

N°4 - Juin / Juillet 2007

# GR Mag

le Magazine des matériels de transports

## Magazine

# N NICOLAS



**NICOLAS INDUSTRIE SAS**  
Matériels de transport, de manutention et d'environnement  
BP 3 - RN 6 - 89290 Champs-sur-Yonne - France



Tél : +33 (0)3 86 53 52 00  
Fax : +33 (0) 3 86 53 52 49  
E-mail : [contact@nicolas.fr](mailto:contact@nicolas.fr) - Site internet : [www.nicolas.fr](http://www.nicolas.fr)



# HAMMAR

## Grues et châssis de fabrication HAMMAR

- Acier suédois
- Train-double (25,25 M.)
- Capacité de levage de 8 à 42 tonnes.
- Charge utile optimale.
- Châssis col de cygne pour transports à hauteur limitée.



Hammar Maskin AB, SE-517 95 Olsfors, Suède  
Tel: +46-(0)33 29 00 00 Fax : +46-(0)33 29 00 01  
Courriel: hammar@hammar.eu Site internet: www.hammar.eu

chargeur latéral pour  
conteneurs de 20' à 48'

## Le spécialiste du chargeur latéral !

©crmag



Charger,  
décharger,  
transporter...

La solution  
des livraisons  
efficaces

Hiab SAS  
78190 Trappes  
Tél. 01 30 51 18 36  
Fax : 01 30 51 71 11  
WWW.hiab.fr







Née de la rencontre entre l'innovation et la productivité, la remorque à plateau basculant répond à toutes vos attentes.

Votre responsable technico-commercial est à votre disposition au +33(0)4 75 01 31 22 ou sur info@actm.fr



Nouvelle offre

www.actm-trailor.com

©crmag

BENNES  
BI-BENNES  
TRI-BENNES



PLATEAUX  
CAISSONS

NOUVEAUX PORTE ENGINS DU PTC 19 T AU 32 T



UNE GAMME DE BENNES ADAPTEE A VOS BESOINS  
Du PTC 3T5 au PTC 32T



15, ROUTE D'AMIENS - B.P. 20053 - 80220 GAMACHES  
TÉL : 03 22 30 91 22 - Fax : 03 22 30 81 65  
E-MAIL : bennes.jocquin@wanadoo.fr - www.bennes-jocquin.com

Pompes et moteurs hydrauliques

**SUNFAB**

Pour vos bras, bennes, grues ou autres applications mobiles, nous vous apportons des solutions simples et fiables



Moteur SCM

Pompe SL

Pompe SC

Pompes simple débit de 12 à 130 cm<sup>3</sup>/tr - 400 bar  
Pompes double débit symétrique ou asymétrique - 350 bar  
Moteurs de 12 à 130 cm<sup>3</sup>/tr SAE, ISO, semi-intégrés - 350 bar

**STOCK PERMANENT**

SUNFAB HYDRAULIQUE  
BP 60032  
FR-54712 LUDRES Cedex  
Tel.: +33 (0) 3 83 47 45 39  
E-mail: herve.m@sunfab.fr



www.sunfab.fr



Un réseau dense de 20 concessionnaires et de 70 Points Services pour vous apporter des réponses personnalisées en matière d'équipement et de SAV.



Benne



Ampliroll



Multibenne



Grue



Compas



Verin

Usine et siège social : Rond-Point Auguste Colonna - B.P.56 - 42162 Andrézieux-Bouthéon cedex - France  
 Site internet : [www.marrel.com](http://www.marrel.com) - e-mail : [contact@marrel.com](mailto:contact@marrel.com)  
 Standard : +33 (0)4 77 36 28 28 - Fax : +33 (0)4 77 36 29 03

©crmag

## SPECIAL TRAILERS

→ INNOVATION | EXPERIENCE | FLEXIBILITY

**FAYMONVILLE**   
 TRAILERS TO THE MAX



**NOUVEAU  
 VARIOMAX**  
 = Plus court & plus léger

Solutions optimales pour transport exceptionnel



### POUR PLUS DE RENSEIGNEMENTS

Gérard Gillet : +32 498 87 00 02  
 Frédéric Heuze : +32 497 49 99 17  
 Alain Maquinay : +32 499 51 01 31

FAYMONVILLE DISTRIBUTION AG  
 ZI Eselborn-Lentzweiler | Op Der Sang 10 | L - 9779 LENTZWEILER  
 T +352 26 90 04 155 | F +352 26 90 04 425 | [sales@faymonville.com](mailto:sales@faymonville.com)  
[www.faymonville.com](http://www.faymonville.com)





# LE MAGAZINE DES MATÉRIELS DE TRANSPORTS ET DES VÉHICULES SPÉCIAUX

# S O M M A I R E

1ère de couverture:  
NICOLAS



Magazine bimestriel  
N° 4 Juin/Juillet 2007

ZI de l'argile  
Lot 108, voie C  
avenue de la Quiéra  
06370 Mouans Sartoux

Téléphone:  
+33 (0) 4 92 92 81 66  
Fax:  
+33 (0) 4 92 99 08 48

www.crmag.fr  
crmag@orange.fr

Animation :  
Didier Taraquois

Journaliste:  
Nadia Vedelago

Publicité:  
Cindy Pinchenet

Photographe reporter :  
Didier Taraquois

Conception/Réalisation :  
C&R Mag  
Imprimé en France

Commission paritaire en cours  
Dépôt légal à parution

Directeur de Publication :  
Didier Taraquois

**LES BRÈVES:**  
PAGES 6 à 10

**LÉGISLATION:**  
PAGE 11  
TLF des avancés et  
des grands chantiers

**REPORTAGE:**  
PAGES 13 à 17  
Des remorques  
" haute-couture "

**TRANSPORTEUR:**  
PAGES 18 à 19  
STDR-TEDL : l'alliance  
de deux savoir-faire

**ÉVÈNEMENT:**  
PAGES 20 à 21  
Les "grands" du  
transport européen

**CAMION:**  
PAGES 22 à 23  
Chantier: la nouvelle  
réponse d'Iveco

**REPORTAGE:**  
PAGES 24 à 29  
La gamme Construction  
de Renault en demo  
sur le terrain

**ÉVÈNEMENT:**  
PAGES 31 à 33  
Le tour de France de  
Guima-Palfinger

**SALON:**  
PAGES 35 à 49  
Solutrans a fait le plein

**SALON:**  
PAGES 51 à 53  
Bauma 2007 : un  
millésime d'excellence !

**REPORTAGE:**  
PAGES 54 à 55  
Une technique de  
stabilisation durable

**ACCESSOIRES:**  
PAGES 56 à 58  
Accessoires :  
revue de détails...

**RUBRIQUE:**  
PAGE 59  
Qui Transporte Quoi

## Les Annonceurs:

ALTEAD, AYALA, ACTM, CONEXPO,  
FAYMONVILLE, FOREZ-BENNES, GUIMA,  
HAMMAR, HIAB, JOCQUIN, KAISER,  
MARREL, MEILLER, MERDRIGNAC,  
NICOLAS, NOOTEBOOM, PVI, SUNFAB,  
TRANSMANUT, TRANSPORTS BRAME,  
TRANSPORTS LECLERC, TRANSPORTS  
LDMI, TRANSPORTS MILLON.



# LES BREVES



## 8 nouvelles semi-remorques pour Altéad

Altéad avec l'achat de 8 nouvelles semi-remorques plateaux spécialisées Faymonville se développe dans le transport de trames, combiné avec le transport d'éoliennes.

## Marc Grolleau, nouveau président de l'UPR

Le conseil d'administration de l'UPR (Union des professionnels de la route) a élu Marc Grolleau au poste de président. A cette occasion, l'UPR a réaffirmé ses axes de travail et a décidé de créer trois commissions spécialisées : sociale, fiscale et économique.

## Maxity démarre bien

Maxity, le nouveau véhicule léger à cabine avancé de la gamme Livraison de Renault Trucks fait des débuts très prometteurs. A la fin du mois d'avril, le réseau européen de distributeurs spécialisés avait facturé près de 1 650 exemplaires de Maxity, tandis que le niveau des commandes s'avérait très supérieur aux premières prévisions.



## Le nouveau MAN TGX dépasse les 680 ch

Le constructeur allemand MAN, qui présentera sa nouvelle série à l'automne prochain, dévoilera aussi son nouveau vaisseau-amiral, le camion le plus puissant du marché, le TGX V8, doté d'un moteur de 680 ch et un couple de 3000 Nm.

Ce nouveau TGX V8 est destiné aux transports long-courrier aux PTRAs les plus élevés et aux topographies les plus exigeantes. Le moteur V8 de conception entièrement nouvelle est le point saillant de la série TGX. Ce nouveau modèle est aussi équipé d'une cabine XXL spacieuse dotée de série d'équipements haut de gamme, comprenant par exemple des sièges de luxe en cuir avec emblème V8 intégré ou des applications de fibres de carbone sur le tableau de bord.

Les spectateurs des 24 Heures du Mans voiture ont eu la chance de le découvrir en avant-première sur le stand Audi...

**A noter dans vos agendas :**

- Road Transport Show : du 26 octobre au 3 novembre à Amsterdam. Plus de 300 exposants et 120 000 visiteurs sont attendus pour cette manifestation rassemblant tous les professionnels du transport.

[www.crmag.fr](http://www.crmag.fr)

## Prochaine université TLF

Les 12 et 13 septembre prochains, TLF tiendra sa traditionnelle université, à la Maison de la Chimie à Paris.

## Prendre en compte les particularités du transport exceptionnel

TLF et le Snug ont mis en place un groupe de travail spécifique aux problématiques des transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque.

Les membres de cette commission ont élu Jean-Marc Ayala (PDG des transports Ayala) à leur tête, et ont défini leurs principaux axes de travail

- le dossier circulation : création d'une carte nationale des itinéraires de transports exceptionnels de 2e catégorie pour les convois allant jusqu'à 72 tonnes

- dossier décentralisation : respect des délais de réponse des demandes de convoi exceptionnels et mise en place d'un guichet unique par grande zone géographique

- dossier autoroutier : sécurisation des usagers de la route par la circulation sur autoroute et uniformisation des tarifs des études de passage des ouvrages d'art

- dossier des escortes : augmentation de la disponibilité des escortes par une réduction de leur champs d'intervention sur les convois exceptionnels et augmentation de la flexibilité des escortes face aux impératifs de l'exploitation et de production.



# LES BREVES



## Scania en progression

Le groupe Scania vient d'annoncer une forte progression des volumes et de son résultat, avec un chiffre d'affaires au premier trimestre de 2050 millions d'euros, soit une progression de 11% par rapport à la même période en 2006. C'est surtout au niveau du carnet de commande que la hausse est la plus massive avec 27637 véhicules commandés (contre 19015 sur la même période en 2006) soit une croissance de plus de 45% des commandes.



## Le marché des VI est stable

D'après les chiffres du CCFA (comité des constructeurs français d'automobile), le marché des véhicules industriels supérieurs à 5 tonnes (hors bus et cars) est stable (+2,6%) en mai 2007, avec 3986 immatriculations. Sur le cumul de janvier à mai 2007, il est en baisse de 5,6% par rapport à la même période de 2006 (20250 immatriculations)

## BP lance un nouveau biodiesel

BP France vient de lancer un nouveau biodiesel, le BP B30, carburant diesel qui contient 30% d'EMHV (Ester Méthylique d'Huile Végétale) destiné aux flottes professionnelles de transport. BP s'engage à distribuer ce produit incorporant des esters issus de plantes (graines de colza et tournesol) qui permet de réduire les émissions de CO2 sans aucune modification technique des véhicules (mais dans le respect de normes d'utilisation des constructeurs de véhicules industriels). L'usage de ce produit est pour l'instant uniquement disponible pour les flottes captives. Il est dès à présent disponible dans les régions est et sud-est de la France. Cet été, l'approvisionnement sera étendu au départ de dépôts situés en Ile de France et en région Languedoc. L'ensemble du territoire sera couvert d'ici à fin 2007.

## Une vingtaine de semi-remorques pour Courcelles

Courcelles vient de commander une vingtaine de semi-remorques spécialisées Faymonville, notamment des plateaux 4 essieux, 3 x extensibles, des semis surbaissées avec jusqu'à 7 essieux et des semi-remorques extra-surbaissées

## Le 100 000e Magnum pour les Transports Merle

Louis Merle, président des Transports Merle (Moissac, Tarn-et-Garonne) a reçu les clefs du 100 000e Renault Magnum. Lancé en 1990, le Renault AE, pour "Advanced Engineering", avait reçu dès sa sortie le prix de "Truck of the Year" décerné par un jury de journalistes spécialisés européens. L'AE a pris en 1992 le nom de sa version haut de gamme, Magnum, et n'a cessé d'évoluer, tant en termes de performances, que dans son design extérieur ou son aménagement intérieur. En 2005, le Magnum a été doté d'une nouvelle chaîne cinématique et d'un nouveau châssis. En 2006, il a retrouvé ses 500 ch d'origine avec une nouvelle motorisation DXi13 conforme aux réglementations Euro 4 et Euro 5 Incentive.



## Nooteboom livre son premier plateau Floor en France

Nooteboom, qui a racheté la société Floor, fabricant de semi-remorques spéciales, vient de livrer le premier plateau Nooteboom-Floor à la société Dom'Azur, basée à Clermont-Ferrand, grâce à son partenaire SRVP. "Sur le marché français, nous avons décidé de ne diffuser qu'une partie de la gamme des véhicules Floor qui vient compléter la gamme des produits Nooteboom déjà diffusés en France : à savoir les plateaux renforcés fixes ou extensibles conçus pour le transport de masses concentrées de toutes natures. Ces "plateaux lourd" n'ont pas de réel équivalent sur le marché français du fait de leur conception extrêmement renforcée et de leur grande résistance à la torsion. Ces plateaux Nooteboom-Floor sont ainsi désormais diffusés via notre réseau de distributeurs de porte-engins 3 essieux OSDS" explique-t-on ainsi chez Nooteboom France.

# LES BREVES



## Nouvelle commande pour les Transports Leclerc

Le parc de la société TLW - Transports Leclerc d'Avesnes Sur Helpe (France) compte déjà une trentaine de remorques Faymonville. Une dizaine d'autres vont s'y ajouter dans les semaines à venir. La société possède presque tous les types de semis Faymonville jusqu'à 6 essieux et elle a commandé une dizaine d'autres semis, qui seront livrées prochainement. Il s'agit notamment de trois semis 3 essieux à col de cygne déboîtable, d'une semi 4 + 2, de plusieurs semis 3 essieux extra surbaissés et d'une télescopique de 51 m. De plus, TLW a été livré de la Pendelmax de Faymonville, une extra-surbaisée à 4 essieux avec dolly 2 essieux. La société vient d'ouvrir une nouvelle agence à Strasbourg, placée sous la direction de Jean-Luc Marchand.



## DAF livre son 750 000e camion

DAF Trucks N.V. vient de livrer le 750 000e camion (un XF 105) au groupe De Rijke, l'un des plus importants fournisseurs de services logistiques de l'industrie chimique d'Europe. "Avec une part de marché dans le segment des poids lourds passée de 9,6 % en 2000 à 14,5 % pour l'an passé, DAF est le fabricant de poids lourds affichant la croissance la plus rapide en Europe" affirme A.L. Goudriaan, président-directeur de DAF Trucks N.V. Pour répondre à l'importante demande de camions, DAF Trucks N.V. a augmenté la production de camions à Eindhoven ces deux dernières années. Elle est passée de 100 camions par jour à 178 camions par jour actuellement et une nouvelle augmentation n'est pas impossible cette année. De plus, il faut aussi ajouter la production d'une autre entreprise du groupe PACCAR, Leyland Trucks, qui sort chaque jour 22 camions DAF de types XF105 et 45 LF.



A.L. Goudriaan (à gauche) et L.H. de Rijke (à droite)

## Capelle complète son parc

Le groupe Capelle vient d'investir pour le transport d'éoliennes avec l'acquisition de 4 semi-remorques plateaux à 4 essieux, 3 x extensibles jusqu'à 48 m, de marque Faymonville.

