

spirit

LE MAGAZINE DE VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



LE POIDS DE L'HISTOIRE

DES MACHINES VOLVO ULTRAMODERNES TRAVAILLENT DANS UNE CARRIÈRE VIEILLE DE CINQ SIÈCLES

Quand il pleut, il tombe des cordes : des machines fiables font avancer les choses en Papouasie-Nouvelle-Guinée

Sous la loupe : Tier IV Final/Phase IV : comment Volvo a réussi la quadrature du cercle

Les solutions pour applications spéciales : des solutions novatrices qui placent le distributeur au cœur de tout

Le coin du conducteur : deux hommes, une passion ? Il faut que ce soit une machine Volvo !

Plus : Volvo est prêt à tirer parti de la croissance économique du Nigeria et transforme la vie de jeunes Brésiliens





AVEC VOUS, JUSQU'AU BOUT

Volvo offre une large gamme de produits et services qui facilitent la vie des clients de A à Z, des solutions qui bénéficient au propriétaire d'une machine pendant des années après son achat. Quels que soient vos besoins, Volvo propose une solution globale qui prend en compte tous les aspects de la vie d'une machine, depuis son financement, l'entretien et les pièces de rechange, en passant par la télématique et jusqu'à sa remise à neuf ou à son recyclage. Tous nos services sont conçus pour optimiser les performances, la productivité, la rentabilité des machines et, plus que tout, pour vous apporter la sérénité. Pour plus de renseignements, contactez votre distributeur ou rendez-vous sur www.volvoce.com

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



sommaire

- 5 Quand il pleut, il tombe des cordes**
Construire un gazoduc pour le transport de gaz naturel liquéfié dans une lointaine région montagneuse de Papouasie-Nouvelle-Guinée nécessite des machines Volvo fiables et puissantes.
- 9 En première ligne**
SMT – Nigeria. Nous avons rencontré Pierre Peeters, l'homme qui veille à la croissance de Volvo dans l'une des économies en plus forte expansion du monde.
- 17 Sous la loupe**
Tier IV Final/Phase IV : le secret de la « puissance verte » ou comment Volvo Construction Equipment a réussi la quadrature du cercle.
- 25 Aux quatre coins du monde : le Myanmar**
Dans ce pays mystérieux qui se prépare à la croissance économique, Volvo CE s'appuie sur sa position dominante sur le marché minier.
- 33 Donner un poisson ou apprendre à pêcher**
Le distributeur de Volvo CE qui continue à transformer la vie de jeunes Brésiliens.

Les contraires s'attirent

F. Scott Fitzgerald disait que la marque d'une grande intelligence était la capacité à avoir deux idées contradictoires en même temps sans pour autant cesser de fonctionner.

Il peut être difficile de croire simultanément à deux concepts opposés, mais une chose est claire dans ce dernier numéro de Spirit, et c'est que Volvo n'a aucun problème à gérer deux contraires.

Dans ce numéro de Spirit, nous nous aventurons dans les Alpes apuanes, en Italie, pour visiter une carrière vieille de cinq siècles, utilisée à l'époque par Michel-Ange et dont le marbre se retrouve dans certains des monuments et des sculptures les plus célèbres au monde. La société italienne Henraux exploite la carrière depuis près de 2 siècles, mais utilise aujourd'hui une pelle hydraulique et une chargeuse sur pneus pour gérer les énormes blocs de marbre qu'elle extrait.

Le cadre d'une ancienne carrière offre un contraste saisissant à l'article sur les nouveaux moteurs de Volvo CE, des moteurs ultramodernes, conformes à la norme Tier IV Final. Les technologies de pointe présentes dans ces nouveaux moteurs permettent de réduire de 95 % certaines émissions nocives.

Spirit s'est aussi rendu dans les montagnes de Papouasie-Nouvelle-Guinée, où 70 machines Volvo travaillent à la construction d'un gazoduc pour le transport de gaz naturel liquéfié. Si cette région désolée n'était pas assez dangereuse comme cela, les précipitations y dépassent plus de 10 mètres chaque année. Les machines Volvo y sont pourtant très à l'aise. Pendant ce temps, dans le climat chaud et aride de Nouvelle-Galles du Sud, en Australie, des tombereaux articulés et des chargeuses sur pneus Volvo travaillent dans une sablière de 121 hectares, la plus grande du continent.

Avec tant d'articles montrant des machines Volvo travaillant dur, jour après jour, aux quatre coins du monde, nous nous devons de vous prouver que les collaborateurs de Volvo pouvaient travailler aussi dur. Nous nous sommes entretenus avec Guo Xiang, un directeur du développement des solutions clients de Volvo CE et ex-membre de la marine marchande, qui a participé à un entraînement et à une course d'essai avec l'équipe Sanya, l'un des six participants à l'édition 2011/12 de la Volvo Ocean Race. Il parle de cette expérience comme de l'une des plus dures, mais des plus inoubliables, de sa vie.

Je suppose qu'il y a du vrai dans l'affirmation que les contraires s'attirent. Une nouvelle fois, Volvo prouve sa capacité à affronter deux extrêmes, ainsi que tout ce qu'il y a entre les deux.



Klas Magnusson

PUBLIÉ PAR Volvo Construction Equipment (Publié par Volvo Construction Equipment (N°48)
RÉDACTEUR EN CHEF Klas Magnusson **RÉDACTEUR ADJOINT** Klas Magnusson

PRODUCTION EDITORIALE ET DESIGN EMG Communications Ltd

AVEC LA COLLABORATION DE Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Luiz Carlos Beraldo
PHOTOGRAPHIES Julian Cornish Trestrail, Tania Meinerz, Linck Maquinas

VEUILLEZ ENVOYER VOTRE COURRIER À VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10, 1082 BRUXELLES, BELGIQUE, OU PAR E-MAIL À VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

TOUS DROITS RÉSERVÉS. AUCUNE PARTIE DE CETTE PUBLICATION (TEXTE, DONNÉE OU GRAPHIQUE) NE PEUT ÊTRE REPRODUITE, STOCKÉE DANS UN SYSTÈME DE RECHERCHE AUTOMATIQUE DE DONNÉES OU TRANSMISE, SOUS QUELQUE FORME ET PAR QUELQUE MOYEN QUE CE SOIT, SANS ACCORD ÉCRIT PRÉALABLE DE VOLVO CE. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT NE SOUSCRIT PAS NÉCESSAIREMENT AUX POINTS DE VUE EXPRIMÉS DANS CE NUMÉRO ET NE GARANTIT PAS L'EXACTITUDE DES FAITS QUI Y SONT PRÉSENTÉS. QUATRE NUMÉROS PAR AN, IMPRIMÉS SUR PAPIER FSC.

www.volvoce.com/global

Rejoignez-nous sur :



L'application Volvo Spirit est maintenant disponible sur iTunes.



TOTAL SOLUTIONS



DEALER NETWORK



LES PRODUITS ET SERVICES DE VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT NE SONT QU'À UN CLIC DE DISTANCE



CUSTOMER SERVICE

Pour trouver le distributeur le plus proche de chez vous, rendez-vous sur www.volvoce.com

RELIABILITY



Quand il pleut, il tombe des cordes



Construire un gazoduc pour le transport de gaz naturel liquéfié dans les lointaines régions montagneuses de Papouasie-Nouvelle-Guinée présente quelques difficultés évidentes. Si l'on ajoute à cela des précipitations de plus de dix mètres par an, un terrain très pentu et des infrastructures limitées, il est non moins évident que seules des machines fiables et puissantes, les machines de Volvo Construction Equipment, peuvent s'en charger.

LA PREMIÈRE ÉTAPE

Esso Highlands Limited, une filiale d'ExxonMobil, la plus grande société pétrolière et gazière du monde cotée en Bourse, a sélectionné Spiecapag pour construire 300 km de gazoduc pour le transport de gaz naturel liquéfié depuis les champs gazéifères de Hides, dans le centre de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, jusqu'à Omati, sur le golfe de Papouasie. De là, le gazoduc parcourra encore 400 km sous l'eau vers une usine de traitement de gaz naturel liquéfié située près de la capitale, Port Moresby.

Les travaux ont commencé sur le gazoduc terrestre en 2010. Il faut construire une emprise de chaque côté du gazoduc, des logements temporaires pour les ouvriers, et extraire et transporter du calcaire pour niveler le terrain sur le parcours du gazoduc. Pour cela, Spiecapag a acheté 70 machines Volvo CE, parmi lesquelles 45 tombereaux articulés A30E, cinq niveleuses G940, quatre chargeuses-pelleteuses BL71, cinq chargeuses sur pneus L150F, sept Pipe Layers PL4611 et quatre compacteurs SD100.

Thomas Stemper, directeur des grands comptes chez Volvo CE « Une fois le contrat du gazoduc attribué à Spiecapag, nous avons dû agir très vite. Il n'y a pratiquement pas eu de temps pour les négociations. En partenariat avec Spiecapag, Volvo CE a livré le parc via Singapour en seulement trois mois. C'était une demande compliquée, mais nous y sommes parvenus. Nous avons même livré les équipements avant la date prévue. »

LES BASES DU PROJET

La piste «Right of Way» qui longe le gazoduc est très importante pour le transport des ouvriers, du ravitaillement, du matériel et du carburant pendant la phase de construction. Les chargeuses sur pneus Volvo extraient le calcaire des carrières situées sur le parcours du gazoduc et les tombereaux articulés transportent le calcaire concassé vers cette piste. Là, les compacteurs et les niveleuses prennent le relai pour niveler, compacter la pierre et construire une route bien aplanie.

