propriétaire de l'entreprise, ne roulent qu'au GNC. Même si le cœur de métier du producteur n'est pas vraiment le gaz brut, Erik Nordell affirme que les résultats des essais l'intéressent de près : « On voulait savoir ce que ça pouvait donner avec ce type de biogaz, on verra bien à la fin des essais. »

Plus près encore de son siège, Scania va collaborer à Tveta avec Telge Återvinning, un centre de valorisation de déchets appartenant à la commune de Södertälje. À l'instigation de Scania, les deux partenaires ont mis en place des essais pour vérifier si les moteurs Scania sont compatibles avec le gaz produit par les décharges.

MODÈLE DE MOTEUR

- V8 Scania de 16 litres adapté au gaz naturel comprimé basse pression pour la production d'énergie. Commutable entre 1 500/1 800 tr/min en plage de puissance comprise entre 333 et 426 kW en puissance continue.
- Régime continu (COP) : 330 kW (50 Hz), 350 kW (60 Hz).
- Pression d'alimentation gaz : 50 mbar.



Le biogaz sera capté directement, sans épuration ni transformation, en forant des trous dans le centre d'enfouissement de Telge. Même si le site de Tveta a été fermé dans les années 1990, le biogaz produit par la digestion des déchets organiques reste présent jusqu'à 30 ans après ensevelissement.

Holger Mattsson est très intéressé par les éventuels débouchés des essais de Tveta : « Il y a des centres d'enfouissement partout dans le monde et si nous pouvons utiliser efficacement le gaz de moindre qualité capté directement dans ces sources, le potentiel est énorme pour le marché et les consommateurs. » ●



QUAND LE CENTRE EST LE MOTEUR

En quête d'une pièce détachée ? D'un moteur complet ? Pas de problème. L'immense Parts Logistics Centre de Scania à Oplabbek, en Belgique, s'occupe de tout.

par PER-OLA KNUTAS photos SCANIA

Stratégiquement implanté dans le nord-est de la Belgique, le Scania Parts Logistics Centre (SPC) grouille d'activité, 24 h/24, 7 j/7, toute l'année. À la périphérie de la petite ville d'Oplabbek, 850 collaborateurs veillent au bon envoi des stocks nécessaires vers tous les centres de pièces détachées et entrepôts régionaux Scania dans le monde entier.

Au total, ils traitent plus de huit millions de commandes par an. Le site occupe une superficie de 125 000 m², soit l'équivalent de 18 terrains de football, et a en stock environ 130 000 références Scania. « Notre objectif premier est de garantir une disponibilité maximale des moteurs Scania et de réduire constamment les délais », explique Thijs Jacobs, responsable d'entrepôt à Oplabbek.

Afin d'assurer des livraisons aussi rapides et précises que possible à tous les clients, le SPC a mis en place une structure permettant aux distributeurs Scania d'offrir une disponibilité de 90 % des pièces. À cette fin, leurs stocks sont réapprovisionnés chaque jour par le centre. En outre, l'organisation de la distribution garantit une livraison rapide des pièces si celles-ci ne sont pas accessibles à proximité de chez le client. L'objectif est de livrer dans les 12 heures 95 % des pièces indisponibles au départ. « Dans l'ensemble, nous garantissons une disponibilité immédiate de 90 %, laquelle passe à 99,5 % le jour suivant. En plus des pièces détachées, nous stockons des moteurs complets afin de livrer une solution complète. » ●



Le Parts Logistics Centre de Scania en Belgique déborde toujours d'activité. Il expédie des pièces aux entrepôts régionaux et aux centres de pièces détachées du monde entier dans les 12 heures.