## Le Cercle pour l'Optimodalité veut développer d'autres modes de transport

En mars dernier, le Ministre des Transports a présidé la signature de la Charte du Cercle pour l'Optimodalité en Europe (C.O.E.), en présence d'une centaine de personnalités de premier plan représentant tous les modes de transport en Europe. Fin avril, les partenaires les plus impliqués (Caisse des dépôts, TLF, FNTR, Louis Dreyfus Armateurs, CMA-CGM, SNCF, APRR, Vinci Concessions, Mory, Geodis, Modalohr, Dexia, Alstom Transport, Fedex, EDF...) ont signé les statuts fondateurs de ce Cercle, et se sont engagés financièrement à lui donner les moyens de sa réussite. Le Cercle a immédiatement annoncé les bases de son plan d'action pour le développement de projets de transport "Optimodaux", c'est-à-dire associant la performance économique et technique, mais aussi l'impact global des choix retenus (sécurité, flexibilité, pérennité, dimensions sociale, industrielle et écologique). On y retrouve naturellement, pour l'essentiel, des autoroutes de la mer, des autoroutes ferroviaires, des projets fluviaux, fluvio-maritimes et aéro-ferroviaires. Philippe Mangedard (Modalohr) a été élu Président du C.O.E et Marie-José Navarre nommée Déléguée Générale.



# LES BREVES



## ACTM entre en Bourse

ACTM International, qui contrôle depuis 2006 ACTM et Traylor va entrer en Bourse. Cette entrée se fera accompagnée par Europe Finance Industries et peut-être d'autres partenaires, et restera réservée "aux opérateurs qualifiés", et uniquement par augmentation de capital. Hugues Birkel explique cette stratégie par la volonté de financer "notre développement produits et marchés, la crédibilité et assurance de pérennité de deux entreprises mythiques âgées de 70 et 110 ans, aux yeux de nos salariés, clients et fournisseurs. Cette introduction s'effectue aussi afin d'améliorer la structure de notre capital, notamment pour accélérer nos affaires à l'export, et nous préparer à l'acquisition en 2009 d'une autre entreprise complémentaire."

## Nomination

Jean-Luc François a été nommé directeur général des véhicules industriels de Mercedes-Benz et Mitsubishi Fuso Trucks, et membre du comité de direction de DaimlerChrysler France, en remplacement de M. Ulrich Bastert. M. François a effectué toute sa carrière au sein de Mercedes-Benz France puis de DaimlerChrysler France. Depuis mai 2004, il était à la tête de la direction commerciale des camions au siège de DaimlerChrysler France. M. Philippe Bernard lui succède à ce poste.



## Précisions

Dans une précédente édition, un reportage était consacré à l'entreprise de transports Brame, en Alsace. Il nous faut préciser ici qu'au décès du fondateur, l'entreprise a été reprise conjointement par les trois frères (Patrick, Jean-Pierre et Philippe Brame) ainsi que par leur mère. Depuis, Patrick Brame a quitté la société.

## Une nouvelle usine Nootboom

Nootboom vient de démarrer la création d'une nouvelle usine, consacrée la fabrication de sa gamme OSDS, porte-engin trois essieux avec dernier essieu auto-vireur. Le constructeur a constaté (notamment sur Solutrans et Bauma) une forte progression de la demande sur ce type de véhicules, destiné entre autres au transport de contrepoids, liée bien sûr à la forte activité dans le secteur du lavage mais aussi au souci d'effectuer le transport de ces pièces dans les règles. Sans compter des délais de livraison raisonnables...



## Les Transports Eric Martin renforcent leur parc

Dernièrement, le plus puissant des tracteurs Scania a fait son entrée dans le parc des Transports Eric Martin. Il s'agit d'un R 620 LA4x2MNA, de 620 ch. C'est Sovalis, distributeur Scania à Meaux qui a réalisé cette livraison à la société Eric Martin spécialisée dans le transport de sable en semi-bennes.



## Le Stralis 2 sur les routes

Le nouveau Stralis parcourt actuellement les routes de France et s'arrêtera dans toutes les régions, en une quarantaine d'étapes. Cette caravane fera connaître ce nouveau véhicule aux clients Iveco, et mettra aussi en valeur le partenariat du constructeur avec l'équipe des All Blacks, en cette année de Coupe du Monde de rugby. Cette caravane est composée de 5 nouveaux Stralis,

tracteurs et porteurs, de 420 à 560 chevaux, et de semi-remorques aux couleurs des All Blacks et d'autres partenaires tels que Schmitz-Cargobull, ZF, Iveco France, Sony, Bridgestone, Alcoa et le Club des Conducteurs Stralis. Au total Iveco France procédera à 3000 essais qui feront l'objet d'un rapport de démonstration détaillé. De plus, dans 26 pays en Europe 10 caravanes de ce type sont en circulation. Au total, près de 100 véhicules Stralis parcourront 2 millions de kilomètres sur les routes pendant 200 jours et aboutiront à 30 000 tests auprès de clients et prospects européens.

# LES BREVES

## Nouvelles installations pour Benalu

Benalu déménagera la production des châssis située à Hénin Beaumont sur le site de Liévin. Cette étape est la dernière phase de son projet de déménagement et en septembre l'ensemble de la production et des administratifs sera sur un même site, plus moderne et en adéquation avec son image.

## Renault embauche

Renault Trucks procédera à 500 embauches supplémentaires dans ses sites industriels en 2007, notamment pour accompagner l'augmentation de capacité de production de ses sites industriels de Bourg-en-Bresse (Ain) et de Blainville-sur-Orne (Calvados). Ce plan prévoit 500 embauches nouvelles, se répartissant entre 440 ouvriers et 60 techniciens et cadres, qui seront réalisées d'ici la fin de l'année. Au total, Renault Trucks devrait recruter 1 250 personnes, dont 920 ouvriers, en 2007. Le site de Blainville-sur-Orne, qui devrait accueillir 265 de ces nouveaux embauchés, produit l'ensemble des cabines des véhicules Renault Trucks et assemble le modèle de moyen tonnage Midlum. Le site de Bourg-en-Bresse qui assemble l'ensemble des véhicules de gamme lourde (Magnum, Premium et Kerax) recrutera pour sa part 223 personnes.

## Gros contrats pour Volvo à l'Est

La filiale russe de Volvo Trucks a signé un contrat portant sur 300 camions avec la société russe de logistique Sunflower, l'une des plus grosses sociétés de transport de véhicules de tourisme en Russie, avec des services de logistique incluant le transport, le transit, le stockage et le dédouanement. La commande récente porte sur 300 camions-remorques Volvo FM propulsés par un moteur D13 d'une puissance de 440 chevaux. Les nouveaux Volvo FM seront également dotés de la boîte de vitesses automatique de dernière génération I-Shift. La livraison des nouveaux camions a débuté fin mai et se terminera dans le courant du premier trimestre 2008.

Toujours à l'est, la filiale roumaine de Volvo Trucks, Volvo Romania, a reçu une autre commande majeure de la société de transport et de logistique Alin Trans Impex. La commande en question compte 350 camions, soit 50 de plus que l'année dernière. Les nouveaux camions seront tous livrés en 2007.



## Doll fournit l'Armée allemande

Le constructeur de remorques et semi-remorques Doll vient de fournir à l'Armée allemande une semi-remorque surbaissée Doll Vario S3H (D330), destinée à l'unité WTD 41. Cette semi-remorque 3-essieux surbaissée avec direction hydraulique forcée a une charge utile d'environ 35 tonnes. L'unité d'essai pour véhicules blindés à roues ou chenillés WTD 41 fait partie de la direction générale de l'armement et des achats de l'Armée Allemande. Elle représente le pôle de compétence technique pour le Ministère de la Défense, les forces armées et divers autres partenaires. Grâce à cet ensemble identique aux versions civiles, la WTD 41 pourra remplir une grande variété de missions, tant les transports de blindés à roues ou à chenilles, que ceux pour les équipements militaires les plus variés.



## Star's Service livré du 500 000e Actros

C'est le groupe français Star's Service et CGVL qui vient de recevoir le 500 000e Actros sorti de l'usine Mercedes-Benz de Worth. Les clés de ce tracteur blanc Actros 1841 LS ont été remises à Hervé Street, son PDG, par Hubertus Troska, responsable Mercedes Benz Trucks (Europe et Amérique Latine) et Ulrich Bastert, responsable des ventes et du marketing Mercedes-Benz Trucks.



# TLF : des avancés et de grands chantiers

TLF vient de tenir son assemblée générale. La Fédération du transport et de la logistique présidée par Alain Fauqueur et Alain Bréau a dressé le bilan de son action durant l'année écoulée, et dessiné ses prochains objectifs.

**A**vec 10000 entreprises adhérentes, qui représentent près de 300 000 salariés, TLF rassemble toute la chaîne du transport et de la logistique. Une représentativité qui a connu un bel essor, avec l'arrivée début 2007 de grands noms, tels que Geodis, Fedex et TAT mais aussi une forte progression des inscriptions des PME, avec plus de 150 PME routière qui ont rejoint la fédération, issues notamment des régions Paca, Nord-Picardie, Rhône-Alpes et Ile-de-France. Lors de son assemblée générale, TLF a fait le point sur ses actions menées, qui ont conduit à l'évolution de certains grands "points noirs":

- Le dossier "TVA sur les péages" a permis de récolter 400 millions d'euros selon les sources du Ministère de l'Economie et des Finances.
- Grâce à TLF, un dispositif instituant de nouveaux délais de paiement a été instauré par le biais de la loi 2006-10.

## Trois mesures phares

D'après son analyse du secteur et de ses problématiques, TLF estime que le gouvernement doit aujourd'hui engager un certain nombre de mesures phares, au nombre de trois, "afin d'aider le pavillon français à reconquérir ses parts de marchés". Ces mesures sont les suivantes :

- le bio-carburant professionnel, une priorité: la fédération propose une politique de concentration des



Mr Alain Fauqueur et  
Mr Alain Bréau  
présidents TLF,

biocarburants sur les transports routiers de marchandises.

- la modulation des péages autoroutiers : TLF propose de favoriser le transfert de la circulation des poids lourds depuis les routes nationales et départementales vers les autoroutes, avec la modulation des péages.
- enfin, la mise aux normes des infrastructures existantes en matière maritime, routière et ferroviaire, seul moyen d'éviter un déclin inévitable de la filière logistique française.

## Fiscalité, social et développement durable

TLF estime aussi qu'il faut agir sur trois leviers, et sollicite donc l'action du gouvernement sur ces sujets. Tout d'abord, en matière fiscale, la fédération propose l'exonération de la taxe professionnelle sur les engins

mobiles, ce qui garantirait davantage d'équité entre le pavillon français et ses concurrents européens (le plafond de cette dernière devrait être ramené à 2,5% au plus, les engins mobiles étant exclus de cette assiette). De plus, toujours en matière fiscale, TLF souhaite l'harmonisation de l'application de la TIPP, les pouvoirs publics devant ramener le taux français à un niveau équivalent au montant moyen pratiqué dans les autres pays européens.

Ensuite en matière sociale, TLF propose l'allègement des charges sociales sur les temps autres que la conduite, la défiscalisation des heures supplémentaires, et un moratoire sur les charges patronales (en les alignant sur la moyenne des régimes des pays concurrents).

## Dernier cheval de bataille : l'harmonisation européenne

TLF demande une harmonisation sociale, qui existe sur les temps de conduite, mais discordante sur le temps de travail. La Fédération demande aussi aux pouvoirs public français d'aligner le poids total en charge autorisé des transporteurs nationaux sur celui de leurs homologues européens. Le pavillon français est limité à une charge utile de 40 tonnes, quand de nombreux pays européens tels que la Belgique, les Pays-Bas ou l'Italie permettent le transport de 44 tonnes, ou 60 tonnes comme la Suède.



# POWERHOUSE

The international gathering place in 2008 for the construction industries showcasing the latest equipment, products, services and technologies.

**March 11-15, 2008**  
**Las Vegas, USA**

CO-LOCATED WITH



REGISTER ONLINE AT

[www.conexpoconagg.com](http://www.conexpoconagg.com)



# Des remorques "haute-couture".



Nicolas Industrie est réputé dans le monde entier pour ses remorques de transport lourd. Cette entreprise française, installée en Bourgogne, exporte plus de 80% de son chiffre d'affaires. La production comprend des véhicules modulaires standards et d'autres quasiment uniques

A elles seules, les gigantesques poutres en cours de fabrication dans les ateliers de Nicolas Industrie prennent presque toute la longueur d'un des halls de fabrication, pourtant réservé aux engins les plus imposants. C'est qu'elles mesurent près de 37 m de long et sont destinées à recevoir une charge utile de 450 tonnes ! Ces matériels très lourds (destinés à convoyer des transformateurs électriques en Italie) sont l'une des marques de fabrique du Français Nicolas Industrie. L'entreprise, installée au cœur de la Bourgogne est connue dans le monde entier pour ses matériels de transport lourds et très lourds. Ici, la fabrication de série ne concerne que les véhicules modulaires et les dollynecks. Mais chaque véhicule est fabriqué en fonction des besoins des clients.



*Mr Amichault  
dirigeant de  
Nicolas  
Industries*





## 80% de la production à l'export

Là comme ailleurs, les ateliers travaillent à plein régime pour répondre à la demande très forte, qui vient du monde entier.

*"Le cœur de notre métier c'est le transport lourd, c'est-à-dire, pour nous, au-delà de 150 tonnes.*

*Nous exportons 80% de notre production dans plus de 80 pays du monde, souligne Jean-Claude Amichault, Directeur général de Nicolas Industrie. En plus de 35 ans de carrière, je n'ai jamais connu une telle explosion de la demande, qui, nous concernant, vient de tous les secteurs d'activités et de toutes les zones géographiques en même temps ! Nous travaillons aujourd'hui pour 2009."*

Conséquence de cette demande en plein boom, le chiffre d'affaires a été dopé : de 33 millions d'euros en 2006 il devrait atteindre entre 40 et 45 millions d'euros cette année. Les perspectives de l'entreprise sont donc excellentes ! Sur les cinq premiers mois de l'année, Nicolas Industrie a déjà réalisé 20% de commandes de plus que l'année 2006 entière.

*"Aujourd'hui, nous avons une capacité de production entre 35 et 40 millions d'euros. Nous voulons arriver à 50-60 millions à l'horizon 2008-2009, souligne Jean-Claude Amichault. Pour cela, nous allons réorganiser notre production, en allant vers davantage de standardisation*

Romuald Espinasse,  
assistant commercial  
Nicolas Industrie

Photo: ©CRMag



*pour nos gammes qui le permettent, et en agrandissant nos locaux, notamment en gagnant de l'espace sur le magasin et la zone de stockage des pièces."*

## Une longue histoire

Nicolas Industrie, fondée en 1855, est aujourd'hui installée sur un site de production de plus de 89000 m<sup>2</sup>, dont une usine de 17 000 m<sup>2</sup>, un bâtiment administratif de 1840 m<sup>2</sup>, un bâtiment de peinture, de grenage et de finition de 1600m<sup>2</sup> et un bâtiment de réparation de 1000 m<sup>2</sup>. La société emploie près de 200 personnes.

Intégrée au groupe TII (Transporter Industry International) depuis 1994, Nicolas Industrie produit trois types de matériels : des matériels de transport routier (remorques et semi-remorques porte-engins, remorques modulaires pour transport très lourds jusqu'à 1000

tonnes...), des matériels de manutention lourde (véhicules automoteurs porteurs et tracteurs pour utilisation sur sites privés pour manutention de masses indivisibles et de colis lourds jusqu'à plus de 15000 tonnes) des véhicules industriels (engins de levage industriels, portiques, engins d'aciéries...) et des produits et véhicules spéciaux pour l'environnement (représentant 15% de chiffre d'affaires). Dès 1952, Nicolas sort ses premières semi-

remorques porte-engins pour masses indivisibles. Dès les années 1960, elle s'implante à l'export et fait ses premiers pas sur le marché chinois (qui est aujourd'hui l'un de ses premiers clients). Depuis, les innovations ne cessent de se succéder, et les records d'êtres battus, comme en 1973 avec la livraisons de remorques routières automotrices de 500 tonnes en Suède... En 1982, l'entreprise introduit sur le marché les premiers engins multidirectionnels avec une gestion à microprocesseur. En 1994, Nicolas réalise pour l'Agence Spatiale Européenne trois convois spéciaux à transmission hydrostatique et mouvement multidirectionnel à assistance électronique (pour le programme Ariane V). En 2000, Nicolas se voit confier la réalisation des remorques et semi-remorques routières, ainsi que les automoteurs de manutention destinés aux transports des éléments de l'Airbus A380.