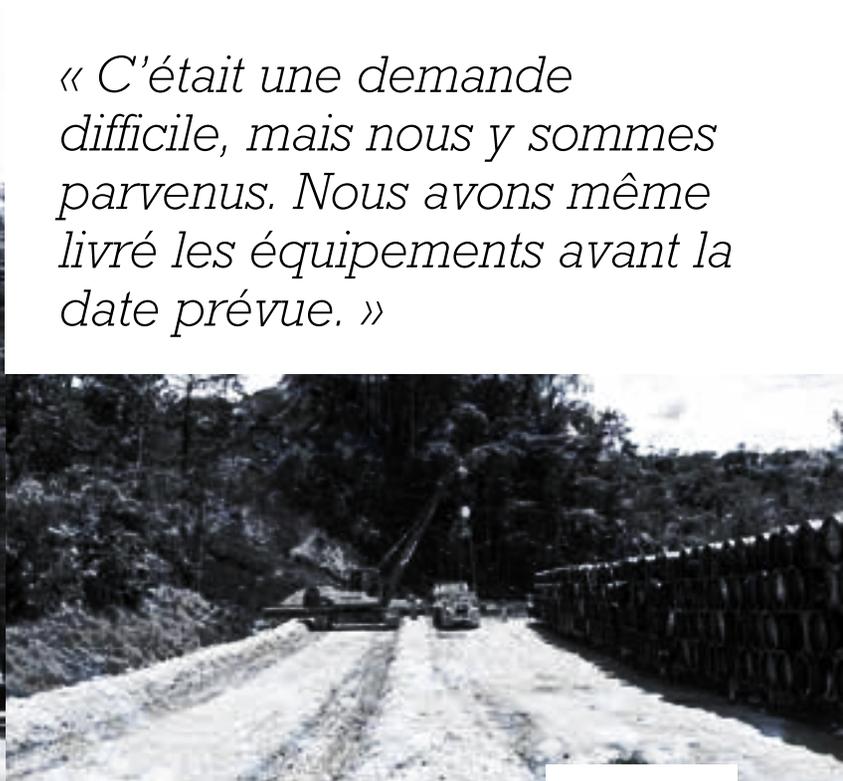
Olivier Balloy, directeur de projet chez Spiecapag : « Il y a beaucoup de boue. Sans les machines Volvo, nous ne serions pas capables de continuer les travaux. Même pendant la prétendue 'saison sèche', il peut tomber plus de 50 cm de pluie en un mois. La pluie peut emporter le matériau que nous utilisons pour combler les vallées et égaliser le terrain. Nous avons donc besoin d'un approvisionnement constant en pierres pour remplacer le matériau perdu. »

En différents endroits, le long de la piste, des tuyaux prêts à être posés sont stockés. Les Pipe Layers de Volvo les chargent sur des tombereaux articulés spécialement adaptés pour les transporter le long de la piste avec de grosses remorques. « Le terrain est si boueux et pentu que nous ne pouvons pas utiliser des camions conventionnels pour transporter les tuyaux, mais les tombereaux Volvo sont capables de rouler sur tous les terrains, ce qui en fait la solution idéale », ajoute Olivier.

« Les tombereaux arrivent de l'usine équipés des accessoires nécessaires pour fixer facilement la remorque. Une fois ce travail terminé, ils peuvent redevenir des tombereaux normaux, ce qui les rend deux fois plus précieux pour nous. »

Ainsi qu'Olivier l'explique, les Pipe Layers de Volvo ont été spécialement choisis pour leur capacité à empiler les tuyaux. « Conçus à partir d'une pelle hydraulique et avec une tourelle capable de tourner à 360°, les Pipe layers n'ont pas besoin de se déplacer pour charger les tombereaux, ce qui contribue à réduire notre consommation de carburant. » Les tuyaux sont de tailles différentes. Les plus gros, d'un diamètre de 81 cm et d'une longueur de 12 mètres, pèsent plus de 8 tonnes. « Il faut transporter ces tuyaux sur 20 km, parfois. Les machines doivent donc être robustes. »

« Les tombereaux Volvo sont capables de rouler sur tous les terrains, ce qui en fait la solution idéale. »



« C'était une demande difficile, mais nous y sommes parvenus. Nous avons même livré les équipements avant la date prévue. »

Les équipements de Volvo sont également utilisés pour construire les campements des employés qui travaillent sur le chantier. « Les chargeuses-pelleteuses sont d'excellentes machines à usage général qui servent à construire les logements temporaires et bien d'autres choses. »

VALEUR AJOUTÉE ET SERVICE SANS ÉGAL

« L'une des raisons pour lesquelles nous avons décidé de travailler avec Volvo CE sur ce projet est la valeur ajoutée que la société nous apporte. Ses machines sophistiquées et néanmoins robustes sont faciles à utiliser. Volvo a même envoyé des formateurs sur ce site isolé pour montrer à la main d'œuvre locale comment les utiliser. Ils leur ont expliqué le fonctionnement des machines, ainsi que la façon de les utiliser de façon plus sûre et efficace. »

Les machines Volvo sont bourrées d'aides à la sécurité (visibilité améliorée, caméras arrière, commandes ergonomiques et système de pesage embarqué) qui, selon Olivier, sont essentielles au projet. « La sécurité des opérateurs est très importante pour nous. »

Thomas Stemper, de Volvo CE, qui a participé au processus d'adjudication, fait remarquer qu'avoir un parc de machines Volvo présente d'autres avantages. « La plupart des machines de la gamme Volvo utilisent des pièces communes, ce qui permet de fournir les pièces beaucoup plus rapidement. Nous avons actuellement sur place pour environ 2 millions USD

« Le fait d'avoir un soutien sur site est d'une énorme importance pour nous car il faut que nos machines travaillent tout le temps. »

de pièces pour soutenir le projet, et nos réseaux logistiques et de distribution de pièces veillent à ce que les pièces soient livrées à temps pour assurer une disponibilité maximale des machines. »

Une équipe de techniciens expérimentés de Volvo sont basés sur place pour effectuer les entretiens et les réparations. « Le service que nous offre Volvo est sans égal », explique Olivier. « Le fait d'avoir un soutien sur site est d'une énorme importance pour nous car il faut que nos machines travaillent tout le temps. Le service après-vente est le principal avantage de Volvo par rapport à n'importe quel autre fabricant d'équipements de construction et nous envisageons une relation longue et durable avec notre distributeur en Australie, CJD Equipment. » 

Un texte de Holly Brace





L'homme qui supervise la croissance de Volvo dans l'une des économies en plus forte expansion du monde.

« LA RAISON POUR LAQUELLE LES GENS TRAVAILLENT AVEC NOUS AU NIGERIA EST QUE NOUS AVONS UNE PRÉSENCE ET QUE NOUS POUVONS LES ASSISTER OÙ QU’ILS SE TROUVENT. »



Cinquante ateliers mobiles sont au service des clients dans tout le pays.

AU NIGERIA, TOUT SEMBLE POUSSER, COMME LES ARBRES LUXURIANTS QUI ENTOURENT LA CAPITALE, ABUJA, ET SE MULTIPLIER, COMME LA POPULATION DE LAGOS, SA CAPITALE COMMERCIALE. C'EST UN PAYS EN PLEIN ESSOR.

Une industrie du pétrole florissante, l'amélioration des infrastructures, dont l'exemple le plus ambitieux est le projet Eko Atlantic, à Lagos, et le développement de la classe moyenne ont produit l'une des économies en plus forte croissance au monde.

En conséquence, alors que les autres marchés de la construction ont du mal à émerger de la récession, le marché nigérian a le vent en poupe et SMT-Nigeria, le distributeur de Volvo au Nigeria et dans de nombreux pays africains, est très bien placé pour en profiter.

Signe de sa confiance en l'avenir, sa société se prépare à ouvrir de nouveaux locaux à Abuja. Cette nouvelle antenne, dont elle est fière, et à juste titre, emploiera une cinquantaine de personnes et pourra accueillir 200 machines.

UNE NOUVELLE DIMENSION

Construite dans les années 1980, la capitale nigériane continue à se développer. Il est donc naturel que la nouvelle antenne y soit basée. Le siège de SMT-Nigeria était auparavant basé à Lagos et plus de 50 ateliers mobiles sillonnaient le pays pour entretenir et réparer les machines des clients. Ces ateliers continueront à fonctionner, mais la nouvelle antenne fera entrer la société dans une nouvelle dimension.



La nouvelle antenne d'Abuja emploiera une cinquantaine de personnes et pourra accueillir 200 machines.

« NOUS SOMMES AUSSI EN CONTACT AVEC DES ÉCOLES LOCALES POUR PRENDRE DES ÉLÈVES EN APPRENTISSAGE, POUR LA VENTE, L'ADMINISTRATION OU DES POSTES TECHNIQUES. »

Pierre Peeters, directeur général, dont le rôle est de superviser les ventes et le service après-vente au Nigeria : « Toutes les grandes sociétés de construction ont leur siège à Abuja. C'est plus pratique pour elles car le gouvernement nigérian s'y trouve et qu'il est un donneur d'ordre important. Il y a aussi le fait qu'il est plus facile de rejoindre les autres villes, puisqu'Abuja est au centre du pays. »

Pierre, qui a travaillé pour SMT-Nigeria dans d'autres pays d'Afrique et qui connaît parfaitement le marché, restera à Lagos. « Nous devons encore maintenir une présence forte ici. D'un point de vue logistique, toutes les machines arrivent au port de Lagos, de même que la plupart des envois express par avion. À l'avenir, notre objectif est d'avoir à Lagos les mêmes locaux qu'à Abuja. »

L'antenne d'Abuja sera en outre le siège technique de la société, avec un centre de formation qui permettra de répondre à la pénurie de personnel compétent qui est souvent un handicap dans les pays émergents comme le Nigeria. « Il est très difficile de recruter localement des techniciens qualifiés. C'est pourquoi nous construisons un centre de formation. Il faut aussi former des opérateurs et nous aurons des simulateurs pour cela.

LE SERVICE APRÈS-VENTE

« Nous sommes aussi en contact avec des écoles locales pour prendre des élèves en apprentissage, pour la vente,

l'administration ou des postes techniques. À cet égard, ce n'est pas différent de l'Europe ou d'ailleurs. Il faut se constituer une réserve de main d'œuvre. »

Le groupe SMT, ou ATC-Nigeria à l'époque, s'est implanté sur le marché africain en 2003. Cette société belge avait des liens historiques avec la république démocratique du Congo et s'y est installée.

Depuis, la société a étendu sa présence sur une grande partie du continent : Benin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Congo, république démocratique du Congo, Gabon, Ghana, Côte d'Ivoire, Liberia, Rwanda et Togo.

Pourquoi le marché est-il en expansion en Afrique et pourquoi SMT-Nigeria est-elle une société florissante ? « Nous sommes arrivés avec l'esprit du service Volvo, ce que beaucoup de nos concurrents n'ont peut-être pas.