## Trois bureaux d'études

Toute la production est issue de l'usine de Champs-sur-Yonne. Tout commence au bureau d'études, qui regroupe 15% de l'effectif total et qui est divisé en trois parties : le bureau technico-commercial (pour l'élaboration des devis et des chiffrages des offres), le bureau d'études direct (pour les produits uniques, il est affecté aux commandes spécifiques, et comprend une division hydraulique électrique, électronique et mécanique) et le bureau d'études indirect (responsable des produits de série de la partie environnement et de la recherche et développement). Ces bureaux d'études de haut niveau (tous équipés de CAO et DAO) ont permis la réalisation de matériels uniques, comme les Tractomas, ou celle de ces engins spéciaux pour le transport de matériels et de personnes dans les tunnels en travaux. Ils dessinent les châssis et supervisent la réalisation du véhicule du début à la fin.

## La production

La structure principale du châssis est sous-traitée, et arrive en plusieurs parties dans l'usine. Déjà contrôlés chez chacun des sous-traitants, les châssis sont à nouveau vérifiés et contrôlés à leur arrivée dans l'usine Nicolas. Ils sont ensuite grenaillés, puis apprêtés avant d'être peints. Un



Photo: ©CRMag



Photo: ©CRMag

nouveau hall est d'ailleurs consacré aux cabines de grenaillage, d'apprêtage et de peinture (équipé d'un système

d'étuvage, qui permet de contrôler la température du four à peinture pour éviter les variations trop brutales, qui seraient

dommageables)

Un hall d'usinage est réservé à la fabrication de pièces spécifiques, à découper ou à souder, pièces conçues et adaptées en fonction des besoins du client.

Chaque châssis rejoint ensuite une ligne de montage, où vont être montés les circuits pneumatiques, hydrauliques et électriques.

Une ligne spéciale est dédiée aux remorques modulaires, qui sont retournées lors des phases de montage (à la différence des remorques monoblocs, sur lesquelles le montage se fait par dessus). Le châssis ne bouge pas de son emplacement tant qu'il n'est pas terminé, ce sont les hommes qui se déplacent. *"Nous allons mettre en place un phénomène de série pour les modulaires et les semi-remorques pour le TP, explique Romuald Espinasse, assistant direction commerciale. Nous voulons créer une ligne de montage pour le modulaire lourd et une autre pour le modulaire léger."*

Une 2e partie de l'usine est consacrée à la fabrication des accessoires, comme les col-de-cygne, les dollyneck (semi-remorques TP) ou les adaptateurs pour mâts d'éoliennes. Une fois entièrement monté, le véhicule est à nouveau peint avant de subir les ultimes phases de tests.



Photo: ©CRMag





## Gigantesque

Le "grand hall" est destiné, lui, à recevoir les lignes de modulaires ou les essais. C'est là que sont montés les engins les plus encombrants.

Actuellement en cours de fabrication, des poutres de transport de 450 tonnes de charge utile. "Et nous avons en projet des poutres de 600 tonnes!" soutient M. Espinasse. Ces poutres pour le transport de gros transformateurs électriques sont destinées à l'Italie. Elle feront partie d'un convoi de plus de 65 m de long (avec les tracteurs) et de 580 tonnes! Avant cela, comme tous les matériels de Nicolas, elles doivent subir de longues phases de tests : "Nous n'avons pas droit à l'erreur une fois que le client est livré. C'est pour cela que toutes nos remorques sont testées avant, explique Romuald Espinasse. Pour ces poutres, nous allons mettre la charge prévue, multipliée par un certain coefficient. Les modules sur lesquelles elles vont reposer sont eux aussi testés." Ces poutres pourront transporter plusieurs types de transformateurs, car leur écartement peut être adapté à l'aide de croisillons. De plus, à chaque extrémité, des plates-formes sur vérins permettent de régler la hauteur et l'oscillation. Il faut compter environ une année entre la commande et la livraison.





## Un atelier de réparation

Sur le site de Champs-sur-Yonne, un atelier est réservé aux réparations ou aux vérifications

des véhicules Nicolas, ainsi qu'au SAV. Dans son magasin, le constructeur s'efforce d'avoir toujours le nombre de pièces suffisantes pour répondre rapidement aux demandes,

venues du monde entier. Près de 8 000 000 euros de pièces sont ainsi stockées. De plus, Nicolas dispose d'une équipe d'une dizaine de personnes, techniciens ou ingénieurs itinérants, prêts à

partir à l'autre bout du monde s'il le faut, pour des opérations de formation du client, de réparation soit de l'assistance au convoi. Un atout qui fait beaucoup dans la réputation mondiale du constructeur français. Une fois toute les phases de tests achevées, chaque véhicule prend ensuite la route, comme ces remorques modulaires, de 34 tonnes par lignes de capacité, qui attendent de partir pour le sud-est asiatique...



## Le Dollyneck : l'atout-maitre de Nicolas

*“Le Dollyneck est aujourd’hui notre produit phare sur le marché français, déclare Jean-Claude Amichault. C’est aussi un exemple typique de notre volonté de vulgariser un produit haut de gamme. Je pense que, comme dans l’automobile, nous allons vers une vulgarisation de solutions de haut niveau pour être accessible à tous les clients. Les plus grands progrès vont se faire dans notre métier, sur la convivialité et la facilité de prise en main de nos engins. Aujourd’hui, un chauffeur peut très facilement les manipuler, grâce aux radiocommandes, à l’électronique embarquée...”*

La semi-remorque Dollyneck est un concept breveté Nicolas. La société a été la première à

définir puis réaliser ce type de produit, suite à une étude de marché. Il connaît un très grand succès. Ces modèles sont particulièrement optimisés pour le transport d'engins de TP et combinent les avantages de suspensions hydrauliques à essieux pendulaires (grande capacité de charge et importante course de suspension) avec la manœuvrabilité d'un véhicule compact. La dollyneck se compose d'un col-de-cygne élévateur et d'une ou plusieurs lignes de deux essieux pendulaires associés à des suspensions hydrauliques. A cette partie avant est associé un train arrière de 2 à 5 lignes de deux essieux pendulaires, spécialement conçu pour le transport d'engins TP (fosse large et profonde de bras de pelle). L'angle de braquage des essieux du bissel intégré permet de négocier des virages serrés et des ronds-points.



## La gamme

La gamme de véhicules Nicolas comprend 5 séries dont 4 de véhicules modulaires pour le transport routier et la manutention lourde, jusqu'à plus de 15 000 tonnes de charge utile:

- la série Dollyneck : voir ci-dessous
- la série MDEL : 22 tonnes par ligne d'essieux. Elle répond aux besoins des professionnels du transport routier lourd : travaux publics, charges industrielles... Plateau sur-mesure pour le transport d'engins de TP (surbaissés, extra-surbaissés, étroit, large...)
- la série MDE : 34 tonnes par ligne. Pour les transports routiers et la manutention lourde. Un grand nombre d'accessoires permet de constituer des ensembles en remorques et semi-remorques parfaitement adaptées à chaque besoin. Associées à des modules motorisés et des groupes de propulsion, elles deviennent des remorques autonomes pour la manutention sur site.
- La série MDED : 34 tonnes par lignes. Comme la précédente série, elle peut être utilisée dans des configurations de transport diverses. Particularité : les vérins de direction sont intégrés aux modules.
- la série MHD : 36 à 40 tonnes par lignes. Des suspensions encore plus robustes et un châssis renforcé permettent aux configurations de cette série d'accepter des concentrations de charge importantes. Elles peuvent être associées à des modules motorisés pour la manutention lourde sur site de plusieurs milliers de tonnes.

# STDR- TEDL : l'alliance de deux savoir-faire

Les sociétés de transport exceptionnel STDR et TEDL ont fusionné à la fin de l'année dernière. Installée à St-Etienne, la nouvelle entreprise offre son expérience dans le transport exceptionnel de matériels pour le BTP, l'industrie et la Défense

*STDR-TEDL est installée à St-Etienne, sur un terrain de 13 000 m<sup>2</sup> dont 600 m<sup>2</sup> d'ateliers intégrés.*



C'est l'association de deux savoir-faire complémentaires. STDR et TEDL ont fusionné leurs forces et leurs compétences fin 2006, et proposent désormais à leurs clients une connaissance du transport exceptionnel dans l'industrie, le BTP et la Défense. La société STDR a été créée en 1981 par Bernard Wach, issu du secteur du transport exceptionnel puisqu'il avait été pendant plus de 15 ans chef d'exploitation au sein de la société Bertomeu, avant de créer sa propre entreprise de transport, baptisée donc STDR (Société Transport Déménagement Routier). Celle-ci se développe et prend son essor. En 2004, STDR rachète la

cellule transports exceptionnels des Transports Munster, et crée alors une nouvelle entité, dénommée TEDL : Transports exceptionnels de la Loire. En 2006, Bernard Wach transmet la direction de l'entreprise à ses deux fils, Laurent et Frédéric, après 20 ans d'expérience. Les deux entreprises s'unissent et deviennent donc STDR-TEDL.

*"Nous avons fusionné les deux entités afin d'avoir aujourd'hui une meilleure synergie et faire profiter à notre clientèle d'un temps de réaction plus rapide concernant les délais de chargement et d'avoir une polyvalence absolue"* explique Laurent Wach, un des dirigeants de l'entreprise.



Le transport de cette presse Michelin, sur 700 kilomètres est le convoi le plus lourd de la société : un poids de 130 tonnes, pour 5,85 m de large, 5,50 m de haut et 28 m de long



## Activités

Aujourd'hui, l'entreprise conjugue donc plusieurs compétences. STDR-TEDL est spécialisée dans transfert de centrales d'enrobé, le transport de matériels de TP et le transport de matériels militaires sensibles. "C'est une activité que nous souhaiterions éventuellement renforcer", soutient Laurent Wach. La société, qui emploie actuellement près de 50 personnes, a réalisé en 2006 un chiffre d'affaires de 5,75 millions d'euros, en progression de 10% par rapport à l'année précédente.

Cette année devrait voir l'activité progresser du même ordre. 60 % de son activité est représenté par le secteur du BTP, 25% par l'industrie et 15 % par le militaire. Elle travaille essentiellement en France, mais aussi en Europe.

## Parc et implantation

STDR-TEDL est installée sur un terrain de 13000 m<sup>2</sup>, clos et sécurisé, dont 200 m<sup>2</sup> de bureaux et 600 m<sup>2</sup> d'ateliers intégrés. Le parc matériel compte 12 tracteurs 6X4, 15 tracteurs 4X2, essentiellement de marque

Mercedes (70%), ainsi qu'Iveco et Renault. Il comprend également des semi-remorques surbaissées de 3 essieux à la 12 lignes, ainsi que des plateaux 4 essieux extensibles 37 m, 65 tonnes de charge utile, et des plateaux traditionnels, de marque Faymonville, Nooteboom. Au total, environ 40 matériels permettent à la société de transporter des colis jusqu'à 140 tonnes, auxquels il faut ajouter les 8 voitures-pilotes. "Nous allons cependant être prochainement livrés d'une nouvelle semi-remorque modulaire Nicolas 14

lignes, de 240 tonnes de charge utile, équipée de poutre KBN extensible et élargissable. Elle devrait rejoindre notre parc d'ici la fin de l'année, souligne M. Wach. Nous avons investi dans ce matériel suite à des demandes de nos clients. Nous avons choisi de renforcer notre parc pour répondre à ces besoins et pouvoir nous positionner sur de nouveaux marchés." Autre investissement prochainement réceptionné, deux semi-remorques Tr'ax 4 essieux élargissables hydrauliquement.

## Quelques exemples

Parmi les plus grands convois réalisés par la société, on pourrait citer ici celui d'une presse de 130 tonnes pour Michelin. Le convoi mesurait 5,85 m de large, pour 5,50 m de haut et 28 m de long.

Il s'agissait de l'acheminer de St-Etienne à Strasbourg soit un parcours de 700 kilomètres. Un convoi caractéristique du savoir-faire de STDR-TEDL en matière de convoi industriel.

Autre transport caractéristique de son activité, celui de ce gros convoi Caterpillar, 777D, de 35 m de long, 6,10 m de large, 5,30 m de haut et d'un poids de 99 tonnes, depuis le nord de la France jusqu'à Nantes.

Ce gros Caterpillar a été convoyé depuis le nord de la France jusqu'à Nantes. Le convoi mesurait 35 m de long, 6,10 m de large pour 5,30 m de haut et un poids de 99 tonnes



# Les "grands" du transport européen récompensés

Les prix des transports européens de l'année ont été remis par l'Esta (association européenne des levageurs et transporteurs exceptionnels) à Munich pendant le salon Bauma. L'occasion pour toute la profession du transport de se retrouver et de mettre à l'honneur des entreprises pour leurs transports les plus remarquables

La remise des prix de l'Esta est devenue une tradition désormais lors de chaque grand salon international. Ces prix récompensent des entreprises européennes de levage et/ou de transports exceptionnels, pour l'un de leur chantier les plus impressionnants. Lors d'une soirée, c'est tout le professionnalisme, la rigueur et les compétences techniques des entreprises du transport et du levage qui sont mises à l'honneur. L'occasion aussi de mettre en avant un travail de tous les instants...

Voici, en images, les convois retenus...

- Le **2d prix** a été attribué à la société **Van de Wetering** (Hollande), pour le transport d'un yacht depuis la Hollande jusqu'à Port St Louis, au bord de la Méditerranée, à travers la Belgique et la France.



- Le **3e prix** a récompensé la société **R. Collett & Sons** (Royaume-Uni), qui a convoyé d'abord par bateau depuis la Pologne, puis sur route trois larges sections pour usines à gaz de 67, 42 et 5 tonnes.



Dans la catégorie des transports inférieurs à 120 tonnes,

- le **1er prix** a été décerné à la société **Convoi** (Hollande) : elle a conçu un système permettant de charger et de faire tourner sur lui-même un aimant de 3 tonnes, afin de l'introduire dans une usine.







## Dans la catégorie des transports supérieurs à 120 tonnes

- le **1er prix** a récompensé la société **Mammoet** (Hollande) pour son transport d'un pont préfabriqué aux gigantesques dimensions : 125 X 50 m pour 2500 tonnes, par barge et par remorques autopropulsées !



- Le **2nd prix** a été attribué à la société française **TLW Transports Leclerc**. Il s'agissait, dans le cadre de la construction d'une raffinerie de bio carburant (02) de relier la sucrerie à la raffinerie par un pont enjambant le canal coupant les deux sites afin d'éviter le passage des poids-lourds sur la RN 9. Pour cela, un pont désaffecté a été racheté à la SNCF. Trop long pour être transporté d'un seul tenant, il a été coupé en deux parties, de respectivement 32 m de long et 105 tonnes, et 35 m de long et 115 tonnes. Deux remorques 13 lignes (Nicolas et Goldhofer) ont été utilisées, dont une équipée de traversiers pour la partie la plus longue, et de poutres de liaison pour la 2e partie. *"Nous avons décidé de mettre 13 lignes par remorques pour réduire le poids par essieux sur des routes habituellement interdites aux poids-lourds, notamment celle du départ, faisant partie du patrimoine de la région"*, explique-t-on chez TLW. Le principal problème était de placer l'élément du pont le plus long sur les traversiers, tout en respectant les contraintes de charge. La solution a donc été de souder une structure sur les plateaux des traversiers, permettant de bloquer les traverses du pont, et ainsi solidariser la pièce avec la remorque.



- Le **3e prix** a été remis à la société **Wagenborg Nedlift** (Hollande) pour le transport de pièces de respectivement 251 tonnes et 52 m et 31,4m et 125 tonnes en Allemagne, transport qui comprenait le chargement et transport sur une barge, puis le chargement sur des remorques jusqu'à son site en Allemagne.

# Chantier: la nouvelle réponse d'Iveco

Le constructeur italien a dévoilé en avant-première mondiale à Solutrans la nouvelle version de son camion de chantier Trakker.