UN SOUTIEN VITAL

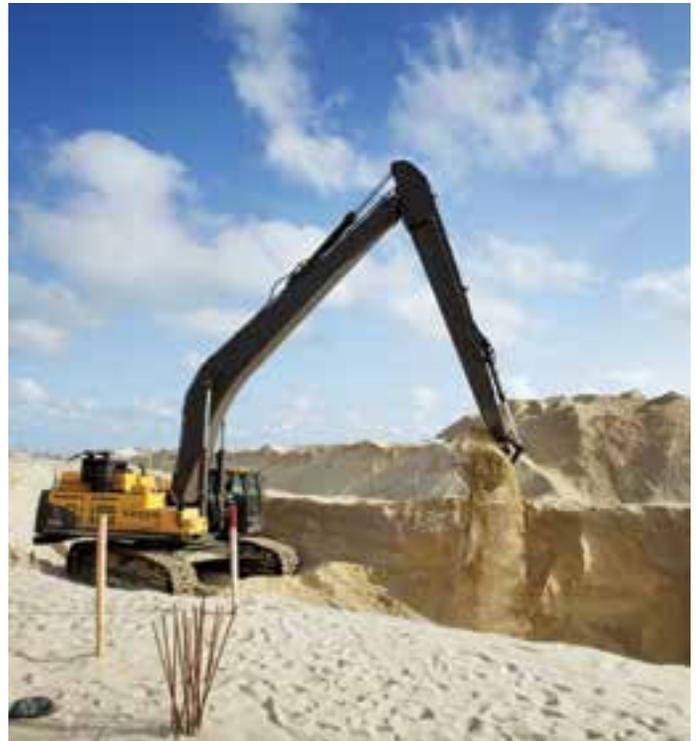
« De plus, l'évolution du prix des produits de base et la démographie galopante entraînent la nécessité de développer plus rapidement les infrastructures. »

L'Afrique est un marché unique, avec ses propres spécificités, mais, selon Pierre, il y a beaucoup de ressemblance avec d'autres régions. « Les gens accordent de l'importance au service, peut-être même plus qu'en Europe. Là-bas, si l'on n'a pas une pièce, on peut l'obtenir sans problème. Ici, cela peut prendre une ou deux semaines si le service après-vente n'est pas organisé.

« Avoir une machine en état de travailler et des gens pour l'entretenir et la réparer est vital. Nous faisons donc en sorte d'être là pour nos clients. La raison pour laquelle les gens travaillent avec nous au Nigeria est que nous avons une présence et que nous pouvons les assister où qu'ils se trouvent.

C'est pourquoi les ateliers mobiles sont indispensables. Les clients ont besoin de techniciens qui puissent venir à eux. Beaucoup de nos clients ont leurs propres ateliers disséminés partout car leurs chantiers sont disséminés dans tout le pays. Une carrière ou un chantier routier ne peut pas déplacer ses machines. Il faut aller jusqu'à eux. »

Lorsque Volvo Spirit Magazine a visité la nouvelle antenne, en avril, elle était presque terminée. Certains des



« UNE CARRIÈRE OU UN CHANTIER ROUTIER NE VEUT PAS DÉPLACER SES MACHINES. IL FAUT ALLER JUSQU'À EUX. »

modèles qui seront exposés dans son vaste hall étaient au travail à proximité, sur un chantier de démolition. Cinq pelles hydrauliques EC380 achetées par ITB Nigeria préparaient une enceinte de protection autour d'un bâtiment de béton inutilisé, avant qu'il ne soit détruit par un choc électrique.

« Il a fallu quatre ans pour le construire et il faudra 15 secondes pour le détruire », assure Joseph El-Haddar, chef de chantier. Des pelles hydrauliques Volvo creuseront ensuite la zone sur neuf mètres de profondeur pour construire les fondations d'un nouveau bâtiment.

C'est un chantier de plus à Abuja et un nouveau projet passionnant, avec SMT-Nigeria et Volvo Construction Equipment aux premières loges. **VM**

Un article de Dan Waddell
Photographie : Julian Cornish Trestrail



LE POIDS DE L'HISTOIRE



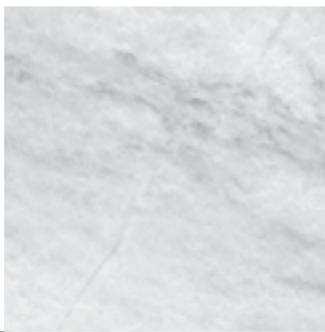
HAUT DANS LES ALPES APUANES, SURPLOMBANT LES PLAGES À LA MODE DE LA CÔTE DE LA VERSILIA, SE TROUVE UNE VIEILLE CARRIÈRE OUVRETE IL Y A CINQ SIÈCLES PAR L'UN DES PERSONNAGES

HISTORIQUES LES PLUS INFLUENTS D'ITALIE. PENDANT DES SIÈCLES, LES CARRIÈRES DU MONT ALTISSIMO ONT PRODUIT DU MARBRE DE GRANDE QUALITÉ POUR CERTAINS DES



PLUS BEAUX MONUMENTS DU MONDE ET FOURNI LEUR MATIÈRE PREMIÈRE AUX PLUS GRANDS SCULPTEURS. AUJOURD'HUI, LES ÉQUIPEMENTS ULTRAMODERNES DE VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT (VOLVO CE) PARTICIPENT À L'EXTRACTION DU MARBRE.





Le riche gisement du mont Altissimo fut découvert au début du XVIème siècle et son exploitation préparée par une grande figure de la Renaissance, Michel-Ange. Le sculpteur, peintre, architecte, poète et ingénieur passa trois ans à poser les bases de l'extraction du marbre dans la région tout en supervisant la construction de routes et de ponts.



Les carrières, situées dans le nord-ouest de la Toscane, furent peu à peu abandonnées et le restèrent pendant plus d'un siècle, jusqu'en 1821, quand Marco Borroni di Seravezza, un riche habitant de la région, et Jean-Baptiste Alexandre Henraux, un Français, les rachetèrent et les remirent en exploitation. Elles ont toujours été exploitées depuis et font aujourd'hui partie de Henraux S.P.A., une grande société produisant du granit et du marbre dans de nombreuses carrières disséminées dans cette superbe région.

Le célèbre marbre Henraux a été utilisé partout dans le monde dans de grands monuments, parmi lesquels la cathédrale Saint-Isaac, à Saint-Petersbourg, la sacristie de Saint-Pierre, à Rome, l'abbaye de Monte Cassino, la grande mosquée d'Abu Dhabi et les tours des émirats, à Dubaï, pour



« NOTRE SOCIÉTÉ EXPLOITE LES CARRIÈRES DE CARVAIOLE, SUR LE MONT ALTISSIMO, DEPUIS PRÈS DE DEUX SIÈCLES. »



n'en citer que quelques-uns. Il a aussi été utilisé par des dizaines de grands sculpteurs : Henry Moore, Jean Hans Arp, Hiram Powers, Juan Miró, Isamu Noguchi, etc.

DES ÉQUIPEMENTS ULTRAMODERNES

La carrière, qui culmine à 1300 mètres au-dessus du niveau de la mer, est d'origine très ancienne, mais on ne peut pas en dire autant des équipements chargés des tâches difficiles et parfois dangereuses que sont l'extraction et le transport des lourds blocs de marbre. Ces tâches sont confiées à une pelle hydraulique sur chenilles Volvo EC700C et à une chargeuse sur pneus L350F.



Paolo Carli, président de Henraux : « Notre société exploite les carrières de Carvaiole, sur le mont Altissimo, depuis près de deux siècles. Les technologies contemporaines détachent le marbre de la montagne à l'aide de scies au diamant ou de machines à fil diamanté. Il est ensuite

« LE SYSTÈME CARETRACK ET LE CONTRAT D'ASSISTANCE ET D'ENTRETIEN NOUS APPORTENT LA SÉRÉNITÉ. »

descendu dans la vallée sous forme de blocs de tailles diverses, puis transformé en dalles et en blocs d'épaisseurs différentes. »

Les cinq variétés de marbre extraites de ces carrières sont l'Arabesque Cervaiolo, l'Arabesque Altissimo, le statuaire Cervaiolo, le statuaire Altissimo et le Calacatta Altissimo. Ces marbres sont utilisés dans de grands projets dans le monde, particulièrement au

Moyen-Orient et aux États-Unis.

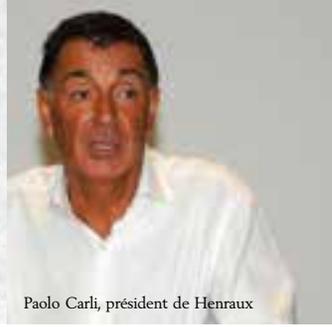
LA QUALITÉ VOLVO

Henraux dispose d'un grand parc pour gérer les énormes quantités de marbre produites dans la carrière et considère la pelle hydraulique sur chenilles Volvo EC700C et la chargeuse sur pneus L350F comme les machines les plus importantes. Selon Paolo Carli, la société a choisi Volvo CE pour plusieurs raisons.

« Lorsque nous avons eu besoin de nouveaux équipements, nous nous sommes intéressés à Volvo CE car la société offrait un équilibre parfait entre prix et technologies de très grande qualité. Naturellement, il y a de nombreux éléments à prendre en considération lorsque l'on choisit de nouvelles machines. Nous ne nous sommes pas contentés de comparer les prix et les caractéristiques. Nous avons interrogé des collègues et des gens travaillant déjà avec des machines de Volvo CE. Nous nous sommes aperçu qu'ils avaient une très bonne opinion de Volvo. »

Après avoir soigneusement évalué ses besoins, la société

Henraux a acheté la L350F et la pelle hydraulique sur chenilles EC700C, puis une chargeuse L330E un peu plus tard. « L'accent mis sur l'impact environnemental et la sécurité, et les technologies de pointe fournies par Volvo CE sont ce qui nous a convaincus », ajoute Paolo Carli. « Un autre point absolument crucial était



Paolo Carli, président de Henraux

« IL FAUT ÉNORMÉMENT DE
PUISSANCE POUR SOULEVER ET
TRANSPORTER DES BLOCS QUI
PÈSENT DE 20 À 30 TONNES. »

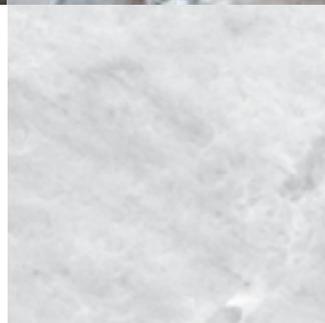
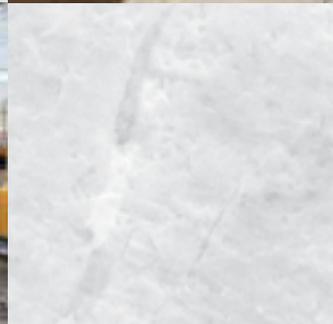
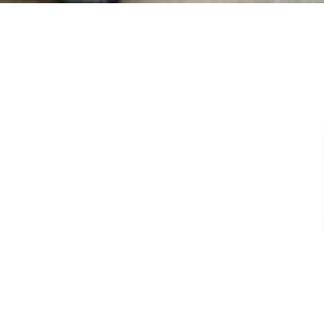
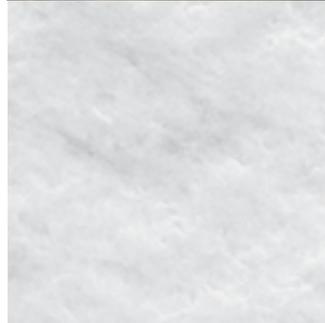
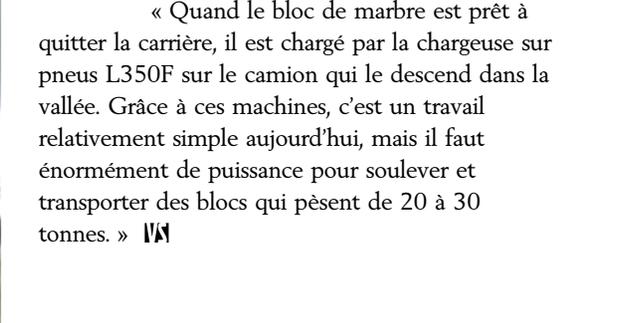
la qualité de l'assistance technique, qui est à la fois rapide et efficace. Le système CareTrack et le contrat d'assistance et d'entretien nous apportent la sérénité. »

UNE VALEUR AJOUTÉE

Franco Pierotti, conseiller du contremaître général et gardien de l'histoire de la carrière, explique comment les machines de Volvo CE ont facilité leur travail.

« La carrière dépend des machines utilisées aux diverses étapes de l'extraction. La pelle hydraulique sur chenilles Volvo EC700C, en particulier, remplit différentes tâches. Pour commencer, elle sert à faire basculer la portion de roche, que l'on appelle banc, qui a été découpée dans le front de taille. Dans les endroits où les mouvements sont limités, nous utilisons des vérins hydrauliques. Une fois le banc basculé, la pelle sur chenilles EC700C le déplace jusqu'à l'endroit où on le découpe.

« Quand le bloc de marbre est prêt à quitter la carrière, il est chargé par la chargeuse sur pneus L350F sur le camion qui le descend dans la vallée. Grâce à ces machines, c'est un travail relativement simple aujourd'hui, mais il faut énormément de puissance pour soulever et transporter des blocs qui pèsent de 20 à 30 tonnes. »





Le secret de la « puissance verte » ou comment Volvo Construction Equipment a réussi la quadrature du cercle.

« LE FAIT D'AGIR À LA FOIS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA QUALITÉ S'ACCORDE PARFAITEMENT AVEC LE 'VOLVO WAY'. »



Les nouveaux moteurs répondent à toutes les exigences de la norme Phase 4A.

LE 1ER JANVIER 2014, LA DERNIÈRE LÉGISLATION RELATIVE AUX ÉMISSIONS DES MACHINES DE CONSTRUCTION ENTRERA EN VIGUEUR. LA RÉGLEMENTATION TIER 4 FINAL (AUX USA) OU EN ÉTAPE IV / STAGE 4 (DANS L'UNION EUROPÉENNE) NE SIGNIFIE PEUT-ÊTRE PAS GRAND-CHOSE POUR BEAUCOUP DE GENS, ALORS, POUR REFORMULER CELA : LE 1ER JANVIER REPRÉSENTE L'ABOUTISSEMENT D'UNE PHASE HISTORIQUE DE L'ÉVOLUTION DES MOTEURS, APRÈS QUOI RIEN NE SERA PLUS COMME AVANT.

C'est encore un peu flou ? Ajoutée aux étapes précédentes, cette nouvelle réglementation permettra de réduire de 90 % les émissions de NOx (oxydes d'azote) et les particules (suie).

Si l'on étudie les émissions des équipements de construction depuis 15 ans, on a l'impression qu'elles ont disparu des graphiques.

UNE EXTRAORDINAIRE RÉUSSITE

C'est déjà en soi une extraordinaire réussite qui mérite d'être célébrée, si ce n'est que Volvo Construction Equipment (Volvo CE) est allée encore plus loin. La société a réduit les émissions, mais s'est également efforcée d'améliorer les performances et l'efficacité énergétique des moteurs. Un moteur peut donc être écologique et puissant : c'est la quadrature du cercle.

Face à cette nouvelle réglementation, certains ont réagi en affirmant que les machines seraient forcément moins performantes. Ce n'est pas ainsi que Volvo CE a réagi.

Åsa Gabrielsson, directeur des plates-formes technologie du bureau d'études : « Le fait d'agir à la fois en faveur de l'environnement et de la qualité s'accorde

parfaitement avec le 'Volvo Way'. Évidemment, toute modification technique importante implique des difficultés, mais nos ingénieurs sont ainsi faits qu'ils ont ciblé les objectifs légaux, voire les ont dépassés, mais ont cherché à conserver les mêmes performances et la même qualité, et ce, dans une optique écologique.

Nous avons eu certains problèmes pendant la phase Tier 4 Interim / EN étape III phase B / Stage 3b , mais nous sommes bien partis pour réussir le lancement de nos machines, en janvier 2014. Nos équipes d'ingénieurs n'ont jamais douté qu'elles pourraient atteindre leurs objectifs. »

En effet, ajoute Peter Engdahl, responsable des performances motrices, dès le début, l'objectif était de répondre aux nouvelles normes sur les émissions, mais aussi d'améliorer l'efficacité motrice.

« Nous avons considéré cela plus comme une chance que comme une difficulté. Notre objectif a toujours été d'offrir plus au client dans les domaines des performances et de la consommation de carburant. Pour être honnête, nous avons dépassé nos propres objectifs. »

UNE SOLUTION UNIQUE

« Afin de répondre à la réglementation finale, qui imposaient une réduction de 80 % des émissions de NOx par rapport à la limite précédente, Volvo CE a mis au point un nouveau système de traitement des gaz d'échappement . Ce système s'appuie sur un catalyseur SCR (réduction catalytique sélective) : un liquide non toxique (urée) est injecté dans un pot catalytique pour convertir le NOx en azote inoffensif.

« Le traitement à la sortie des gaz d'échappement sera utilisé à la fois pour les machines de construction et les produits routiers, ce qui nous permet de profiter du travail remarquable de nos collègues de Volvo Trucks et Volvo Buses. »

Pendant qu'elle développait ces technologies (le catalyseur SCR a déjà été testé de façon exhaustive sur plus d'un million de camions Volvo depuis 2005), la société optimisait l'efficacité de ses moteurs V-ACT (Volvo Advanced Combustion Technology).

« D'un point de vue mécanique, c'est le même concept moteur qu'avant », explique Peter Engdahl. « Cependant, depuis la norme Tier 4 Interim, en plus de réduire de 80 % supplémentaires les émissions de NOx, nous avons amélioré la combustion et le logiciel qui la contrôle. Ainsi, nous aurons plus de trois ans d'expérience de ces moteurs avec nos équipements de construction lorsque nous lancerons nos produits Tier 4 Final. »



Le moteur diesel Volvo, équipé du système V-Act (Volvo Advanced Combustion Technology)

« NOS ÉQUIPES DE PROJET N'ONT JAMAIS DOUTÉ QU'ELLES POURRAIENT ATTEINDRE LEURS OBJECTIFS. »

ENTRETIEN ET EFFICACITÉ : DES AMÉLIORATIONS

Un autre développement important pour la norme Tier 4 Final/ EN étape IV / Stage 4, ajoute Peter Engdahl, a été l'élimination du brûleur de particules. Ce brûleur devait être utilisé toutes les 10 à 20 heures, or désormais la régénération n'interviendra que toutes les 500 heures, ce qui allège considérablement la tâche des opérateurs.

« Avec le catalyseur SCR, l'efficacité énergétique devient plus compliquée. Il est normalement possible de diminuer radicalement la consommation de gasoil, mais en réalité, il faut aussi tenir compte du coût de l'urée. Pendant la phase de développement, nos ingénieurs ont optimisé les moteurs afin d'obtenir pour nos clients le plus faible coût total pour le gasoil et l'urée.

Nous avons mesuré des gains d'efficacité (gazole et urée) de 5 % par rapport aux moteurs Tier 4 Interim / EN étape III phase B / Stage 3b, ce qui permettra de faire d'énormes économies sur le coût total de possession. »

Selon Peter Österberg, vice-président des plates-formes technologie, tout le monde a contribué à ce succès.

UN DÉFI, ET UN SUCCÈS, POUR TOUS

« Cela a été un défi pour toute la société, des achats et des opérations jusqu'aux ventes et au service après-vente. Tout le monde a dû franchir le pas et faire quelque chose de nouveau.

« Cela a été une véritable prouesse économique et technique. Toutefois, le fait de faire partie du groupe Volvo nous a permis de travailler avec Volvo Trucks, Volvo Busses, Volvo Penta et nos partenaires spécialistes des moteurs. Nous avons collaboré de façon très étroite.

Grâce à cela, des machines de tailles différentes ayant des besoins différents, nous pouvons puiser dans un portefeuille de solutions. Aucun de nos concurrents ne dispose des mêmes ressources et nous avons un sérieux avantage sur les petits fabricants. » Åsa Gabrielsson en convient : « Les projets de développement sont totalement interdisciplinaires. Ils reflètent l'ensemble de Volvo CE et impliquent les services opérations, solutions client et marketing. Ensemble, avec tous les projets concernés, Volvo CE se prépare à la fabrication et au lancement de ces nouvelles machines dans les différentes régions. »

AU SERVICE DU CLIENT

Les nouveaux moteurs ont été essayés dans toutes les situations imaginables : par des températures glaciales et des chaleurs torrides, ainsi qu'en haute altitude. Afin de contrôler leur fiabilité, nos clients se sont vu proposer le support quotidien d'équipes et de techniciens dédiées. Les moteurs ont en effet subi plus de 25 000 heures d'essai sur les tombereaux articulés, les chargeuses sur pneus et les pelles hydrauliques, sans compter les tests sur bancs d'essai.

En 2008/9, on craignait que le secteur de la construction ne conteste certaines des mesures imposées par la nouvelle législation sur les émissions, comme, par exemple, l'idée de stocker de l'urée sur les machines et de créer les infrastructures nécessaires pour la distribuer sur les chantiers isolés. Ces craintes ont été dissipées, ce qui indique le chemin parcouru par le secteur et Volvo CE. « Nous avons travaillé dur et sommes fiers de ce que nous avons fait », ajoute Peter Engdahl. « Nous avons tout de même quelques 250 modèles, même si toutes les machines ne sont pas soumises à la nouvelle législation. Chaque jour depuis six ans, nous réfléchissons à la question.