Conjuguer la robustesse d'un véhicule tout-terrain et le confort de conduite d'un poids-lourd : c'est la mission que s'est donnée Iveco avec sa nouvelle gamme de véhicules de chantier, les nouveaux Trakker. C'est à Bauma que ce nouvel opus de la gamme chantier a été présenté, mais les visiteurs de Solutrans ont pu découvrir en exclusivité et en avant-première mondiale un Trakker exposé sur le stand du constructeur à Lyon. La gamme chantier du constructeur italien avait été inaugurée avec le spartiate EuroTrakerr, conçu pour les missions tout-terrain les plus sévères. Le nouveau Trakker a conservé la robustesse, à laquelle le constructeur a ajouté le confort de conduite d'un grand routier, puisque qu'il a en commun avec le Stralis ses nouvelles cabines.

## De 18 à 72 tonnes

La gamme des Trakker comprend des véhicules de 18 à 72 tonnes, en 2, 3 ou 4 essieux, versions porteur ou tracteur, avec traction intégrale ou partielle, conduite à gauche ou à droite ... En porteurs, la gamme comprend des versions de 2 à 4 essieux, en configuration 4X2, 4X4, 6X4, 6X6 et 8X8, avec des puissances de motorisation

comprises entre 310 et 500 ch. La configuration 8X8 n'est proposée qu'avec le moteur Cursor 13 de 500 ch.

Les tracteurs sont disponibles en configuration 4X2, 4X4, 6X4 et 6X6, avec des puissances comprises entre 360 et 500 ch.

Le nouveau Trakker a été étudié pour faciliter les transformations, grâce à sa vaste gamme de transmissions et de prises de mouvement, ainsi que les nombreuses connexions électriques, tant à l'intérieur de la cabine que sur le châssis.

La nouveauté sur le Trakker : des ponts tandem à simple réduction avec freins à disque sur toutes les roues, solution qui permet de réaliser des économies de maintenance. De plus, des ponts tandem "hub reduction" avec suspensions pneumatiques sont également disponibles, pour les applications particulièrement sévères. Toutes les versions sont dotées du frein-moteur à décompression Iveco. Sur le Cursor 13 de 410 ch, l'action de freinage est encore optimisée par le frein-moteur combiné.

Les suspensions mécaniques sont une évolution de celles adoptées sur les modèles précédents. De nouvelles suspensions pneumatiques "heavy duty" sont proposées sur les véhicules tandem "hub reduction" 6X4 et 8X4. De plus, une vaste gamme de solutions avec barres stabilisatrices est disponible

pour s'adapter aux diverses hauteurs et pour garantir une bonne stabilité du véhicule, y compris dans les conditions les plus extrêmes.

## Moteurs et transmissions

Le Trakker propose les moteurs Cursor Euro 4 et 5 SCR de 8 à 13 litres, capables de développer une puissance comprise entre 310 et 500 ch ainsi qu'un couple maximum de 1300 à 2300 Nm. Tant en version Euro 4 qu'Euro 5, ces moteurs utilisent un système d'échappement catalytique sélectif de post-traitement, qui permet aussi d'optimiser la consommation de carburant. Suivant leur mission, ces moteurs consomment de 2% à 5% en moins par rapport aux moteurs Euro 3. Certaines versions de moteurs Cursor 8 et Cursor 13 bénéficient donc de puissances majorées (jusqu'à 500 ch), et toutes les versions sont dotées de frein-moteur à décompression Cursor. Le Cursor 13 de 410 ch propose, lui, le nouveau freinage CEB (Compressed Engine Brake) à contre-pression constante. Côté transmission, le nouveau Trakker peut être équipé d'une boîte de vitesse EuroTronic 2 à 12 rapports, avec commandes intégrées dans la colonne de direction. Il peut aussi être doté d'une boîte ZF à 16 rapports ou ZF à 9 rapports (pour les moteurs de 310 à 330 ch).







### Nouveau design

Côté design, Iveco a porté ses efforts sur la partie avant, puisque le Trakker affiche un style très personnel, avec une nouvelle calandre de grandes dimensions, qui reprend le style de la gamme Stralis. Autre point commun avec le Stralis, sa cabine, disponible en deux versions : AD, cabine normale avec toit standard, et version AT, cabine profonde qui permet au conducteur de dormir à bord du véhicule (avec un toit standard ou surélevé).

Le confort de conduite n'a pas été négligé non plus, avec toutes les commandes lisibles et facilement accessibles. Ainsi, les commandes du frein-moteur à décompression, du ralentisseur hydraulique, de l'autoradio et du Cruise Control peuvent être actionnées du volant. Autre innovation du Trakker : le sélecteur de vitesse EuroTronic 2 (boîte de vitesse totalement automatisée) est aussi intégrée au volant. Même en mode manuel, les leviers incorporés dans la colonne de direction garantissent des changements de rapports en toute sécurité.

### Le nouveau Stralis sur la route

Le nouveau Stralis, dévoilé à Solutrans, est présenté aux professionnels grâce à une caravane qui parcourt toute la France, depuis son départ de Lyon fin avril et ce jusqu'à fin octobre. Cette caravane aux couleurs des All Blacks, partenaire du constructeur pendant encore 4 ans, comprend 5 nouveaux Stralis, tracteurs et porteurs, de 420 à 560 ch, et de semi-remorques. D'autres partenaires tels que Schmitz-Cargobull, ZF, Sony, Bridgestone, Alcoa sont aussi associés à ce Road Show, dont le but est de faire découvrir le nouveau fleuron de la gamme Iveco à ses clients.

# La gamme Construction de Renault en demo sur le terrain



Photo: ©CRMag

Renault Trucks, leader sur le marché français des camions pour la construction, a renouvelé son offre et doté notamment son Kerax d'une nouvelle boîte robotisée. Essais sur le terrain et visite de l'usine de Bourg-en-Bresse, d'où sortent tous les nouveaux Kerax et Premium Lander.

C'est au centre d'essais de la Valbonne, à quelques kilomètres de son usine de Bourg-en-Bresse, que Renault Trucks a fait une démonstration sur le terrain de ses nouveaux véhicules construction, Premium Lander et Kerax. La gamme, renouvelée en 2006, a fait l'objet cette année de nouveaux apports, comme la boîte robotisée. Si le secteur de la construction ne représente que 10% du chiffre d'affaires de Renault Trucks, le constructeur national dispose néanmoins d'une position de leader avec plus de 35 % de parts de marché. Une "pole position" qu'il lui est nécessaire de maintenir, notamment par des améliorations constantes de ses véhicules. Une vingtaine de camions, représentatifs des séries Premium Lander (approche chantier) et Kerax

(construction) était donc en tests sur le circuit de la Valbonne, qui permet de simuler les conditions d'utilisation de ces véhicules, présentés en versions porteurs et tracteurs.



Photo: ©CRMag



Photo: ©CRMag



## L'usine de Bourg en Bresse

C'est dans l'usine de Bourg-en-Bresse que sont assemblés tous les véhicules de la gamme Construction, Premium Lander et Kerax (l'assemblage de la nouvelle version a démarré en octobre dernier, auparavant, le Kerax était produit dans l'usine espagnole de Villaverde, qui se consacre désormais à la production de vilebrequins pour les moteurs du groupe AB Volvo). En 2006, 11454 véhicules chantiers ont été produits. Sur les deux lignes de production spécifiquement dédiées à la gamme Construction, la capacité de production actuelle de l'usine est de 96 unités par jour. La capacité maximale est de 124 unités par jour. Tout le processus d'assemblage a été rationalisé, et chaque étape d'assemblage ne prend que 9 minutes. Mais à la différence des usines automobiles, tout n'a pas été robotisé et la main d'oeuvre est très importante. Ce gigantesque site (9 hectares de locaux sur une superficie totale de 120 hectares) emploie ainsi plus de 1400 personnes. Renault Trucks y prévoit des



Photo: ©CRMag

*Chaque étape de l'assemblage des châssis ne dépasse pas 9 minutes.*

recrutements, (comme sur d'autres sites du groupe), de plus de 450 personnes en 2007, afin de répondre à la demande importante et raccourcir les délais de livraison qui s'allongent. Pour cela, le constructeur envisage de passer d'un rythme de production en 2/8 à un 3/8, et donc faire tourner son usine 24 heures sur 24.



*Sylvain Rollet, responsable de production des lignes construction et distribution Equipe 2*

Photo: ©CRMag



Photo: ©CRMag

*Derniers réglages avant les tests finaux.*

Le site de Bourg-en-Bresse assemble aussi les véhicules grands routiers, sur deux lignes d'assemblage : 20 057 véhicules sont ainsi sortis de l'usine en 2006. La capacité de production actuelle est de 127 unités /jour (138 unités jour de capacité maximale).

Une fois achevé, chaque véhicule est testé et contrôlé avant d'être livré au client. En ces temps de demande très soutenue, pas de stock : chaque véhicule fabriqué est déjà vendu... Et cela ne semble pas près de changer puisque 2007 devrait encore être en Europe une année de cycle haut avec un niveau d'immatriculations record attendu autour de 400 000 unités.



## Premium Lander, la polyvalence

Le Premium Lander apparu pour la première fois en 2003 et renouvelé en 2006 se positionne sur le créneau de l'approche chantier, et complète l'offre du Kerax, véhicule de chantier par excellence. Polyvalent, le Premium Lander est aussi à l'aise sur route que sur chantier. Il répond aux besoins des professionnels du transport de matériaux, du transport de béton prêt à l'emploi, de la collecte et de la distribution rurale, de la collecte des déchets industriels et de démolition en ville. Depuis 2006, il est doté de nouveaux organes (moteurs, boîtes de vitesse, ponts), un nouveau châssis, de nouvelles cabines et un large éventail de silhouettes.

## Nouveaux moteurs

Deux nouveaux moteurs offrent 5 nouvelles puissances allant de 280 à 450 ch. Le DXi7 Euro 4/5 offre deux puissances de 280 et 320 ch et le DXi11 Euro4/5 est disponible en trois puissances, de 370, 410 et 450 ch. Ils sont tous deux équipés du frein Optibrake, frein à compression parmi les plus puissants du marché. Quatre boîtes de vitesses sont disponibles avec le moteur DXi7 : trois boîtes mécaniques et une boîte automatique. De plus, sur cette motorisation, une nouvelle boîte 6 vitesses fait son apparition pour une puissance de 280 ch, et une nouvelle boîte neuf vitesses est disponible pour la puissance 320 ch.

Sept boîtes de vitesses sont proposées avec le DXi11 : cinq boîtes mécaniques et deux boîtes robotisées. La boîte de vitesse Optidriver + est proposée sur le

DXi11. Plus légère, plus compacte, elle offre une excellente couverture des différents usages et notamment des usages chantiers, jusqu'à 60 tonnes de PTR. Pour le Lander, elle a été retravaillée pour offrir la meilleure rapidité en termes de passage de vitesses et le meilleur compromis entre mobilité et consommation. De plus, le chauffeur peut changer la cartographie de changements de rapports (encore plus rapide), par simple pression sur un bouton du

tableau de bord. Optidriver + tient compte de la charge du véhicule, de la pente, de la cartographie du moteur, de la chaîne cinématique, de la demande d'accélération, du ralentissement ou du freinage. Elle est donc adaptable à tous types de parcours. Enfin, cette nouvelle boîte de vitesse permet une réduction de la durée de formation des conducteurs, et une consommation de gazole moindre, ainsi qu'un gain de poids de 60 kilos par rapport à celui d'une boîte manuelle.



Photo ©CRMag





## Equipements

Le Premium Lander est disponible avec de nombreux équipements et spécificités, pour être adaptable à une grande variété d'usages. En Tracteur 4X2, il offre un rayon de giration de semi-remorques avec 3 empattements possibles. Tous sont livrés avec des équerres permettant un déplacement de la sellette de plus ou moins 200 mm. En configuration porteur, de nombreuses prédispositions pour le carrossage permettent au carrossier d'effectuer un travail rapide. De plus, le boîtier électronique Bodybuilder Module apporte des solutions techniques pour optimiser le carrossage au niveau des interfaces électriques. Enfin, côté cabines, le Premium est doté de trois types de cabines, Profonde, Global ou Courte, avec deux ou trois marches d'accès et des niveaux de finition différents.



DR Renault Trucks



## Kerax, pour la construction

Le nouveau Kerax est véritablement le véhicule chantier de la gamme Renault Trucks. Il est destiné aux travaux publics, au transport du béton sur terrains accidentés, aux chantiers difficiles, aux carrières... Le Kerax nouvelle génération est plus robuste et plus mobile que son prédécesseur et bénéficie d'un nouveau design et d'une nouvelle architecture. Son moteur, le DXi11 Euro 4/Euro5 Incentive offre trois puissances, de 370, 410 et 450 ch. Il gagne 9 à 18% de puissance par rapport au moteur Euro 3, et de 14 à 43% de couple supplémentaire. Tous les véhicules sont dotés de série d'un frein sur échappement. Le système de freinage Optibrake



Photo: ©CRMag

(frein de compression) est aussi disponible sur Kerax comme sur Lander Premium.

## Boîtes de vitesses

Quatre boîtes de vitesses mécaniques à 16 vitesses ZF et deux boîtes robotisées Optidriver+ peuvent équiper le véhicule, en fonction de la puissance du moteur et de son utilisation. Précisons ici que toutes les boîtes mécaniques sont équipées de série de la commande Servoshift, qui permet de réduire les efforts et le temps de passage des vitesses grâce à une

commande à câbles et d'un système d'assistance pneumatique. L'Opdriver+ a été retravaillée pour le Kerax, et des usages chantiers jusqu'à 70/90 tonnes de PTR. Elle permet des passages de vitesses plus rapides, et offre le meilleur compromis entre mobilité et consommation. Elle propose en permanence une excellente progressivité en cas de démarrage en côte, même à pleine charge et pendant les phases de manœuvre, solution encore optimisée avec le système d'aide au démarrage en côte "Hill Start Aid". Concernant le pont et les essieux, Kerax est doté d'un nouvel essieu plat sans déport, afin d'assurer un maximum de garde au sol, essieu commun à toutes les silhouettes 4X2, 6X4 et 8X4. Renault a tenu à proposer une offre complète de prise de mouvements pouvant se situer, suivant le besoin sur la boîte de vitesse, sur le moteur, entre le moteur et la boîte. Et pour chaque usage, le véhicule offre une prise de mouvement adaptée, en usage intermittent, usage continu et usage grande puissance, débrayable ou non.



Photo: ©CRMag



Photo: ©CRMag



## Châssis

Le châssis bénéficie d'une nouvelle configuration des longerons. La nouvelle largeur, 1080 mm à l'avant et 850 mm à l'arrière procure une meilleure stabilité et une meilleure tenue de route. Deux familles de châssis existent en Europe : Medium pour les usages chantier standard et Heavy pour les usages sévères. Il propose une offre étendue d'empattements tant en tracteur qu'en porteur, allant de 3200 mm à 5800 mm. Le châssis, très modulaire, permet d'adapter de nombreux équipements : coffre, cales de roues,

passerelle additionnelle, ...

Le freinage associe le traditionnel frein à tambour et l'ESB, afin de garantir une longévité accrue des garnitures du fait d'une meilleure répartition de l'usure et d'une vulnérabilité moindre à cause du circuit pneumatique simplifié. L'ESB, système de freinage pneumatique à pilotage électronique, permet d'adapter roue par roue le freinage du véhicule aux conditions d'adhérence de la route.

## Suspensions

Concernant les suspensions, les versions 4X2, 4X4, 6X4 et 6X6 bénéficient de suspensions mécaniques paraboliques à deux lames (8 tonnes) ou deux lames renforcées (9 tonnes). Les tracteurs 4X2 et 6X4 peuvent être équipés de la suspension avant à 7,1 tonnes pour plus de confort. Comme sur le Lander, sur les porteurs surtout, de nombreuses prédispositions au carrossage sont disponibles, comme la forme du châssis, le pré-perçage des

longerons, un kit de visserie carrossiers pour le faux-châssis, les corbeaux de série et les plaques en option, les longueurs carrossables, l'entrée de caisse et le faux-châssis, le porte-à-faux. La cabine est elle aussi disponible en trois versions, Courte, Globale et Profonde, avec une nouvelle grille de calandre pour une meilleure perméabilité à l'air.