Cela impliquait aussi d'apprendre chaque jour de nouvelles choses. C'est ce qui rend ce travail si passionnant. Nous sommes bien placés pour janvier 2014. Le prochain défi sera d'assurer que les bons résultats des essais se vérifient sur le terrain, afin que tous nos clients en bénéficient pleinement. » 

Un article de Tony Lawrence



DES ESSAIS POUSSÉS À L'EXTRÊME

Par des températures glaciales et des chaleurs torrides, en haute altitude, les moteurs Phase IV/Tier 4 Final de Volvo CE ont subi les essais les plus rigoureux pour assurer que ces moteurs de dernière génération soient les plus fiables et les plus performants possibles.

Dans le cadre du processus d'essais et de validation, des prototypes de tombereaux articulés, de chargeuses sur pneus et de pelles hydrauliques équipés de moteurs Volvo Phase IV/Tier 4f ont été expédiés dans des lieux éloignés pour des essais en climats froid et chaud, et en haute altitude. Chaque expédition impliquait une centaine d'ingénieurs motoristes et mécaniques qui ont effectué des centaines d'essais en un mois. Il y a eu deux séries d'essais, l'une pendant la phase de développement et l'autre plus tard, pendant le processus de vérification.

Volvo CE organise ses expéditions pour le froid au cœur de l'hiver, à Kiruna, au nord de la Suède, près du cercle Arctique, où les températures plongent (et se maintiennent) bien en-dessous de -30°C. Les essais ont eu lieu à la mine de Kiruna, la mine de fer souterraine la plus grande et la plus moderne au monde. Là, un client de Volvo qui opère sur le site de production a inclus ces prototypes à son parc. Cela a permis aux ingénieurs de Volvo de collecter des données et de contrôler les performances des moteurs en situation réelle, mais aussi de comprendre ce que donnait la nouvelle technologie du point de vue de l'opérateur.

La répétition des cycles de travail classiques et le départ à froid ont également été testés. « Le fait de procéder à des essais par des températures glaciales fait partie du processus normal de développement, mais c'est une étape essentielle pour vérifier que le moteur, le système de traitement des gaz à la sortie et tous les systèmes et sous-systèmes peuvent affronter des froids aussi extrêmes », explique Jan.

« À l'autre extrême, nous avons travaillé en Espagne sur des circuits d'essai pour surveiller la façon dont la technologie se comportait par forte chaleur et pour des applications éprouvantes. Par exemple, nous avons observé la façon dont un tombereau articulé Phase IV/Tier 4f réagissait sur une côte particulièrement raide, à pleine charge et par une chaleur torride. Les machines ont également été testées à 3500 mètres au-dessus du niveau de la mer lors d'essais à haute altitude organisés aux Deux Alpes, en France. Dans cet air raréfié et cette faible pression atmosphérique, nous avons testé les performances, la consommation de carburant, la réactivité du moteur et le démarrage de la machine.

Le travail à haute altitude, où l'air est beaucoup moins chargé en oxygène, a un effet négatif sur les moteurs à combustion car l'oxygène est essentiel à la combustion. Néanmoins, les machines Volvo de dernière génération seront plus performantes dans ces conditions. En fait, selon nos résultats internes et les retours de nos clients qui utilisent actuellement ces machines, nous constatons que toutes les machines de la gamme Phase IV/Tier 4f sont plus performantes, plus économes en carburant et plus fiables. »

LA PLUS GRANDE SABLIÈRE D'AUSTRALIE : UN JEU D'ENFANT

IMAGINEZ ALLER TRAVAILLER CHAQUE JOUR DANS LE PLUS GRAND BAC À SABLE D'AUSTRALIE. C'EST CE QUE FONT LES OPÉRATEURS DE MACKA'S SAND & SOIL SUPPLIES. À 2 KM DE LA SOMPTUEUSE CÔTE DE NOUVELLE-GALLES DU SUD, EN AUSTRALIE, CETTE SABLIÈRE N'EST À NULLE AUTRE PAREILLE.

Robert Mackenzie, ou « Macka », ainsi qu'on le surnomme, n'est pas un chef d'entreprise comme les autres. Il y a sept ans, ce père de trois enfants à la tête d'une sablière prospère a décidé de faire une pause et de partir en famille à l'aventure (sauf son aînée, qui a dû rester pour terminer son apprentissage en coiffure). Macka, un Australien de 43 ans à l'humeur joviale, n'avait pas même ouvert une carte avant de quitter sa maison de Salt Ash, à 200 km au nord de Sydney, en Nouvelle-Galles du Sud, mais cela faisait partie du jeu.

« Je voulais voir l'Australie authentique et quoi de mieux que de le faire en famille », raconte Macka. « Nous ne voulions pas aller dans tous les endroits où vont les touristes. Nous voulions voir ce que personne ne voit. Que ce soit sur une plage déserte d'Australie occidentale à regarder le soleil se lever ou en Tasmanie, à découvrir de nouvelles cultures, nous avons profité de chaque seconde. »

« C'EST COMME PÉNÉTRER DANS UN AUTRE MONDE. LA VUE D'UNE TELLE MER DE SABLE FIN ET BLANC EST À COUPER LE SOUFFLE. »

Les Mackenzie ont parcouru plus de 26 000 km pendant leur odyssée d'un an. En chemin, ils ont fait l'école à leurs deux fils, alors âgés de 10 et 11 ans. « Le meilleur moment a été notre rencontre avec des tribus aborigènes qui vivaient à plus de 800 km d'un grand axe routier, de la première boutique ou du premier restaurant. Ils nous ont accueillis à bras ouverts au sein de leur communauté, et même chez eux. Nous sommes devenus amis avec une famille, en particulier, et les avons invités à nous rendre visite à Newcastle. C'était la première fois que certains d'entre eux prenaient l'avion, allaient chez le coiffeur ou au cinéma, mais même s'ils ont adoré faire toutes ces nouvelles expériences, ils étaient impatients de rentrer chez eux. C'était très émouvant. »

Les Mackenzie aussi étaient heureux de retrouver leur maison et l'entreprise familiale, Macka's Sand & Soil Supplies, fondée par Macka en 1992. La sablière d'origine étant presque épuisée, Macka a récemment remporté un appel d'offre pour l'exploitation d'un terrain de 121 hectares contenant 154 millions de tonnes de sable fin. Ce terrain appartient aux Worimi (des indigènes australiens de la région) qui ont obtenu du gouvernement la pleine propriété de Stockton Bight pour l'extraction de sable dans le cadre de la restitution des terres des Worimi (connues désormais comme les réserves des Worimi).

Grâce à ce contrat, la société continuera à extraire environ un million de tonnes de sable par an du plus grand gisement de sable de l'hémisphère sud.

Loin des chemins battus fréquentés par les touristes, se retrouver au sommet de ces dunes côtières désertes est comme pénétrer dans un autre monde. La vue d'une telle mer de sable fin et blanc est à couper le souffle.

Ce sable a de multiples utilisations, parmi lesquelles la fabrication de verre, les fonderies et le ciment, mais le plus fin et le plus pur, que l'on trouve très rarement ailleurs dans le monde, est très recherché. « Nous sommes le plus grand fournisseur des terrains de golf d'Australie, et nous cherchons maintenant à exporter notre sable vers des stations balnéaires, pour la régénération de plages, comme à Hawaï. Cette année, nous enverrons aussi beaucoup de sable pour le secteur de la construction, à Sydney et ailleurs. »

ELLES RÉSISTENT À TOUT, MÊME AU SABLE FIN

Macka's Sand possède un parc de dix machines Volvo Construction Equipment (Volvo CE) qui travaillent jusqu'à douze heures par jour, six jours par semaine. Macka possède six chargeuses sur pneus, dont la plus récente est une L220 de la



Macka's Sand possède un parc de dix machines Volvo qui travaillent jusqu'à douze heures par jour, six jours par semaine. Parmi ces machines, il y a six chargeuses sur pneus et quatre tombereaux articulés.



nouvelle série G. Il a également quatre tombereaux articulés, deux A35E et deux A40E.

« Le sable fin est très dur pour les machines, mais les Volvo sont de loin les meilleures pour ce travail. Malgré un terrain très difficile, les machines Volvo sont robustes et cela influe sur leur valeur de revente. C'est un autre point important lorsque nous décidons quelles machines acheter. »

Ross Lavis, un opérateur de chargeuses sur pneus qui travaille pour Macka Sands depuis treize ans : « J'ai essayé d'autres marques et les Volvo sont de loin les meilleures pour le sable fin. La L180E que je conduis a 23 000 au compteur et elle est toujours très performante. Grâce à leur rapport de couple et à leurs roues anti-patinage, elles fonctionnent bien et développent une traction élevée sur le sable meuble. De plus, il est inutile de monter en régime, ce qui améliore leur efficacité énergétique et la longévité du moteur. »

Macka's Sands travaille depuis très longtemps avec CJD Equipment, le distributeur de Volvo en Australie, et entretient d'excellentes relations avec lui. « Ces dernières années, plus particulièrement, CJD Equipment est vraiment à l'écoute de nos demandes, nous aide à trouver les équipements dont nous avons besoin et les entretient », explique Macka. « Les temps morts ont un énorme impact sur nos activités, car tous les jours, 150 camions et gros semi-remorques viennent chercher leur chargement et si l'une de nos machines est en panne, il devient difficile de répondre à la demande. Le service après-vente de CJD est fiable et rapide, ce qui est exactement ce dont nous avons besoin. »

OPÉRATEUR + CONFORT = PRODUCTIVITÉ : UNE SIMPLE ÉQUATION

Les nouvelles chargeuses sur pneus série G ont évolué par rapport aux générations précédentes. Les qualités qui ont rendu les chargeuses Volvo si populaires ont été améliorées. La sécurité est au cœur de tous les produits Volvo et elle prédomine aussi dans leur design. Les grandes vitres de la cabine permettent une large vue sur l'avant et les côtés. À l'arrière, une caméra permet d'avoir une vue panoramique tout autour de la machine. À l'intérieur, les commandes ergonomiques sont disposées autour de l'opérateur afin d'optimiser la sécurité, l'efficacité et la facilité d'utilisation.