Photo: ©CRMAG





BEHM

TITAN

KAISER

# CONSTRUCTEUR

KAISER



CONSTRUCTION DE VEHICULES INDUSTRIELS  
 ZI route de Sorbey - F-54261 LONGUYON CEDEX  
 Tel : 00.33.(0)3.82.25.95.00  
 Fax : 00.33.(0)3.82.39.24.57  
 E-mail : info@btk.fr - http://www.btk.fr

# transmanut

## CONSTRUCTEUR



## CHARIOTS EMBARQUÉS



Z.A. la Patte d'Oie - rue Georges Méliès F-41350 St Gervais la Forêt  
 tel. : 02 54 42 00 30 - fax : 02 54 42 30 15 - www.transmanut.com

©crmag

conception - réparation - maintenance



- Réparation de matériels de travaux publics, grues de levage, nacelles d'élévation de personnes (PEMP)
- Adaptation d'équipements spécialisés sur engins mobiles
- Conception, prototypage et réalisation sur Cahier des Charges clients de solutions techniques spécifiques
- Mise aux normes
- Révision générale

# votre solution sur mesure



FERROVIAIRE

LEVAGE

VOIRIE

T.P.

Email : info@pvi.biz  
 http://www.pvi.biz  
 55, rue Maison Rouge  
 BP 40091 Gretz-Armainvilliers  
 77223 Tournan cedex  
 Standard : 01 64 42 14 00  
 Service commercial : 01 64 42 14 08  
 Fax : 01 64 07 19 04



# Le tour de France de Guima-Palfinger

Une vingtaine d'étapes, onze véhicules, six mois... la caravane Guima-Palfinger a pris la route début mars depuis Caussade et s'est arrêtée chez ses concessionnaires, avant une petite pause estivale. La caravane a aussi fait une halte remarquée sur le salon Solutrans... à la rencontre de ses nombreux clients

A défaut de "petite reine", c'est une caravane composée de camions, de bennes, de bras hydrauliques, de nacelles, qui a parcouru les routes de l'Hexagone, depuis le sud-ouest jusqu'au nord, en passant par le sud-est. Ce tour de France Guima-palfinger a permis à près de 200 personnes à chaque étape de découvrir toute la gamme des matériels du groupe Palfinger. La caravane s'est arrêtée chez 20 concessionnaires de la marque, pour une halte de plusieurs jours, et a ainsi permis aux concessionnaires d'avoir la totalité des matériels dans leurs locaux, et de recevoir leurs clients le temps d'une journée conviviale. Parmi les grandes dates de cette Caravane, nul doute que la pause faite à Lyon sur le salon Solutrans restera dans les annales : les onze véhicules étaient exposés pendant toute la durée du salon, barbecue géant, et toute la convivialité des équipes Palfinger France et Guima ont fait de cet événement une réussite ! Les véhicules sont issus des gammes de tous les constructeurs de poids-lourds du marché, qui se sont associés volontiers à cette caravane, et sont équipés de tous les matériels du groupe : des bennes Lohr Vincent, les bras hydrauliques, poloybennes et multibennes Guima, les nacelles élévatrices Bison, les centrales à béton Cifa, les chariots embarqués Palfinger Crayler. Au total, les équipes Palfinger rencontreront plus de 5000 personnes sur tout le parcours de cette caravane.

Voici en photos, les principales étapes de la Caravane, qui reprendra la route en septembre et s'arrêtera du 24 au 29 septembre à Caridro Centre, avant de se diriger vers la Bretagne puis les pays de Loire. Dernière étape : Paris sud, du 22 au 27 octobre, avec une porte ouverte le 25 octobre.



*M. Cordey, directeur Guima France et directeur commercial Guima Palfinger*



*Ci-dessus, Dominique Frezouls, Guima, "chef" du barbecue de Solutrans, avec l'aide précieuse de Pierre Vincent !*



## EVENEMENT

PHOTO1: Mathis est le concessionnaire Palfinger dans le Bas-Rhin...

PHOTOS 2 & 3 : Dans les locaux de Lohr Manutrans, en Alsace, à Cernay. Ce fabricant de bennes a été racheté par la Carrosserie Vincent en décembre 2005 et a pris désormais le nom de Bennes Lohr Vincent. Rappelons que la gamme comprend des bennes de 7 à 32 tonnes.

PHOTOS 4 & 5 : Frédéric Pin est le concessionnaire lyonnais du groupe Palfinger.

PHOTOS 6 & 7 : La carrosserie Vincent, dans la Drôme, est dirigée par François Vincent. La société est concessionnaire Palfinger, et effectue aussi des opérations carrossage notamment sur des bus et des poids-lourds. Elle est certifiée opérateur qualifié, comme la plupart des concessionnaires (qui le sont, ou en voie de l'être).

PHOTOS 8 & 9 : C'est la carrosserie Mangot qui est le concessionnaire Palfinger en Auvergne, dirigée par Jean-Louis Mangot. Beaucoup de visiteurs pour ce concessionnaire installé à Tallende, à côté de Clermont-Ferrand.

PHOTOS 10 & 11 : Guima Provence est installée à Brignoles et couvre les besoins des clients de la Côte d'Azur.

PHOTO 12 : Solutrans à Lyon : un beau succès pour la Caravane Guima, qui arrivait en complément des matériels exposés sur le stand Palfinger. Les invités se souviendront du barbecue, dirigé d'une main de maître par Dominique Frezouls, Guima France et Pierre Vincent, Palfinger France

PHOTOS 13 & 14 : La société Cuttaz Equipement, en Haute-Savoie est aussi l'un des trois sites Palfinger Service en France. La société dirigée par Jean-Michel et Claude Cuttaz s'est aussi spécialisée dans le montage des grues auxiliaires de gros tonnages, très demandées dans les départements alpins.

PHOTOS 15 & 16 : Pin Hydro Service à Dijon a accueilli ses nombreux clients

PHOTOS 17 & 18 : CIN, la Carrosserie Industrielle Niortaise à Niort est dirigée par Yvon Tetreau.

PHOTOS 19 & 20 : Guima à Caussade dans le sud-ouest. le site de productions de bars hydrauliques a été le point de départ de la Caravane, qui achèvera son tour de France à Paris. Près de 300 personnes avaient participé aux portes ouvertes en mars dernier.







2



3



4



6



7



8



10



11



12



14



15



16



18



19



20



*Votre métier c'est notre domaine...*



**BENNES**



**MULTIBENNE**



**GRUES**



**SYSTEME (RIZO)**



**POLYBENNES**



*Sur la route de vos exigences ...*



*A la mesure de votre professionnalisme ...*



FOREZ BENNES

ZI de Champdieu  
B.P. 121  
42603 MONTBRISON CEDEX

Tél : 04 77 96 69 69  
Fax : 04 77 96 01 84

[www.forezbennes.com](http://www.forezbennes.com)  
[accueil@forez-bennes.fr](mailto:accueil@forez-bennes.fr)

FOREZ BENNES HYDRO

3, rue Jean Perrin  
B.P. 82  
69744 GENAS CEDEX

Tél : 04 78 40 17 87  
Fax : 04 78 40 68 08



# Solutrans a fait le plein



Avec 28000 visiteurs, le salon Solutrans s'est achevé sur un bon cru 2007. Des visiteurs qui étaient essentiellement des décideurs et des acheteurs (puisque les organisateurs ont inauguré une nouvelle méthode de comptage du visitorat, qui, en ne tenant plus compte des collaborateurs des entreprises exposantes, reflète mieux la réalité du visitorat). 850 exposants issus des secteurs du transport et de la carrosserie industrielle y présentaient leurs nouveautés et innovations techniques. Cette année, l'essentiel de l'actualité du salon était consacré au développement durable, d'une part avec la présentation par les motoristes et les constructeurs de véhicules de leurs solutions pour respecter les normes antipollution Euro 4 et Euro5, ainsi que leurs véhicules à énergie alternative. D'autre part, une réflexion plus globale était menée, autour de la problématique "transporter plus en transportant mieux", avec la mise en avant du projet EMS (European Modular System), présentant les solutions de transport pratiquées dans d'autres pays de l'Union Européenne, comme l'autorisation de circuler jusqu'à 60 tonnes...

Au fil de ses éditions, Solutrans a su s'imposer comme un salon majeur du secteur de la carrosserie industrielle, du transport et de la manutention embarquée. Au travers de ses prix de l'innovation, Solutrans récompense aussi des entreprises innovantes : cette année, c'est Cif Bennes qui a été distinguée dans la catégorie "Porteurs de plus de 3,5 tonnes" pour sa New Bibenne. Lecapitaine et Lamberet sont les deux autres lauréats, respectivement dans les catégories Utilitaires et Remorques/semi-remorques. Le prochain rendez-vous est d'ores et déjà fixé à 2009, mais se tiendra probablement ailleurs qu'à Lyon...

Toute l'équipe de CRMAG était comme de coutume fidèle au rendez-vous, pour vous ramener les images les plus marquantes de cette édition...





# Les camions

## Iveco

Sur le stand Iveco, aux couleurs des All Blacks, partenaires pendant encore quatre ans du constructeur, de très nombreuses nouveautés. Tout d'abord, le nouveau Stralis 2, nouveau fleuron de la gamme, représenté avec deux modèles : un 560 ch, avec cabine Active Space, et un 420 ch, avec Cabine Active Time. L'événement était aussi pour les visiteurs la découverte du nouveau Trakker (le camion chantier), en avant-première avant sa présentation officielle à Bauma.

Un nouveau Daily 4X4, particulièrement destiné aux applications avec de nombreux équipements (viabilité hivernale, feux de forêt...), est aussi venu renforcer la gamme.



## Mercedes

Sur son stand, Mercedes a mis en avant sa nouvelle boîte automatisée Powershift, qui remplace le système Telligent sur l'Actros. Elle sera d'abord disponible en option sur l'Actros, puis sur l'Axor en début d'année prochaine. Cette nouvelle boîte, plus légère que les précédentes, permet des économies de carburant, un confort de conduite plus grand, et est disponible en 12 ou 16 rapports. Mercedes exposait aussi un Actros 1860, doté du nouveau système de sécurité et de freinage d'urgence assisté Active Brake. Toute la gamme de porteurs et de tracteurs était aussi représentée, ainsi que les véhicules Mitsubishi Fuso.





## Scania

Scania a mis l'accent notamment sur ses partenariats avec les carrossiers en exposant des porteurs équipés de bennes Cif, Lohr ou d'un bras Dalby, partenariat qui permet au client de profiter de délais plus courts puisque les équipements sont montés directement dans l'usine. Scania a aussi présenté ses deux solutions pour Euro 4 et Euro 5, à savoir les dispositifs EGR (filtre à particules) et SCR (avec AdBlue).



## Renault Trucks

Chez Renault Trucks, la vedette était le Maxity, le nouveau véhicule léger à cabine avancée, qui faisait ses débuts sur le salon avec une nacelle CTE. Des débuts convaincants d'ailleurs puisque le constructeur est très satisfait des premières commandes. D'autres véhicules, notamment le Kerax et Premium Lander, issus de la gamme construction renouvelée en 2006, étaient aussi présentés.



## Daf

Le “camion de l’année 2007”, le XF 105 trônait évidemment en bonne place sur le stand de Daf , qui exposait aussi sa nouvelle série CF, avec notamment le CF85, doté d’un moteur Paccar MX510 ch. Un LF 55, en porteur 4X2, avec cabine courte, avec AS-Tronic était également exposé. Les nombreux services aux professionnels étaient aussi mis en avant.

## Man

Sur son stand, MAN a expliqué à ses clients sa stratégie sans AdBlue pour respecter les normes Euro 4 et Euro 5. Le constructeur a en effet choisi pour ses véhicules le dispositif EGR sans AdBlue, avec le filtre PM-KAT, qui permet de réduire la masse totale de particules émises pour satisfaire aux normes Euro 4, et ce sans l’ajout d’un réservoir supplémentaire. Ce choix technologique lui a permis de renforcer sa position sur le marché français des + de 6 tonnes, avec un taux de pénétration de 10 % (soit une hausse de 84% sur le 1er trimestre). De plus, sur le salon, MAN a dévoilé son ESP de série, sur tous les tracteurs routiers de sa gamme lourde TGA.

## Mam Strager

Les camions Tatra et Bremach, étaient exposés sur le stand Mam Strager. Ces camions tout-terrain, versions Euro 4, peuvent recevoir de très nombreux équipements , qui leur permettent de travailler sur route et hors route, sous tous les climats et dans toutes les configurations.





## Volvo Trucks

Toute la gamme Volvo sur un stand de 700 m<sup>2</sup>. Celle-ci, de 7,5 à 32 tonnes a été entièrement renouvelée en 2006. Le constructeur exposait également son nouveau moteur de 13 litres, le D13, qui se décline en cinq niveaux de puissance, de 360 à 520 ch.

## Isuzu

Les porteurs Isuzu viennent concurrencer notamment Nissan sur le marché des utilitaires léger.

## LES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

## Asca-Demico

Asca est un fabricant spécialisé dans les semi-remorques grand-routier. Il propose aussi une gamme pour applications spéciales, Asca-Demico, qui comprend des modèles de 11 à 72 tonnes de PTAC. Nouveau modèle : une semi 4 essieux.

## Lecinena

L'Espagnol Lecinena souhaite se développer sur le marché français. Il produit toute une gamme de remorques et semi-remorques plateau, mais aussi des véhicules pour les TP, comme une benne monobloc ou un porte-matériel avec col-de-cygne.





## ACTM-Trailor

ACTM et Trailor ont partagé le même stand, puisque ces deux sociétés font aujourd'hui partie du même groupe. Hugues Birkel, un des deux dirigeants avec Michel Catimel, est très optimiste sur l'avenir des deux sociétés, et souhaite conforter la robustesse des produits et continuer à travailler sur des produits spéciaux, uniques, à forte valeur ajoutée avec ACTM (déjà très présent dans le secteur militaire). Objectif : multiplier par 3 le chiffre d'affaires en 18 mois ... De plus, sûr de la qualité de son offre, ACTM devrait proposer à compter de l'année prochaine des matériels garantis à vie... Pour Trailor, l'accent va être mis sur l'innovation produits, avec des aménagements adaptés aux besoins.

## Nicolas Industrie

Salon très positif pour Nicolas Industrie, avec des signatures de commandes sur le stand, notamment de modulaire lourd (type MHD) et de semi-remorque Dollyneck, pour le transport de matériel TP (avec col-de-cygne élévateur et une ligne de deux essieux pendulaires associés à des suspensions hydrauliques). Autre véhicule très populaire dans le secteur du TP, le plateau plats-bords extra-surbaissé télescopique. Une quinzaine d'unités ont d'ailleurs été vendues en France, toutes catégories confondues. (voir aussi pages 13 à 17)





## Faymonville

Beaucoup de monde également sur le stand du constructeur belge Faymonville, qui présentait de nombreux véhicules, notamment un modèle Euromax, conçu pour répondre aux plus grand nombre d'applications, un véhicule parfaitement adapté aux tracteurs 6X2 et 4X2. Les professionnels du transport d'engins de TP ont surtout été intéressés par la Megamax 3 essieux, avec Free Swing Dolly, semi-remorque avec plateau extra-surbaissé et col-de-cygne déboîtable.

## Nooteboom

Nooteboom a reçu ses concessionnaires sur le salon, le temps d'une présentation conviviale et chaleureuse des nouveautés exposées sur le stand. Le constructeur a en effet présenté ses remorques plateau Kennis (qui, avec grues auxiliaires, sont particulièrement destinées au transport de matériaux), ainsi qu'une semi-remorque extra-surbaissée 2 essieux pendulaires, col déboîtable. Beau succès aussi pour le porte-engins OSDS et l'Opticat 2, pour les transports d'engins de travaux publics.

## Total Trailers

Le groupe Parrot Gap Industrie distribue les produits Total Trailers (Fruehauf Espagne) sur le marché français depuis deux ans. Il exposait donc toute sa gamme de porte-containers, porte-engins (standard 2 à 3 essieux), bennes acier et alu. La nouveauté : un plateau alu de 5,620 tonnes porte-matériau, dont le plancher peut être clouté.