Steve Morrison, un opérateur qui travaille pour Macka's Sands depuis quatre ans : « Quand j'ai commencé ici, c'était la première fois que je conduisais une Volvo. Ce sont des machines de luxe par rapport aux autres marques. Elles sont extrêmement puissantes, n'ont aucun angle mort et sont si faciles à conduire que nous pouvons nous concentrer sur le travail à faire, et y prendre plaisir ! Avec des températures de 40°C, l'air



De gauche à droite : Steve Morrison, Robert Mackenzie (Macka), Ross Lavis et Glenn Bowtell.

« LE SABLE FIN EST TRÈS DUR POUR LES MACHINES, MAIS LES VOLVO SONT DE LOIN LES MEILLEURES POUR CE TRAVAIL. »

conditionné, une radio, un siège confortable et des pare-soleil sont des plus qui vont de soi en Australie.

Macka ne sait que trop bien à quel point le confort de l'opérateur est important, puisqu'il a lui-même été opérateur pendant de nombreuses années avant de créer son entreprise. « Si les opérateurs sont à l'aise, le travail est plus agréable. S'ils ont envie de venir travailler chaque jour, ils sont productifs et, s'ils sont heureux, je suis heureux. »

Paul Carleton, un opérateur de tombereau qui travaille pour Macka's Sands depuis 16 ans : « Volvo est loin devant ses concurrents quand il s'agit de conduire sur le sable. Les tombereaux des autres marques sont trop lourds, l'A40E est rapide et il consomme moins de carburant, sans parler de son confort ! J'ai encore de l'énergie après douze heures de travail. »

Un article de Holly Brace



Ce pays très mystérieux et d'une grande beauté s'ouvre sur le monde et se prépare à la croissance économique.



Il faut construire des milliers de kilomètres de routes : le Myanmar est au cœur de l'Asie.

LE MYANMAR ÉMERGE APRÈS DE
NOMBREUSES ANNÉES D'HIBERNATION
ET VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT EST
BIEN PLACÉ POUR PROFITER DE LA NOUVELLE
OUVERTURE DE CE SUPERBE PAYS.

« Un pays très différent des autres », écrit le célèbre écrivain britannique, Rudyard Kipling, du Myanmar, connu autrefois comme la Birmanie, en pensant à ses mystères et à sa grande beauté.

Pendant des années, le Myanmar est resté caché, à l'écart des sentiers battus. Il s'ouvre désormais au monde et dévoile son patrimoine fascinant et ses impressionnantes beautés naturelles.

À Mandalay, le cœur spirituel du pays, avec son passé royal et son architecture à couper le souffle, au bord de l'Ayeyarwady, le fleuve qui le traverse presque de part en part, ou à la spectaculaire pagode de Shwedagon, à Yangon (Rangoon), autrefois décrite par Somerset Maugham comme « ruisselante d'or, comme un espoir qui surgit soudain de la nuit obscure de l'âme », le Myanmar a beaucoup à offrir.

Ses 54 millions d'habitants sont paisibles et accueillants, comme il sied à une nation dont toute l'histoire et la culture ont été façonnées par le bouddhisme. C'est aussi un pays riche en pierres précieuses, en minéraux et en ressources naturelles qui, grâce à sa récente ouverture sur le monde, jouit désormais d'une économie en pleine expansion.



Il suffit de le construire et ils viendront. C'est la théorie qui sous-tendait cet énorme investissement.

« VOLVO CE DOIT S'APPUYER SUR SA POSITION DOMINANTE SUR LE MARCHÉ ET PÉNÉTRER D'AUTRES SEGMENTS QUE CELUI DES MINES. »

SANS PRÉCÉDENT

Le rythme du changement est impressionnant. Ainsi que le président Thein Sein l'a récemment déclaré à Time Magazine, « Nous sommes au beau milieu d'une période de transition sans précédent, d'une dictature militaire vers la démocratie, du conflit armé vers la paix et d'une économie centralisée vers une économie de marché. »

Dans le cadre de cette transformation, les infrastructures sont essentielles et le gouvernement est très actif dans ce domaine. Partout, des routes, des aéroports, des ports, des hôtels et des immeubles de bureaux sortent de terre dans les grandes villes du pays.

Eberhart Wedekind, vice-président Ventes et Marketing de Volvo Construction Equipment, s'est récemment rendu au Myanmar et a été extrêmement impressionné par sa culture et sa beauté. Il a aussi pu constater par lui-même l'extraordinaire optimisme qui règne dans ce pays.

« Le secteur de la construction a un énorme potentiel au Myanmar. La construction routière et le bâtiment sont particulièrement prometteurs. Il n'est pas difficile de voir qu'il faudrait construire des milliers de kilomètres de routes. Le Myanmar est en effet au cœur de l'Asie, aux portes de l'Inde, de la

Chine et de l'Asie du Sud-Est. C'est la position idéale pour jouer un rôle d'intermédiaire entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud. »

DE GRANDES AMBITIONS

À certains égards, l'ambition du Myanmar n'a aucune mesure avec sa croissance. En 2005, le gouvernement a déplacé la capitale de Yangon (Rangoon) à Nay Pyi Taw, qui est devenue l'une des villes en plus forte expansion du monde. Néanmoins, Eberhard n'a pu que constater lors de sa visite que l'autoroute de 16 voies jusqu'à l'aéroport était totalement vide. « L'architecte était américain », lui expliqua laconiquement le directeur de H.K. Aliwarga, le distributeur de Volvo.

C'est le même constat pour le nouvel aéroport de la capitale. Construit aux normes internationales et assez grand pour accueillir de nombreux vols internationaux chaque jour, il ne reçoit pour le moment que quelques petits avions et une poignée de passagers.

« 'Il suffit de le construire et ils viendront.' C'est la théorie qui sous-tendait cet énorme investissement », selon Eberhard. « Mais, pour le moment, c'est un aéroport fantôme, aussi vide que les avenues à 16 voies conduisant au siège de la présidence et aux ministères. »

Ils viendront très bientôt et le Myanmar sera prêt. Ce sera aussi le cas du distributeur de Volvo, Win Strategic, qui représente également Volvo Trucks, Volvo Bus et Volvo Penta dans la région. Son succès permet à Volvo Construction Equipment (Volvo CE) d'être bien placé sur ce marché.

DES OPPORTUNITÉS

« Volvo CE doit s'appuyer sur sa position dominante sur le marché et pénétrer d'autres segments que celui des mines », ajoute Eberhard. « La société doit en particulier utiliser les forces de sa stratégie de double marque. »

Grâce aux investissements étrangers dans le pétrole, le gaz naturel et l'électricité, ainsi qu'à la croissance des secteurs de la construction, du tourisme et des exportations, l'économie du Myanmar devrait progresser de 5,4 % en 2013. Cependant, le secteur des mines a commencé à ralentir, bien que Volvo CE soit parvenu à conserver sa 1ère place sur ce marché. Malgré cela, la société ne risque pas de se reposer sur ses lauriers dans les années qui viennent.

Roger Tan, vice-président du pôle Asie du Sud-Est : « Nous avons bien réussi dans le secteur des mines dans le passé, mais nous ne devons pas être trop confiants. Nous allons commencer à nous concentrer plus sur la construction en prévision d'une forte croissance dans les prochaines années.



Eberhard Wedekind, vice-président directeur Ventes et Marketing de Volvo Construction Equipment.

« NOUS ALLONS COMMENCER À NOUS
CONCENTRER PLUS SUR LA CONSTRUCTION EN
PRÉVISION D'UNE FORTE CROISSANCE DANS LES
PROCHAINES ANNÉES. »

Le pays s'ouvre et les opportunités sont là. Toutefois, la croissance sera lente, car de nombreux domaines, comme les systèmes juridiques et bancaires, n'ont pas encore été réformés. Néanmoins, le potentiel est énorme pour Volvo CE, mais nous devons trouver des moyens de renforcer notre présence à long terme au Myanmar. » 

Un article de Dan Waddell



Les solutions pour applications spéciales

Une nouvelle solution novatrice de
Volvo CE place le distributeur au
cœur de tout.



Les machines de Volvo ont un attrait et une identité uniques. Toutefois, qu'en est-il de ces clients potentiels qui recherchent les technologies de pointe et la fiabilité à toute épreuve des machines Volvo, mais aux besoins desquels elles ne répondent pas ?

Ils peuvent travailler dans le secteur forestier, avoir besoin d'une machine pour la manutention industrielle, pour creuser des puits ou installer des appareils de forage. Auparavant, leur seule solution, s'ils voulaient une machine Volvo comme base, était de rechercher eux-mêmes un partenaire pour adapter la machine à leurs besoins, sans l'aide de Volvo.

Cela comportait des risques. Si la machine était endommagée ou rencontrait des problèmes après avoir été modifiée, le client n'était pas protégé par les garanties dont bénéficient les machines non modifiées.

Les solutions pour applications spéciales ont changé tout cela. Un client peut désormais demander à son distributeur les modifications qu'il désire et sa commande est exécutée conformément aux mêmes instructions techniques rigoureuses que toutes les autres machines Volvo. La machine est également garantie selon les critères de service après-vente pour lesquels Volvo Construction Equipment (Volvo CE) est réputé.

« En cas de problème sur un véhicule modifié, le client est protégé car les modifications ont été faites conformément à toutes les directives de Volvo CE. »

Esbjörn Fritzell, directeur du développement commercial de Volvo CE





« Nous sommes heureux d'avoir augmenté notre capacité à fournir partout dans le monde des solutions pour des applications spéciales, mais il reste encore beaucoup à faire. »

Esbjörn Fritzell, directeur du développement commercial de Volvo CE

DES PARTENARIATS

Pour garantir cette qualité, Volvo CE a été fidèle à sa réputation en matière d'innovation et a noué des partenariats avec des entreprises expérimentées comme le groupe suédois CeDe, qui est capable d'adapter les machines conformément aux critères très stricts exigés par Volvo.

Esbjörn Fritzell, directeur du développement commercial de Volvo CE : « La machine est d'aussi bonne qualité que si elle venait directement de chez Volvo CE. Le client sait ainsi où il en est et bénéficie de tous les avantages de nos machines, ainsi que de la protection, de la sécurité et de la sérénité qui vont avec les produits agréés par Volvo CE.

« En cas de problème sur un véhicule modifié, le client est protégé car, dans la mesure où seuls des partenaires agréés sont autorisés à le faire, les modifications ont été faites conformément à toutes les directives de Volvo CE. Les distributeurs ne font plus les modifications à leurs propres risques et périls. »

Cela présente de nombreux avantages pour Volvo CE et son client. Cela incite le distributeur à s'impliquer en tant que fournisseur de solutions et lui permet de mieux rivaliser avec

la concurrence. Cela permet en outre au distributeur de fournir un large éventail de machines spécialisées et de pénétrer des marchés, comme la démolition et le recyclage, sur lesquels il est généralement peu présent.