## ALS

La société ALS est un distributeur Faymonville, mais pas seulement. Sur son stand, elle présentait plusieurs nouveautés, comme cette benne développée avec Benalu, qui propose une caisse en acier Hardox de plusieurs épaisseurs, sur un châssis alu, de 25 m<sup>3</sup> de capacité. Un nouveau partenariat donc, qui vient s'ajouter à celui conclu avec Forez Bennes, pour le développement de la benne Cizo, dotée d'un vérin compas. Principal atout : une suspension à bras indépendant qui permet au châssis de se mettre automatiquement à niveau, et donc de benner même sur les endroits difficiles.

## Forez Bennes

Vaste stand et beaucoup de visiteurs pour Forez Bennes, qui présentait toute l'étendue de sa gamme, avec sa benne Fit-Line (pour porteur 6X4 et 8X4), une benne alu avec vérin frontal. Le constructeur-carrossier de Montbrison exposait aussi l'un de ses produits phares, la benne Roc-Line, une benne ronde à double vérins latéraux (récompensée d'un prix de l'Innovation Technique), ainsi qu'un multibenne (pour porteur 4X2)

## Bennes Lohr Vincent

C'est à Solutrans que Lohr a été présentée sous son nouveau nom : Bennes Lohr Vincent. Le constructeur alsacien a élargi sa gamme (de 7 à 32 tonnes) avec l'arrivée de bennes transporteurs et entrepreneurs de petits tonnages (notamment pour répondre aux besoins de clients nécessitant aussi le montage d'une grue sur un même véhicule. Il présentait aussi une benne transporteur 26 tonnes, une tribenne 19 tonnes, ainsi que son produit phare, la bibenne 26 tonnes.

## Marrel

Un même stand pour trois marques, membres du même groupe : Marrel, Benalu et Fruehauf, intégrées au groupe Caravelle. Marrel exposait donc sa nouvelle bibenne Marsanne, ainsi qu'un nouveau bras Ampliroll articulé, baptisé Alba 16-18, proposé en potence fixe ou articulée. Autre nouveauté dans la gamme Ampliroll : une option potence télescopique articulée qui complète la gamme télescopique, et permet donc des angles de chargement minima et une plage de longueur des caissons supérieure.





## Benalu

Le spécialiste de la benne aluminium, qui fête ses 40 ans cette année, produit 2900 matériels par an, dont 35% partent à l'international. Il vient d'ailleurs de se doter de nouveaux distributeurs en Autriche et en Pologne. Il exposait plusieurs de ses nouveaux produits sur le stand à Solutrans, avec tout d'abord la nouvelle benne TP, la Sidérale, disponible en caisses aluminium à faces lisses, de 22 à 32 m<sup>3</sup>, ou en version renforcées. Il présentait aussi le Jumboliner Environnement, qui vient compléter la gamme fond mouvant, et est destiné spécifiquement au transport de déchets. En France, Benalu s'appuie sur un réseau de distribution géré par 6 chefs de région, et comptant 60 distributeurs et 100 points SAV.

## Fruehauf

Fruehauf présentait notamment sur son stand des véhicules issus de sa nouvelle gamme de semi-remorques bennes TP, comme la benne Intensive (présentée ici en version 2 essieux 32 tonnes), pour les usages sévères, conçue en acier Hardox, et qui vient d'entrer en production. Autres nouveautés dans la gamme : la benne Extrême (pour les travaux d'engrènement), commercialisée cet été, et la benne Référence, la plus polyvalente, disponible en 2 et 3 essieux, avec porte arrière universelle ou hydraulique, en acier AS700 ou Hardox 450.

## Fliegl

Le fabricant allemand Fliegl se développe en France, et recherche de nouveaux concessionnaires pour renforcer son réseau. Côté produits, il propose notamment pour le TP une nouvelle benne avec caisse alu de 28 m<sup>3</sup> sur châssis acier qui a fait l'objet d'un gros travail d'allègement. Nouveauté sur le marché français : elle est dotée de portes universelles double articulation.

## Citef

Nouvelle benne à fond mouvant sur le stand de Citef, entreprise spécialisée dans la fabrication de bennes horizontales à injecteur, de 8 à 35 m<sup>3</sup> de capacité.





## Adamoli

L'italien Adamoli exposait à Solutrans un modèle de semi-remorque avec benne basculante latérale et ridelles, à ouverture hydraulique, destinée au transport de la ferraille notamment.

## Cornut

La société Cornut est un carrossier constructeur qui, développe sa propre gamme de bras hydrauliques, de 2 à 30 tonnes de capacités, les Dynamic's, dont les modèles CS145 et 205 (26 tonnes de capacité) étaient exposés. Elle distribue aussi les remorques autochargeuses Steelbro, pour la France et les Dom-Tom. Cette remorque est destinée au chargement et au transport de conteneurs de 20 et 40" (de 10 à 45" sur demande). La société est certifiée opérateur qualifié depuis quelques mois.

## RCI

RCI, constructeur carrossier exposait toute sa gamme de bennes, VUL et poids-lourds, avec notamment la Transmax Evolution, fabriquée sous licence Legras, et dont la particularité est d'être demi-ronde et rectangulaire à l'arrière (et permet donc un vaste choix de portes)...

## Carrosserie Brevet

La carrosserie Brevet est spécialisée dans les adaptations sur-mesure et , et réalise études, prototype, industrialisation, fabrication... Elle travaille notamment sur les transformations de cabines .

## Cif bennes

Une innovation qui lui a valu un prix! La "New bibenne" de Cif s'est vue décerner le prix de l'innovation du salon, grâce, entre autres avantages, à son poids allégé, son centre de gravité abaissé ... Elle est aussi dotée d'une articulation double, favorisant le chargement par le dessus. La puissance de levage a été augmentée de 15% en situation difficile.





## Kiraly

Beau succès sur le salon pour le stand de la société Kiraly, dirigée par M. Gonnot. Parmi ses nombreuses activités, cette entreprise produit une vaste gamme de bras hydrauliques, ainsi que des bennes et des caissons. Elle exposait ainsi une bibenne pour poids-lourds, un caisson 27 m<sup>3</sup> standard, deux bennes autobasculantes pour chariots élévateurs... ainsi qu'une grue auxiliaire montée sur une petite remorque, de sa propre conception.

## Bennes JPM

Les bennes JPM sont destinées aux VUL, et sont réalisées en acier ou en aluminium. La société est en pleine croissance et présentait de très nombreux modèles sur son vaste stand.

M. Jean-Pierre Massol, son dirigeant passe la main à Jean-Marc Ferral.

## Meiller

Meiller se développe sur le marché français, avec sa bibenne 6X4 et 8X4, ainsi que son modèle de benne ronde. Ce constructeur allemand bénéficie d'accords de montage en première monte avec cinq des sept constructeurs de camions.

## Bennes Jocquin

Un produit inédit pour Bennes Jocquin qui se lance depuis Solutrans dans une nouvelle gamme de produits, avec la fabrication d'un porte-engins 26 tonnes, avec une charge utile de 11 à 12 tonnes (en fonction du montage d'une grue auxiliaire ou non). Ce constructeur produit une large gamme de bennes, de 3,5 à 32 tonnes dans son usine du nord de la France.





## Dalby

Un stand qui n'a pas désempilé pour Dalby, l'un des principaux constructeurs de bras hydrauliques du marché. Un signe supplémentaire de ses excellents résultats, puisqu'il a vu son chiffre d'affaire progresser de 15%. Il présentait plusieurs bras de sa gamme (qui s'étend de 3 à 25 tonnes de puissance de levage), notamment un bras coulissant pour VI et un bras pour VUL.



## Guima-Palfinger

Un très beau succès pour le stand Guima-Palfinger, qui a fait les choses en grand pour cette édition de Solutrans, avec notamment un barbecue géant en extérieur, pour célébrer dignement la halte de sa caravane sur le salon !

Palfinger exposait aussi un modèle de chariot embarqué, le Crayler BM, disponible en trois modèles de 1500, 1800 et 2100 kg.



## Hammar

Hammar est une entreprise suédoise spécialisée dans la fabrication de remorques porte-conteneurs, qui exporte ses produits dans plus de 85 pays. La gamme s'étend de 25 à 36 tonnes (et jusqu'à 42 tonnes sur demande). Très présente dans les DOM-TOM, avec environ 200 machines, Hammar a saisi l'occasion de Solutrans pour mieux faire connaître ses produits et leurs atouts (transport et manutention des containers avec un seul véhicule) aux visiteurs du salon. Produit phare : le modèle de 36 tonnes, télescopique, qui s'adapte aux différentes longueurs de containers et permet donc une répartition optimale des charges. Le système peut aussi s'adapter sur un porteur. Un des modèles exposé est destiné à la société TSO (Guyane), spécialisée dans les transports spéciaux, notamment pour le centre spatial de Kourou.





## Hiab

Le groupe Hiab présentait ses nouveaux chariots embarqués de la série Moffett, les modèles M4 et M5. Le M4, disponible en cinq versions, atteint une capacité de chargement de 2500 kg. Le M5 (aussi jusqu'à 2500 kg) est disponible avec le système de levage "Lift Assist", et une unité de déchargement latérale, qui permet à un opérateur de charger un camion d'un seul côté.

## Manitou

Deux modèles de chariots embarqués sur le stand Manitou : le TMT 2020SR, d'une capacité de 2000 kg est équipé d'une flèche qui permet le déchargement/chargement du camion d'un seul côté. Le TMT 2520 SRXT, de 2500 kg de capacité de charge est doté de stabilisateurs et d'une flèche longue.

## Transmanut

Transmanut a le vent en poupe, puisque après une édition 2007 de Solutrans très positive, elle s'apprête aussi à s'agrandir et déménager ses deux sites de productions en un seul bâtiment de 5000 m2 l'année prochaine. Transmanut produit une gamme de 13 modèles de chariots embarqués (de 1500 à 2900 kg) et toute une gamme de véhicules spéciaux pour le transport de produits en vrac, de la citerne aluminium aux caissons mobiles, en passant par du matériel très spécifique comme ces citernes semi-rondes de petite taille en inox pour le transport de produits explosifs dans les carrières.

## Villeton

Villeton, installé dans l'Isère, est spécialisé dans le matériel de déneigement et les équipements spéciaux. Il exposait notamment un Unimog 500 avec 4 roues directrices, une étrave à l'avant et des ailerons écarteurs latéraux, qui rentrent dans le gabarit de l'engin.



Photo 1: La société Car&Bus Glass propose depuis Solutrans une solution de remplacement de pare-brise et de vitres à domicile, baptisée Proxiglass, spécifiquement adaptée aux professionnels du transport de marchandises. Il s'appuie sur un réseau de 37 agents technico-commerciaux dans toute la France, avec 44 véhicules ateliers, 28 dépôts, une centrale d'achat, un stock de plus de 15000 vitrages et 20 robots de pose.

Photo 2: Equipac commercialise toute une gamme d'accessoires pour poids-lourds, comme son nouveau cric hydro-pneumatique G70 (d'une puissance jusqu'à 70 tonnes) et son cric gonflable RDB200 (capacité de 20 tonnes). L'équipementier distribue aussi un contrôleur de géométrie laser Haweka, pour camions et semi-remorques.

Photo 3 : Yvon Tetreau est le gérant de la Carrosserie Industrielle Niortaise, implantée à Niort, qui distribue les produits Guima-Palfinger, ainsi que les bennes Cif.

Photo 4 : Jean-Michel Cuttaz dirige avec son frère la société Cuttaz Equipement, concessionnaire Palfinger notamment sur les deux départements de Savoie. Spécialité : les grues de gros tonnage.

Photo 5 : Les transporteurs alsaciens ont fait le déplacement à Lyon.

Photo 6 : M. Meissonier, dirigeant de la société Lander Manutention, dans le Cantal, pose devant son nouveau camion Scania 560 Euro 4, homologué tracteur et porteur, et doté d'une grue auxiliaire de 85 t/m.

Photo 7 : Régis Arquembourg, responsable des grues auxiliaires Terex-Atlas pour la France.

Photo 8 : Nicolas Lemoine, responsable du développement des produits Rud (anneaux, chaînes, élingues...) sur le marché français, explique à notre journaliste les atouts de sa nouvelle gamme d'anneaux d'arrimage.

Photo 9 : Dominique Frezouls, responsable de l'administration des ventes et des relations constructeur des bras Guima.

Photo 10 : Rencontre souriante entre Guillaume Gibouin, société Gibouin, et Michel Michon, responsable des chariots embarqués Moffet chez Hiab.







Photo 11 : M. Verdy, de la société de transport Bosc, implantée dans le Tarn.

Photo 12 : Gilles Combier, société Hammar, souhaite développer sa gamme de chargeurs latéraux pour containers sur le marché français.

Photo 13 : Philippe Lepochat (à gauche) et M. Lemaire, respectivement directeur marketing et dirigeant de la société Marrel.



Photo 14 : Denis Houdart est responsable des remorques et semi-remorques Fliegl sur l'Hexagone.

Photo 15 : M Revel (à gauche) avec Julien Brun, responsable commercial Sud de la société Nootboom, devant le nouveau véhicule acquis par la société Revel.



Photo 16 : M. Gonnot, gérant de la société Kiraly peut avoir le sourire : son stand a reçu la visite de plus de 500 personnes !

Photo 17 : Bertrand Carret, dirigeant de la société de location Rent Force, venu depuis Bordeaux visiter le salon lyonnais et ses nouveautés.

Photo 18 : Armand Vincent, PDG de Palfinger France



Photo 19 : Jean-Louis Bernardy, plongé dans la lecture de notre numéro spécial Solutrans. Il commercialise les remorques et semi-remorques Tr'Ax en France.

Photo 20 : Thierry Millon, PDG de la société de transport Millon.

Photo 21 : M. Jocquin, PDG de la société Bennes Jocquin, en compagnie d'Anne-Sophie Monpin, technico-commerciale.



Photo 22 : Antoinette Masson, toujours souriante, sur le stand Manitou.

Photo 23 : Tous les concessionnaires Nootboom réunis sur le stand du constructeur de semi-remorques hollandais, pour une présentation conviviale des nouveaux produits.





**Vos Charges,  
Nos forces**



**MEILLER - 3 A Route de Lyon F-67640 LIPSHEIM**  
**Tel.: 03 88 64 87 50 Fax: 03 88 64 87 50**  
**meiller.lipsheim@wanadoo.fr - www.meiller.com**

**CR Mag**  
 Magazine

Le magazine des matériels de transports  
 et des véhicules spéciaux

Visitez notre site internet:

[www.crmag.fr](http://www.crmag.fr)

Un site web convivial avec la dernière édition en ligne :  
 Reportages, brèves, et toute l'actualité de la profession

[www.crmag.fr](http://www.crmag.fr)  
[crmag@wanadoo.fr](mailto:crmag@wanadoo.fr)

Tel: 04 92 92 81 66  
 Fax: 04 92 99 08 48

© crmag



**NOOTEBOOM**  
 Used Trailer & Truck Centre

**5-R PORTE-ENGIN,  
3-ESSIEUX NOOTEBOOM**



1996, Direction Hydraulique, max longueur de plateau 14,5 M, Max. Charge utile 40,0 T, Rampes hydrauliques, Elargisseurs  
 ref: V001000

**5-R À PLATEAU, 3-ESSIEUX  
NOOTEBOOM**



2002, Direction Hydraulique, max longueur de plateau 36 M, max charge utile 45,0 T, Graissage automatique, Direction manuelle, Hayon ref: V001122

**TRACTEUR**



1993, Titan, Direction Hydraulique,  
 ref: V001012

**SEMI-REMORQUE  
MODULAIRES**



1980, Scheuerle, Direction Mechanique,  
 ref: V000841

**SEMI-REMORQUE  
MODULAIRES**



1981, Goldhofer,  
 ref: V001094

**TRACTEUR**



2007, DAF, max charge utile 160,0 T  
 ref: V001130

**5-R PORTE-ENGIN  
3-ESSIEUX NTOS**



2007, Direction Rigide, max charge utile 80,0 T, max longueur de plateau 10,5 M, Treuil  
 ref: V001166

**5-R EXTRA SURBAISSÉE,  
4-ESSIEUX NOOTEBOOM**



2007, Direction Hydraulique, max longueur de plateau 8,0 M, max charge utile 50,0 T,  
 ref: V001176

**NTOS**  
 Specialized in TRAILERS & TRUCKS

More than 100 trucks & trailers in stock

[WWW.NOOTEBOOM.COM](http://WWW.NOOTEBOOM.COM)

Nieuweweg 190, B.P. 155, NL-6600 AD - Pays-Bas, Tél. +31 24 6488830, Fax +31 24 6488811 [ntos@nooteboom.com](mailto:ntos@nooteboom.com)

TRENDSETTERS IN TRAILERS

NOOTEBOOM



# Bauma 2007 : un millésime d'excellence !

2004 était déjà un très bon cru mais cette édition 2007 de Bauma a encore dépassé ses propres records avec près de 500 000 visiteurs, une surface d'exposition de 540000 m<sup>2</sup> et une hausse de 35% du nombre de visiteurs étrangers.

Dans un contexte d'un marché mondial des matériels de construction en pleine boom, avec un niveau de la demande rarement atteint, tous les indicateurs laissaient présager une édition qui resterait dans les annales... et la réalité a dépassé ces objectifs ! Remorques et bennes étaient bien entendu présentées, avec de nombreuses innovations chez les constructeurs. CR Mag n'a pas raté cette édition, et vous ramené en images, quelques souvenirs du salon. En profitant, une fois n'est pas coutume, d'un soleil digne d'un mois d'été ! Prochain rendez-vous : 2010 !







## GOLDHOFER

Beaucoup de monde sur et devant le stand Goldhofer, notamment pendant les démonstrations de ses remorques autopropulsées PST-SLE, 6 essieux, pour le transport lourd, toujours impressionnantes en manœuvre. Le constructeur de Memmingen exposait également une nouvelle semi-remorque surbaissée 4 essieux, type TU, évolution (plus légère et plus conviviale dans sa conduite) de son produit phare pour le marché de la construction. Goldhofer présentait aussi une nouvelle semi-remorque 3-essieux surbaissée type STN-L/S 3, pour le transport des excavateurs notamment, jusqu'à 36 tonnes. Face à la demande mondiale, une nouvelle unité de production a été construite pour l'assemblage des modules les plus lourds, et un important programme d'investissement est encore prévu cette année, pour agrandir l'usine de près de 4000 m<sup>2</sup>.

## COMETTO

Le constructeur italien Cometto, installé à Cuneo, exposait plusieurs matériels représentatifs de sa large gamme de remorques et semi-remorques pour le transport lourd et très lourd. Six modèles, comprenant une semi-remorque extra-surbaissée 4 essieux, une 5-essieux, une 3-essieux extensible et un modèle pendulaire 4 essieux étaient ainsi présentés aux nombreux visiteurs.



## BROSHUIS

Le Hollandais Broshuis développe toute une gamme de remorques et semi-remorque, et présentait notamment une Triple Trailer, avec triple extension, utilisée par exemple pour le transport de bois ou d'éoliennes.

## NICOLAS INDUSTRIE /SCHEUERLE

Beau succès sur Bauma pour les remorques et semi-remorques Nicolas Industrie, entreprise française très présente à l'export. Elle exposait notamment sa nouvelle gamme de véhicules pour le transport d'engins de travaux publics, la série Eurocompact nouvelle génération et baptisée "Formula 7" (F7). Cette semi-remorque à plateau extra-surbaissé a été conçue pour des charges utiles jusqu'à 99,6 tonnes. Elle est le fruit des travaux réalisés conjointement avec Scheuerlé (société soeur du même groupe TII). La F7 est ainsi encore plus compacte et reprend la technologie de l'essieu pendulaire de l'Eurocompact, avec une charge à l'essieu de 12 tonnes à 80 km/h. La large fosse permet d'accepter les bras de pelle ou tout autre accessoire.

Scheuerlé est l'un des principaux constructeurs mondiaux de matériels de transports lourds. La société allemande exposait sur Bauma son nouveau modèle de remorque autopropulsée, la SPMT 3000, de 3 m de large, et une position de conduite de seulement 1,190 mm de haut, et dirigée électroniquement. Ce nouveau modèle est parfaitement compatible avec les véhicules de sa gamme InterCombi, afin de permettre au client de réaliser la combinaison exacte dont il a besoin pour ses transports très lourds. Elle est disponible en modules de 4 et 6 essieux.



## GERGEN JUNG

Gergen Jung conçoit et produit des bras hydrauliques et des multibennes, et est implanté sur le marché français, essentiellement dans les régions frontalières (deux distributeurs Manualsace et Manulorraine). La nouveauté : un prototype (encore en phase de tests) de multibenne doté d'un bras télescopique à l'arrière pour faire évoluer la hauteur de vidage du multibenne.





## DOLL

Doll, constructeur allemand installé à Oppenau, exposait des modèles représentatifs de sa gamme, avec en première mondiale le train roulant F4H-0S3, pour le transport de machines : il s'agit d'une semi-remorque "déconnectable", dont le principal atout est le transport auto-portant de la machine, "flasquée" entre le col-de-cygne et le train roulant, qui permet une réduction de la masse à vide, une sécurisation du chargement automatique par liaison intégrée, un système multifonctionnel permettant de limiter les retours à vide. Doll présentait aussi le Vario S4H-0, semi-remorque surbaissée 4 essieux, non extensible spécifiquement adaptée pour les transports d'engins. Le constructeur se développe bien sur le marché français, notamment avec ses produits pour le transport de grumes.



## FAYMONVILLE

Le constructeur belge Faymonville a dévoilé sur le salon une Variomax (série pour le transport d'engins de chantier, à partir de 50 tonnes) avec un col-de-cygne d'une nouvelle conception, avec dolly, qui permet une construction plus facile et plus compacte, un maniement plus aisé, moins d'entretien et une hauteur de chargement plus basse. Ce nouveau col-de-cygne convient aussi pour la nouvelle génération de tracteurs 5 essieux. D'autres matériels représentant la très large diversité de la gamme ont aussi retenu l'attention des visiteurs.

## FLIEGL

Fliegl développe toute une gamme de semi-remorques (bâchées, bennes et porte-containers). Il présentait de nombreuses innovations sur son stand, notamment une nouvelle version allégée de semi-remorque benne "Stone master", puisque celle-ci ne pèse plus que 5600 kg. Elle est fabriquée en acier HB450, avec une conception monocoque, et est disponible depuis début avril. A partir de juillet, il commercialise sa gamme de porte-engin sur le marché français, d'abord avec le modèle traditionnel puis les modèles extensibles seront proposés par la suite. Le constructeur mise beaucoup sur la diversité de sa gamme pour se développer sur le marché français, ainsi que sur sa nouvelle usine ouverte fin 2005 qui lui permet de livrer rapidement : les porte-engins sont disponibles sous 3 à 4 mois.



## MEILLER

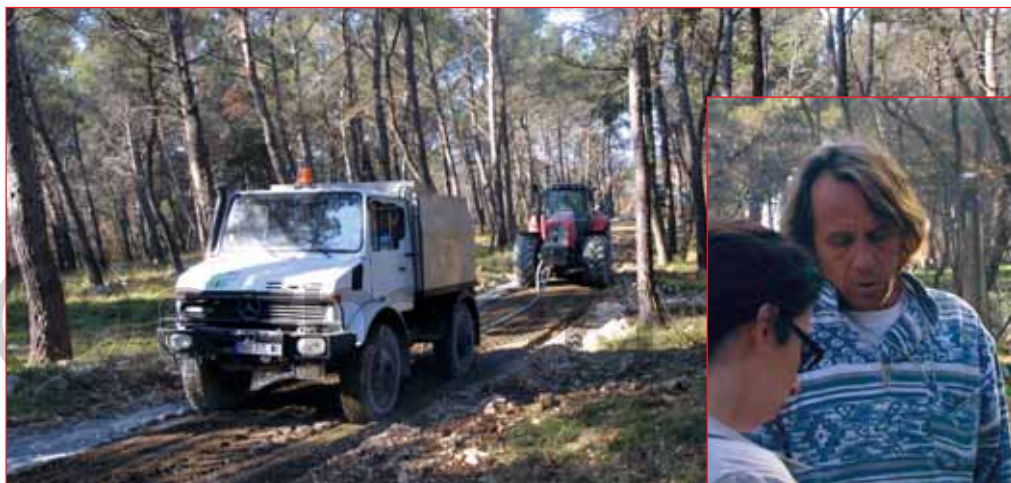
Très bon salon pour le constructeur de bennes Meiller, qui a reçu sur son stand ses clients venus du monde entier. Il présentait donc un vaste échantillon de sa gamme, satisfaisant aux spécificités de chaque marché. Ainsi, pour la France, c'est une bibenne et une benne ronde (sur un porteur Kerax) qui étaient exposées. Le constructeur présentait aussi un modèle export gros tonnage de 70 tonnes. Il exposait également une semi-remorque benne châssis acier et caisse alu.



# Une technique de stablisation durable

La société de terrassement et de débroussaillage Polonio, dans les Alpes-Maritimes, utilise la technique du traitement de sol en place, afin de créer ou restaurer des pistes dans les milieux naturels les plus sensibles, tout en préservant l'environnement, et ce à moindre coût

Depuis quelques temps, une PME du sud de la France dynamise ses activités en innovant dans le domaine du développement durable. La société Polonio réalise des pistes dans les massifs forestiers des Alpes-maritimes et du Var, ainsi qu'en montagne, et notamment dans le parc régional du Mercantour. *“Un exemple : les pompiers avaient besoin de chemins praticables pour accéder aux massifs avec leurs véhicules, et nous avons alors proposé notre technique de traitement de sol en place, qui assure ainsi une bande de roulement carrossable pour leurs déplacements, tout en conservant un aspect naturel aux paysages, et limitant l'impact sur la faune et la flore”*, explique Jacky Gazagnières, en charge des chantiers de pistes au sein de la société Polonio, spécialisée dans le terrassement et le débroussaillage. C'est à proximité de Vence (06) qu'un tel chantier dans une zone forestière avait lieu récemment. Après quelques jours de travaux, une fois achevée, la piste se fond aujourd'hui totalement dans le paysage, et nul ne se douterait qu'il ne s'agit pas là d'un simple chemin de terre, mais d'une piste présentant les qualités d'uni et de résistance que bien des routes départementales pourraient lui envier.



## Le principe

Cette technique, grâce à l'usage d'un tracteur équipé d'un broyeur de pierres permet le concassage de l'ensemble des matériaux en place, et évite donc l'apport de marchandises, le broyage étant également effectué sur site. D'où une économie en matériaux et en transport. Sébastien Polonio, responsable des pistes, explique qu'il a d'abord fallu à l'équipe du chantier (5 personnes) préparer le terrain à la pelle mécanique équipée d'un brise-roche hydraulique, afin d'extraire les plus gros blocs du sol, niveler et homogénéiser la teneur en granulats dans la couche à traiter. Ensuite, après un premier passage du tracteur, l'entreprise a scarifié la piste, ce qui lui a aussi permis d'aérer et d'humidifier le

matériau, grâce au passage d'un camion-citerne équipé d'une rampe d'arrosage. Une fois cette opération effectuée, le ciment a été répandu à l'aide d'un épandeur en respectant un dosage précis, grâce à un système d'asservissement à la vitesse d'avancement. Enfin, le tracteur doté d'un malaxeur est passé une



Jacky Gazagnières est en charge des chantiers de pistes.

nouvelle fois afin de mélanger le sol, les agrégats et le ciment, qui, une fois pris, constituera une structure homogène. Dernière étape : le compactage a achevé de donner à cette piste l'uni et l'apparence désirés.







Rémi Polonio, un des conducteurs d'engins, est passionné par cette nouvelle technique.

## Espaces préservés

“Cette technique nous a permis de travailler dans le parc régional du Mercantour, pour la réalisation d'un axe forestier en plein cœur du massif, souligne Jean-marc Polonio, dirigeant de l'entreprise. Nous avons réalisé beaucoup de chantiers dans les zones de montagne, où cette technique révèle tous ses atouts, aussi bien pour restaurer des pistes ou des chemins, que pour en créer de nouveaux. Outre l'économie en matériaux et en transport, l'avantage du traitement de sol est de tirer profit de la qualité et de la régularité du compactage des matériaux présents sur le site.”

Cette technique peut aussi être adaptée sur d'autres types de zones, comme par exemple pour la construction de la gare du tramway de Nice (à Nice Nord), où pour des raisons de coût, la

solution de l'enrobé n'a pas été retenue. “Nous avons aussi utilisé le traitement de sol pour la réalisation d'une plate-forme industrielle, où nous avons dû traiter la matière en place, composée de boues et de cailloux pour durcir le sol, avant de couler la dalle de béton” explique-t-on chez Polonio. Nous avons aussi réalisé à de nombreuses reprises des traitements d'accès de chantiers, avec des gains de temps importants, du fait de la difficulté d'accès des poids-lourds dans des pistes de mauvaises conditions. De plus, ces chantiers, propres et sans émissions de poussières, répondent aussi à la volonté des donneurs d'ordre, de plus en plus soucieux d'environnement.” Une nouvelle technique donc, pleine de potentiel pour cette PME.



## Le parc

La société J.M Polonio, créée en 1983 et qui emploie aujourd'hui près de 25 personnes, dispose d'un parc matériels très récent, composé d'une dizaine de pelles, une dizaine de camions (essentiellement des Mercedes, en 8X4, 6X4, ainsi qu'un 8X6), des chargeurs, des tracteurs, et 3 semi-remorques (dont deux porte-chars)... Au total, une quarantaine de véhicules.



# Accessoires : revue de détails...

## Des anneaux d'arrimage pour transporter en toute sécurité

RUD, constructeur d'anneaux de levage et de systèmes d'élingage et chaînes, vient de mettre au point, spécifiquement pour le secteur du transport, des anneaux d'arrimage, pour arrimer en toute sécurité les matériels à la remorque. "Actuellement, on utilise des anneaux de levage, qui ont un coefficient de sécurité de 4, explique Nicolas Lemoine, mais celui-ci n'est pas le même pour le levage et l'arrimage, qui est un coefficient 2. Nous avons donc développé une gamme spécifique pour l'arrimage." RUD a également mis au point un CDRom, afin de faciliter tous les calculs, visant à choisir l'anneau adapté en fonction de la charge à arrimer. Sur tous les anneaux figure la force de traction, indiquée en daN.



## Michelin lance un nouveau pneu pour semi-remorques

Le nouveau XTE 3, pour essieu porteur de Michelin se caractérise par un meilleur rendement kilométrique et une carcasse plus robuste. En dimension 385/65R22,5, il est destiné avant tout à un usage régional et national. Grâce à sa bande de roulement élargie (+20 mm) une nouvelle sculpture très profonde (17 mm) et un mélange de gomme très résistant aux agressions, le XTE3 affiche 15% de kilomètres supplémentaires (par rapport à la précédente version). Il sera prochainement disponible en Michelin Remix.

## Air1: une solution pour l'AdBlue

La société norvégienne Yara fournit de l'AdBlue à travers sa filiale Air1, en France et en Europe. Air1 propose une solution globale pour les pétroliers, mais aussi pour les transporteurs, en fonction de leurs besoins, en proposant aussi des cuves avec pompes et de nombreux autres services, tels que télémétrie.... Yara est associé à Brenntag pour la distribution et dispose pour l'instant de 17 points en France. Quatre usines en Allemagne, en France, en Italie et en Hollande produisent l'AdBlue pour l'Europe. D'ici 2012, la consommation d'AdBlue en Europe devrait atteindre 3,5 millions de tonnes par an.

## Une nouvelle série de moteurs chez HydroLeduc

HydroLeduc, spécialisé dans la construction et la fabrication de composants hydrauliques (principalement pour les camions), vient de lancer sur le marché sa nouvelle série de moteur M, une gamme de moteurs hydrauliques. Destinés aux applications réclamant un couple élevé dans un encombrement minimum, ces moteurs à piston sont conçus sur la technologie axe brisé, avec une taille compacte et une grande plage de vitesse de rotation. Ils sont particulièrement adaptés aux usages intensifs.