PLUS SIMPLE

Un exemple en est une application « amphibie », qui permet à une pelle hydraulique équipée de chenilles spéciales de travailler dans l'eau, presque comme un bateau. De telles machines sont utilisées partout dans le monde.

Cette nouvelle approche structurée est aussi beaucoup plus simple qu'autrefois, quand les distributeurs des différentes régions proposaient chacun leurs propres solutions, plutôt qu'une approche globale et unifiée.

Évidemment, la fiabilité des partenaires avec lesquels Volvo CE travaille est essentielle. Le groupe CeDe, basé dans le port de Malmö, en Suède, a été le premier. Il a pu expédier des machines modifiées aux distributeurs dans le monde entier. Toutefois, afin d'encore mieux servir le client en réduisant les délais de livraison, Volvo CE a élargi ce programme à d'autres partenaires en Europe, en Amérique du Nord et en Asie.

« Parfois, le client veut changer certains détails et nous pouvons visiter l'usine dans laquelle on fabrique la machine. »

Knut Grepperud, directeur commercial du segment recyclage / démolition chez Volvo Maskin AS



UN GRAND POTENTIEL

Parmi ces nouveaux partenaires, citons HTMC, en Corée, qui est spécialisé dans la démolition et les équipements forestiers, Young Corp., aux USA, qui opère dans le secteur de la manutention industrielle, TSA, en Indonésie (foresterie), EIK, en Malaisie, BECO, aux Pays-Bas, et Fliegl, en Allemagne.

« Nous sommes heureux d'avoir augmenté notre capacité à fournir partout dans le monde des solutions pour des applications spéciales, mais il reste encore beaucoup à faire. Nous sommes actuellement en pourparlers avec un nouveau partenaire éventuel en Chine. Nous cherchons également à accroître notre présence en Amérique du Sud », ajoute Esbjörn. « Lancer de nouveaux concepts et trouver des solutions innovantes chaque jour : l'avenir des solutions pour applications spéciales n'a jamais été aussi brillant. »

Knut Grepperud, directeur commercial du segment recyclage / démolition chez Volvo Maskin AS, un distributeur en

Norvège, connaît bien les avantages du programme de solutions pour applications spéciales. Beaucoup de ses clients ont besoin de machines adaptées, rapides et efficaces.

« Le client est impliqué dès le début. Nous discutons avec lui et lui expliquons les différentes solutions. Nous étudions ses dessins et ses plans. Parfois, le client veut changer certains détails et nous pouvons visiter l'usine dans laquelle on fabrique la machine.

Nous travaillons ensemble en étroite collaboration, nous effectuons toujours un suivi et modifions la solution si nécessaire. Il est rare qu'un client ne soit pas satisfait car il est impliqué dès le début, jusqu'au produit fini. Ensuite, évidemment, nous devons prendre le relais avec le service après-vente, qui est la clé de la satisfaction constante du client. » 

Un texte de Dan Waddell

« Donner un poisson ou apprendre à pêcher »





Linck Máquinas, distributeur de Volvo Construction Equipment au Brésil, a lancé son « Projeto Pescar » (projet pêche) autour d'une idée simple : offrir une qualification et des perspectives professionnelles à des jeunes défavorisés issus de familles modestes. Près de 40 ans plus tard, cette initiative, qui a transformé la vie de milliers de jeunes, a été récompensée par une multitude de prix internationaux.

En 1976, Geraldo Tollens Linck, homme d'affaires et chef d'entreprise brésilien, fut horrifié de voir une bande de jeunes agresser un homme sans défense pour le voler.

« Comme moi, plusieurs personnes ont tout vu, mais nous avons tous été pétrifiés par la violence de cette agression et n'avons pas su quoi faire. La police est arrivée et je suis parti, anéanti. »

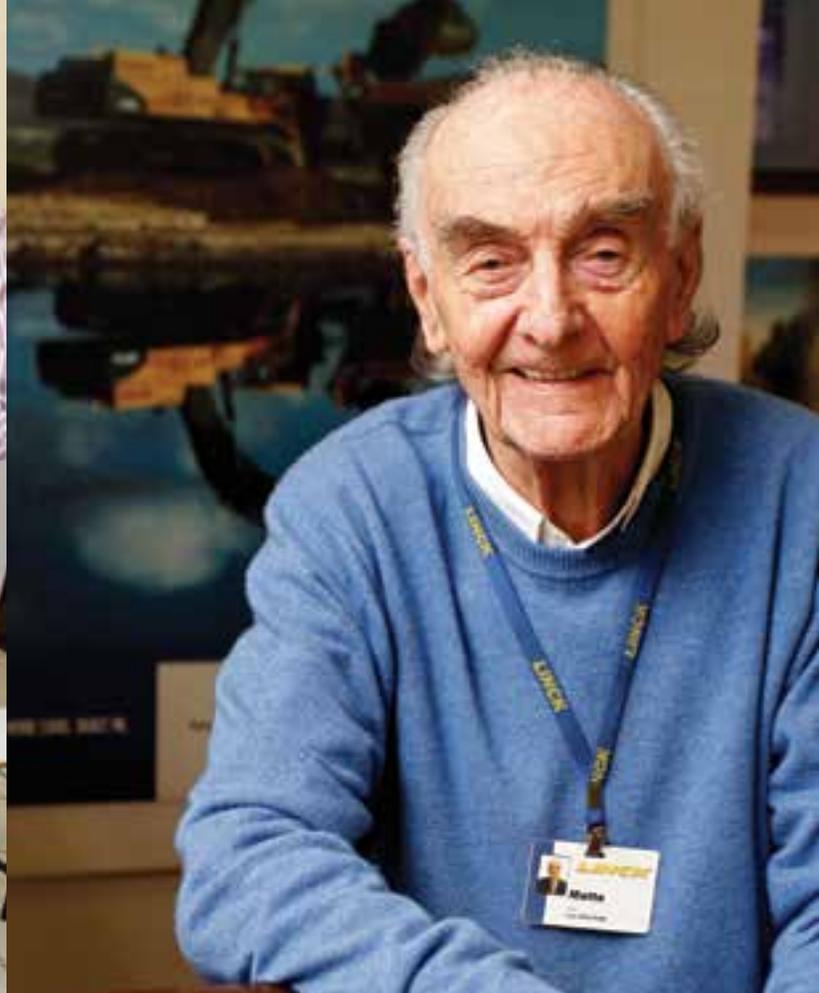
Cependant, le choc subi par Geraldo Tollens Linck, fondateur et président de Linck Máquinas S.A, le distributeur de Volvo Construction Equipment (Volvo CE) dans les états du Rio Grande do Sul, du Paraná et de Santa Catarina, se transforma très vite en volonté d'agir.

Le lendemain, lorsqu'il raconta ce qu'il avait vu à certains de ses collègues et demanda ce qu'il faudrait faire pour résoudre ce problème, quelqu'un lui fit remarquer qu'ils n'étaient pas chargés des problèmes sociaux. Il insista néanmoins : « Il ne sert à rien de dire toujours que c'est le problème du gouvernement et de ne rien faire. » Quelqu'un suggéra d'enseigner la mécanique à ces jeunes, puisque c'était un domaine qu'ils connaissaient bien. »

C'était il y a 37 ans. En mai 2013, le « Projeto Pescar », nom sous lequel cette initiative est aujourd'hui connue, avait permis à 21 747 jeunes d'obtenir un diplôme. Aux côtés de 36 employés, plus de 3500 bénévoles ont participé au projet.



Geraldo Tollens Linck



Luiz Carlos Matte, président du conseil de direction de Linck

Onze sociétés, dont Volvo, composent la fondation, qui possède 142 antennes au Brésil, 27 en Argentine, une au Paraguay et une en Angola.

RASSEMBLER LA COMMUNAUTÉ LOCALE

Le plus extraordinaire, c'est que près de 80 % des élèves trouvent un emploi à la fin de leurs études.

Ce projet, cependant, a bien failli ne jamais voir le jour. En 1976, des employés du distributeur de Volvo se réunissaient à 7 heures tous les matins, avant l'ouverture, pour essayer de rassembler la communauté locale autour de cette idée. Ils ont très vite trouvé sœur Maria José Trevisan, qui a accepté de les aider à recruter les premiers élèves, mais d'autres se sont montrés moins encourageants.

Luiz Carlos Matte, le président actuel du Comité de direction de Linck : « Nous avons contacté plusieurs organismes publics pour leur demander de nous aider à mettre en place une action sociale en direction des

jeunes en situation d'exclusion vivant de préférence à proximité.

Notre intention était d'offrir à certains de ces jeunes la possibilité d'acquérir une profession, puis par la suite, de se lancer sur le marché du travail, dans l'espoir de leur éviter de devenir des délinquants.

Mais l'absence totale d'intérêt des personnes que nous avons contactées et les multiples tracasseries administratives étaient décourageantes et nous avons failli abandonner. Au lieu de cela, nous avons décidé d'agir par nous-mêmes, sans aide ou participation du gouvernement. »

LE BOUCHE À OREILLE

Le premier cours de l'école technique Linck a eu lieu le 8 mars 1976 au matin. Les élèves étaient au nombre de quinze et leur professeur était Jair Fick. Ils ont obtenu un diplôme technique professionnel en décembre de cette même année.

L'information a très vite circulé. Les élèves en ont parlé à leurs amis et leurs

familles, à leurs voisins. En peu de temps, le nombre d'élèves est passé de quinze à trente. Peu de temps après, ils étaient 60 et 200 jeunes s'étaient portés candidats.

Parallèlement, Linck et ses collègues diffusaient l'idée avec enthousiasme auprès de leurs connaissances, ainsi que de leurs concurrents, et proposaient d'aider et de conseiller ceux qui envisageaient de soutenir un projet semblable.

Pendant ce temps, le programme évoluait. En plus des cours de mécanique, des cours de grammaire portugaise, de langues, puis de gestion, ont été proposés, et les élèves ont aussi appris à travailler en équipe. Comme dans les écoles officielles, la cérémonie de remise des diplômes est devenue un événement très attendu, auquel assistent les familles et des invités.

En 1991, le « Projeto Pescar » a reçu le prix économique, catégorie éducation, de l'Association nationale des chambres de commerce américaines de São Paulo, ce qui a favorisé la création d'autres écoles.



La fondation attire 3100 nouveaux élèves chaque année.