## Un système de vibration pour faciliter le bennage

Afhymat, constructeur d'équipements pour véhicules industriels produit et commercialise des équipements hydrauliques, et vient de mettre au point le Vibrax, qui permet d'optimiser la sécurité des opérateurs lors des opérations de bennage. Cet accessoire est placé sous la caisse de la benne et permet, par vibration, le déchargement des matériaux colorés ou gel dans la benne. C'est par un simple bouton dans la cabine que le conducteur active le cycle de vibration. Le déchargement est donc plus rapide et s'effectue en toute sécurité. Ce système peut être installé lors de la fabrication de la benne ou sur des bennes déjà existantes.



## Bär Cargolift : les hayons pour tous les usages

Le constructeur Bär Cargolift développe une très vaste gamme de hayons, pour tous types de véhicules : frigorifique, camionnettes, et PL. La nouveauté est le BC3000S4, qui permet au constructeur d'achever le renouvellement de sa gamme standard. Ce nouveau modèle, très résistant à la charge est destiné aux applications sévères, en dehors du trafic de distribution habituel. Il peut être chargé avec un moment de charge de 30 kNm et conduit avec 4000 kg sur la rampe. Il peut donc supporter sans difficulté deux europalettes lourdes et un chariot à fourche électrique. Bär a aussi développé une nouvelle plate-forme en aluminium, dénommée BAplan, sûre et légère, et conçue en une seule pièce. Grâce à la pointe plate de la plate-forme, la montée est aisée. Ces plates-formes peuvent être combinées avec les Cargolift de 750 kg, présentant une charge admissible jusqu'à 3000 kg.



[www.crmag.fr](http://www.crmag.fr)

## Un nouveau pneumatique chez Dunlop

Le Dunlop SP 492 est destiné aux essieux moteur pour usage hors-route, en particulier sur les camions-benne et tombereaux, travaillant en conditions difficiles, dans les mines ou les carrières, ou encore les terrains boueux. Les flancs ont été renforcés pour augmenter la résistance aux impacts latéraux et la bande de roulement bénéficie de la technologie TPL (nappe sommet polyamide) : il s'agit d'une nappe protectrice en polyamide qui protège les ceintures en acier haute résistance contre toute pénétration et toute corrosion, augmentant ainsi la rechapabilité du pneu. Disponible en 13R22.5 et 12.00R20, le SP492 remplace le SP911 dans ces dimensions. Il est recreusable et rechapable.



# Accessoires : revue de détails...

## Moins d'émissions polluantes grâce aux filtres à particules

ArvinMeritor LVA, équipementier automobile spécialiste de systèmes antipollution à travers ses marques Rosi (échappements), Metal'Cat, EuroCat (catalyseurs), développe des solutions pour la fourniture de filtres à particules (FAP) à destination de toutes les applications poids lourd, bus et car, bateau, véhicule industriel et aussi pour chariot élévateur, grue, bulldozer, générateur électrique, compresseur, benne à ordures ménagère... Le filtre à particules (FAP) est une technologie qui, appliquée aux véhicules à moteur Diesel et notamment à ceux du service public (autobus, autocars, bennes à ordures ménagères, etc.), permet d'obtenir, avec effet immédiat sur le parc équipé, une amélioration notable de la qualité de l'air, par réduction de plus de 90% des émissions nocives de particules (MP), hydrocarbures (HC) et oxydes de carbone (CO). Complétée par l'utilisation de biocarburants, la technologie des FAP permet d'ajouter à la réduction des émissions polluantes une réduction à la source de la production de gaz à effet de serre. Complétée par l'utilisation d'une technologie de Réduction Catalytique Sélective (SCR) de réduction des Nox, la technologie FAP permet de réduire les émissions Diesel réglementées (CO, HC, MP et Nox) jusqu'à des niveaux inférieurs à ceux préconisés par la norme Euro V. "Le produit bénéficie d'ores et déjà d'une pré validation sur documents par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et est depuis 3 mois soumis aux tests en fonctionnement qui seront la base de la validation formelle de l'ADEME avant la fin de l'année. Le groupe est aujourd'hui en mesure d'analyser, de préconiser et d'installer la solution FAP en l'espace de 3 mois, délai qui peut varier en fonction de la taille du parc à équiper" assure le constructeur.



## Du nouveau pour l'attelage des remorques

La société Jost commercialise en France des accessoires pour véhicules utilitaires, et, avec les sellettes d'attelage, elle s'impose aussi dans le monde du poids-lourds. La gamme de la marque Rockinger, appartenant à Jost depuis 2001, compte de nouveaux produits, pour répondre spécifiquement aux besoins du marché français. Les RO\*50 BNA sont conçus pour les remorques avec bague de traction intégrée, et disposent d'un boulon de 50 mm de diamètre, qui en font des éléments particulièrement adaptés pour les sollicitations élevées. Un boulon rotatif, ainsi qu'un système d'amortissement hydraulique spécial, assurent une usure plus faible et un plus grand confort d'utilisation. Autre nouveauté, toujours dans les accessoires pour camions, les systèmes de sécurité pour camions et remorques, comme les contrôles de verrouillage à commande par capteurs Flashtronic ou le système d'attelage à capteur SKS. La sellette d'attelage Jost dotée de SKS dispose de capteurs qui permettent d'indiquer au chauffeur dans la cabine de conduite le verrouillage sécurisé de la sellette.

## Un nouveau hayon rétractable

Le constructeur D Hollandia vient d'agrandir son usine de Wormhout (59) pour accueillir un atelier de cataphorèse et donc donner un traitement anti-corrosion à tous ses hayons. Il vient aussi de mettre au point un nouveau hayon rétractable, doté de nombreux atouts : une meilleure intégration, un poids optimisé pour augmenter la charge utile, un entretien limité et une rétractation rapide et synchronisée. Une barre de torsion facilite le déploiement de ces plates-formes rétractables. Un autre modèle de 750 kg, 4 vérins est aussi venu compléter la gamme. Le DH LM41 a été conçu avec un poids optimisé à partir de 185 kg



## Pompes hydrauliques : Sunfab s'installe en France

Le fabricant de pompes hydrauliques Sunfab s'est doté d'une structure en France, avec l'ouverture d'une filiale installée à Nancy en novembre dernier. Celle-ci est chargée de commercialiser les pompes et les moteurs hydrauliques sur tout le marché hexagonal. Pour Hervé Marcouly, le responsable, les délais de livraison très courts sont primordiaux. "Nous avons près de 300 pompes en stock en permanence et nous assurons une fiabilité de livraison supérieure à 99%, affirme-t-il. Ces résultats sont dus à la mise en place d'une nouvelle ligne de production plus moderne, une augmentation de notre capacité d'usinage, et à une réduction des flux de pièces entre les différentes phases de fabrication..." L'usine de production, située en Suède à proximité de l'usine Hiab, vient ainsi d'être agrandie de plus de 3500 m<sup>2</sup>, pour répondre à la demande.

## Bridgestone complète sa gamme hors-route

Sur la dernière édition de Bauma, Bridgestone un des leaders dans la fourniture de pneumatiques pour engins de chantiers, a complété sa gamme de pneumatiques chantiers. Ainsi, le VRQP E4, présenté pour la première fois à Intermat, et destiné aux tombereaux rigides, pour les usages les plus sévères, est doté d'une bande de roulement plus profonde de 21% que ses prédécesseurs, qui lui confère donc une durée de vie plus longue. D'abord disponible en taille 18.00R33, il sera bientôt rejoint par une dimension 24.00R35 à la fin de l'année.

La série VJT (lancée sur le marché en 2005) destinée à des usages généraux pour chargeuses est complétée avec l'ajout de nouvelles dimensions: 20.5R25 et 26.5R25.





# Accessoires : revue de détails...

## Volvo équipe son moteur 13 litres avec le système EG

Volvo Trucks ajoute un moteur D13 doté du système EGR de filtration des gaz d'échappement à sa gamme II est proposé en quatre puissances de sortie et est certifié conforme à la norme Euro 4 sur les émissions sans filtre à particules. Volvo est le premier constructeur au monde à proposer cette solution. *"Le D13B à EGR vient compléter le D13A avec SCR. La technologie SCR reste notre avancée principale, mais nous étendons désormais notre gamme de moteurs en proposant des moteurs à faibles émissions ne nécessitant aucun système de filtration des gaz d'échappement"* explique Mats Franzén, Responsable moteur au service Stratégie et Développement Produits chez Volvo Trucks. Le lancement du D13B est prévu pour septembre 2007. Rappelons que la technologie EGR de filtration des gaz d'échappement consiste à refroidir une partie des gaz d'échappement dans le radiateur EGR avant de les renvoyer vers le moteur via l'air entrant. Les gaz renvoyés contribuent à réduire la température de combustion, ce qui diminue la teneur en oxyde d'azote des gaz d'échappement. Volvo est la seule société au monde à proposer cette solution. Le principal avantage de la technologie EGR est la simplicité de son installation et le fait qu'elle ne nécessite aucune utilisation d'additifs.

La technologie EGR n'affecte aucunement le pack châssis et ne nécessite ni réservoir d'AdBlue, ni système de post-traitement. Par conséquent, le nouveau moteur D13B est équipé en option d'un silencieux vertical. *"La solution EGR est idéale pour diverses applications spéciales destinées aux chantiers qui exigent des installations de châssis souples. Par exemple, les véhicules équipés d'une grue ou les véhicules qui ont éventuellement besoin de pots d'échappement verticaux"*, explique Mats Franzén.



## Le bâchage, une obligation

Cramaro, société espagnole, produit une vaste gamme de bâches brevetées, qui s'adapte sur toutes sortes de bennes. Rappelons que la législation impose aujourd'hui l'obligation de bâchage lors des déplacements de produits en vrac. La nouveauté : le Cover-Truck 6269 est fixé sur le porteur, et permet de recouvrir en moins de 5 minutes la couverture de la partie supérieure des bennes amovibles, et ce quelle que soit la hauteur ou la longueur. Toutes les opérations peuvent être effectuées par un seul opérateur, sans qu'il ait besoin de monter sur la caisse.

## Un outil de stockage pour AdBlue

Parmi les fournisseurs d'AdBlue, cette solution à base d'urée à ajouter au carburant pour respecter les normes de pollution Euro 4/Euro 5, Green Chem développe un nouvel outil de stockage, destiné aux flottes de taille moyenne. Le GreenStar Smart correspond ainsi aux besoins des PME, et consiste en un conteneur d'une capacité de 2800 litres. Elle convient aussi bien aux entreprises de transport qui démarrent l'utilisation d'AdBlue et qui ont encore peu de véhicules Euro4/euro 5 qu'aux grandes entreprises possédant de nombreux dépôts ou aux PME ayant des parcs plus petits. Cette solution complète permet de proposer à l'utilisateur un coût global au litre comprenant la fourniture du conteneur, la livraison d'AdBlue et la maintenance du matériel. Une version XL de 5600 litres verra prochainement le jour.

## Une boîte automatique avec convertisseur

Allison Transmission, leader de la fourniture de boîtes automatiques, veut développer sa présence sur les marchés de la livraison, de la distribution et de la construction. Le fabricant développe une boîte automatique, qui bénéficie de la technologie d'un convertisseur de couple. Les changements de vitesse s'effectuent sans interruption de couple et automatiquement. A tout moment, le conducteur peut reprendre la main en choisissant le mode séquentiel. Pour les manœuvres délicates, le convertisseur de couple enclenche le mode "lock-up" à bas régime pour un maximum d'économies de carburant.

Les Transports Premat ont choisi Greenchem



## Continental renouvelle sa gamme chantier

Le fabricant de pneumatiques avait en 2005 complètement remodelé sa gamme chantier. Avec la présentation des nouveaux pneus HSC1, HDC1 et HTC1, il franchit une nouvelle étape. Ces nouveaux pneumatiques trouvent leur place dans des applications mixtes, entre les usages sur route et les pneumatiques destinés aux usages sévères off-road. Avec une plus grande profondeur de la bande de roulement et un volume de gomme accru, cette nouvelle gamme apporte une meilleure longévité, une meilleure maniabilité, une traction optimisée et des réserves supérieures de performances. Tout en assurant une excellente traction, ils résistent encore mieux aux dommages et offrent d'excellentes caractéristiques de conduite sur une large gamme de surfaces. Cette nouvelle génération de pneus est silencieuse, sûre tant sur la route qu'en dehors et offre de hautes capacités de chargement. Continental a adopté la même technologie pour l'essieu moteur. La profondeur de la sculpture et le volume de gomme de la bande de roulement du HDC1 ont été augmentés de 10% pour améliorer de manière significative la performance kilométrique. Les dimensions suivantes sont déjà disponibles en fonction de la position de l'essieu ou le seront dans le courant de l'année 2008. HSC1 : 295/80, 315/80 et 385/65 R22.5 - 11, 12 et 13 R22.5 HDC1 : 295/80 et 315/80 R22.5 - 12 et 13 R22.5 HTC1 : 385/65 R22.5





# LES SPÉCIALISTES DU TRANSPORT

C'est "LA" rubrique qui vous permet de trouver en un clin d'oeil le transporteur qu'il vous faut !

**TRANSPORTS CONVENTIONNELS**  
**TRANSPORTS SPECIAUX**  
**TRANSFERTS INDUSTRIELS**



**LDMI**

LDMI -Logistique  
Des Matériels Industriels  
31 Rue de La Frébarrière  
Immeuble Isocele  
35135 CHANTEPIE  
TEL. +33 2 99830560  
FAX + 33 2 99830565

**exceptionnel**



**THW**  
TRANSPORTS HEAVY

Z.A. les Trois Pavés  
Bas-Lieu  
59440 Avesnes-sur-Helpe  
Tél : 00 33 (0)3 27 57 70 70  
Fax : 00 33 (0)3 27 61 12 22  
[www.thw-leclerc.fr](http://www.thw-leclerc.fr)

**ayala**

**TRANSPORTS - LEVAGES - MANUTENTIONS**  
**TRANSPORTS CONVENTIONNELS**  
**TRANSPORTS SPECIAUX**  
**TRANSFERTS INDUSTRIELS**




82, Avenue D. Daurat  
64000 PAU  
Tél: 05 59 32 15 58  
Fax: 05 59 62 15 56

[www.ayala.fr](http://www.ayala.fr) [ayala@wanadoo.fr](mailto:ayala@wanadoo.fr)

tel. 03.89.80.62.27  
Fax. 03.89.80.53.77

DEPANNAGE  
MANUTENTION  
TRANSPORTS

**BRAMER**

20, route de Rouffach  
68920 WINTZENHEIM

DEPANNAGE 24h/24  
Port. 06.87.72.37.77

[brame.transports@libertysurf.fr](mailto:brame.transports@libertysurf.fr)

**AltéAd**  
N°1 du transport Exceptionnel

Transport exceptionnel et spécialisé  
Levage Manutention  
Montage Transfert Maintenance  
Maîtrise et optimisation des opérations  
de logistique industrielle

[www.altead.com](http://www.altead.com)

Maitre d'oeuvre de vos évolutions

**GROUPE MERDRIGNAC S.A.**

Transports Exceptionnels - Transferts Industriels



LE MANS (72)  
LAVAL (53)  
RENNES (35)  
ST BRIEUC (22)  
CHINON (37)

E.mail: [contact@merdrignac.fr](mailto:contact@merdrignac.fr)

**0 825 825 808**

**MILLON**

A l' aide de moyens puissants, spécifiques, et variés,  
Millon transporte, met en place et stocke des équipements Industriels  
Quels que soient leur Poids, leurs Dimensions



Millon intervient en France et en Europe

9 rue Henaff - B.P.534 - 69636 VENISSIEUX Cedex  
Tel. 04 72 90 01 90 - Fax. 04 72 90 01 99  
[www.millon-sa.fr](http://www.millon-sa.fr) - [millon@millon-sa.fr](mailto:millon@millon-sa.fr)



**GUIMA PALFINGER**



**Leader national du bras de levage**

**Plus 35 ans d'expérience**

**Plus de 30 distributeurs et 100 points service  
en France**

**GUIMA FRANCE SAS**

29A avenue des Tourondes 82300 CAUSSADE

Tél. 05.63.26.22.22 / Fax. 05.63.26.22.26 / E-mail : [info@guima.com](mailto:info@guima.com)