UNE LONGUE LISTE DE PRIX

« Après l'ouverture d'une troisième école, nous avons décidé de créer la fondation Projeto Pescar, dans le but précis de promouvoir la création, par les entreprises, de nouvelles écoles dans tout le pays et de soutenir de façon pérenne les écoles déjà ouvertes », raconte Luiz Carlos Matte.

« Le nom de la fondation s'inspire d'un proverbe chinois : 'Qui donne un poisson à un homme le nourrit une fois. Qui lui apprend à pêcher le nourrit jusqu'à la fin de ses jours.' »

D'autres prix ont suivi, parmi lesquels ceux de la Banque mondiale et de la fondation Getulio Vargas, le sceau de l'UNESCO (*), le prix de l'enfance de la fondation Abrinq (**), le prix « Top Human Being » et le prix de la citoyenneté.

Geraldo Tollens Linck est décédé en 1998, laissant en héritage « ce qui est probablement l'œuvre la plus importante de sa vie, dont il était très fier et qui lui a apporté énormément de joie », selon son partenaire et ami, Luiz Carlos Matte.

Aujourd'hui, la fondation, qui est officiellement devenue une entité indépendante en 2000, attire quelque 3100 nouveaux élèves chaque année. Ainsi que Luiz Carlos Matte l'exprime : « Le travail de la fondation était et continue à être extraordinaire. Les résultats sont merveilleux et très gratifiants pour toutes les personnes qui ont participé ou participent à cette initiative. »

Même après avoir transféré la supervision du programme à une fondation indépendante, Linck Maquinas continue de jouer un grand rôle dans le Projeto Pescar.

Non seulement Luiz Carlos Matte, l'un des principaux directeurs de Linck Maquinas, dirige la fondation Projeto Pescar, mais Linck Maquinas continue à soutenir le programme avec ce que la société a de mieux à offrir : l'expérience de la vie réelle. Dans ses antennes d'Eldorado do Sul, de Palhoça et de Curitiba, la société a mis des locaux à la disposition du Projeto Pescar. Ces trois unités permettent de former chacune vingt mécaniciens par an.

« Les résultats sont merveilleux et très gratifiants pour toutes les personnes qui ont participé ou participent à cette initiative. »

L'unité de Curitiba, dans le Paraná, est le dernier site mis à la disposition du Projeto Pescar. Elle a ouvert cette année dans le cadre du projet d'expansion du distributeur. La nouvelle classe est spacieuse et lumineuse. Par les baies vitrées de la classe, les élèves peuvent voir ce qui se passe dans l'antenne, ce qui leur donne une idée concrète de ce que représente le fait de travailler chez un distributeur de Volvo Construction Equipment. 

Un article de Luiz Carlos Beraldo et Tony Lawrence
Photographie : Tania Meinerz et Linck Maquinas

(*) Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture : <http://www.unesco.org>

(**) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Save the Children



Une excellente forme physique, le goût du défi, adepte de l'écologie : l'homme de Volvo est tout à la fois.

« LA COURSE D'ESSAI EN TANT QUE MEMBRE DE L'ÉQUIPE SANYA A ÉTÉ L'EXPÉRIENCE LA PLUS INOUBLIABLE DE MA VIE. »



Guo a passé six mois à s'entraîner dur au Royaume-Uni.

GUO XIANG A PASSÉ HUIT ANS EN MER, DANS LA MARINE MARCHANDE. NÉANMOINS, MÊME UN HOMME QUI A PARCOURU AUTANT DE MILLES QUE LUI EST IMPRESSIONNÉ PAR L'ÉNORMITÉ DU DÉFI QUE DOIVENT RELEVER LES PARTICIPANTS À LA VOLVO OCEAN RACE.

Lorsque l'occasion s'est présentée de mettre sur pied un équipage pour la course 2011/12, Guo, aujourd'hui directeur chargé du développement des solutions clients de Volvo Construction Equipment en Chine basé à Shanghai, l'a saisie. Son expérience de la navigation, son excellente forme physique et sa capacité à travailler en équipe lui ont valu d'être nommé candidat pour l'équipage du Sanya.

Guo est un nageur de haut niveau qui a remporté plusieurs compétitions. Il était donc parfaitement capable de subir les rigueurs de l'entraînement qu'implique une course océane. Il s'est entraîné quinze jours à Hamble, au Royaume-Uni, avant de participer à une course d'essai de Hamble à Dublin avec le reste de l'équipage du bateau Sanya.

C'était la première fois qu'il montait à bord d'un voilier et il a été mis immédiatement dans l'ambiance en faisant la traversée en 38 heures, à des vitesses de 25 nœuds. Malgré ce début en fanfare, Guo s'est admirablement comporté. Il était cependant soulagé d'arriver à Dublin, où, encore une première, il a pu partager avec ses coéquipiers une pinte de Guinness à la pression bien méritée !



La Volvo Ocean Race est considérée comme la course la plus dure du monde.

« SON EXPÉRIENCE DE LA NAVIGATION, SON EXCELLENTE FORME PHYSIQUE ET SA CAPACITÉ À TRAVAILLER EN ÉQUIPE ONT VALU À GUO D'ÊTRE NOMMÉ CANDIDAT POUR L'ÉQUIPAGE DU SANYA. »

INOUBLIABLE

« Cela a été l'expérience la plus inoubliable de ma vie. Il a fallu affronter des vents forts et une mer glaciale. C'était dur, mais agréable. »

Guo n'a pas été sélectionné pour la composition finale de l'équipage en raison de son manque d'expérience de la voile, mais il en a apprécié chaque seconde. « C'était une très bonne expérience et cela a changé ma façon de voir les choses. L'entraînement est très dur. Personne ne peut survivre à une course aussi éprouvante sans un tel entraînement. C'est la course la plus dure du monde, mais je rêve de participer à la Volvo Ocean Race 2014/15. »

En attendant, Guo a de quoi s'occuper sur terre en tant que membre de Volvo Construction Equipment (Volvo CE). Il a rejoint la société en 2004 en tant que technicien du service après-vente, puis est devenu responsable régional du service après-vente et est aujourd'hui chargé du développement des distributeurs dans le domaine des pièces de rechange et des solutions clients. Il raconte que Volvo CE n'est pas seulement la société pour laquelle il travaille, mais une famille qu'il aime.

« Dès le début, j'ai été attiré par la Culture de Volvo. J'aime le bleu, le bleu de la mer, le bleu du logo de Volvo. Je

pense que mon sang est bleu aussi. Je suis si fier de travailler pour Volvo et de travailler avec mon équipe de la région Chine de Volvo CE. »

FIERTÉ

Le nouveau numéro d'urgence 400Plus, spécialement conçu pour le marché chinois, est l'une des principales causes de fierté pour Guo. Les clients de tout le pays peuvent appeler 24 heures sur 24, sept jours sur sept, pour réserver un entretien, commander des pièces de rechange et s'informer sur l'état d'une livraison. Le service offre aussi un suivi en temps réel par SMS. Le client reçoit un texto l'informant de l'heure d'arrivée prévue d'un technicien ou de la disponibilité d'une pièce dans les différentes provinces.

Comment est venue cette idée ? « En Chine, le client et ses machines se déplacent parfois d'un état à l'autre si l'occasion se présente. Un client s'est plaint de ne pas pouvoir contacter le distributeur local car il ne connaissait pas son numéro. C'est alors que nous avons pensé que ce serait une bonne idée de créer une plate-forme nationale avec un numéro d'urgence unique, afin de prendre soin de nos clients où qu'ils se trouvent.

Dès que nous avons eu l'accord et le soutien de la direction pour la Chine, nous avons tout mis sur pied en seulement six mois, de la conception à la mise en œuvre. »

Cette initiative a eu pour résultat une réduction radicale du mécontentement des clients chinois, qui se demandaient parfois combien de temps leurs machines allaient rester inutilisables. Cela a aussi revivifié l'ensemble du service après-vente, de telle sorte que tout le monde, du client au technicien et au personnel du distributeur, sait à tout moment où en sont les choses.

INTÉGRÉ

« Le service après-vente joue un rôle important dans la satisfaction et la rétention du client. Il permet de fidéliser le client. Répondre, voire dépasser les attentes des clients dans un marché émergent aussi vaste que la Chine n'est pas chose facile. Le numéro d'urgence 400Plus est un service après-vente intégré qui permet à Volvo de se démarquer de la foule. On peut dire que c'est tout à la fois. »

Maintenant que le numéro d'urgence 400Plus fonctionne, de nouveaux défis attendent Guo. Il doit bientôt



« LE SERVICE APRÈS-VENTE JOUE UN RÔLE IMPORTANT DANS LA SATISFACTION ET LA RÉTENTION DU CLIENT. IL PERMET DE FIDÉLISER LE CLIENT. »

faire partie de l'équipe de gestion des projets chargée du projet d'excellence du service après-vente, qui vise à améliorer la compétitivité et la rentabilité des distributeurs de Volvo en Chine.

Quand il n'est ni au travail ni à la piscine, Guo n'aime rien tant que de passer du temps avec sa fille et sa famille, de cuisiner et de boire du thé Tieguanyin. Il est aussi un adepte de l'écologie qui va au travail en vélo plutôt qu'en voiture et qui évite de boire de l'eau en bouteille. **VA**

Un article de Dan Waddell



LA VOLVO OCEAN RACE A QUARANTE ANS

Depuis 40 ans, la Volvo Ocean Race sillonne le monde en faisant naître, dans son sillage, des héros et des légendes. Pour célébrer cet anniversaire, nous revenons sur l'histoire d'une course qui reste un défi unique et le nec plus ultra des épreuves sportives.





« La sécurité, le bien-être de l'équipage et l'intégrité du bateau sont prioritaires pour nous. »

Le 8 septembre 1973, lorsque 167 courageux pionniers quittent Portsmouth à bord de 17 voiliers, ils donnent le départ d'une grande aventure, et ce, à plus d'un égard. Les images télévisées de cette course sont hallucinantes aujourd'hui. Elles montrent de grands navires de bois sur lesquels on a chargé du vin et de la bière, des réfrigérateurs regorgeant de viande et des quartiers spacieux. Certains équipages avaient même trouvé de la place pour un coq (un cuisinier) !

Toutefois, si certains participants pensent s'être embarqués pour une croisière tranquille, ils déchantent vite lorsque les voiliers mettent le cap sur les glaces de l'océan Austral.

Grant Dalton, en 1981/82, lors de la première de ses six participations à la Volvo Ocean Race, sur le Flyer : « On ne peut pas avoir peur de ce que l'on ne connaît pas. Ils ne savaient pas qu'ils seraient trempés jusqu'aux os et qu'ils auraient aussi froid. » Il n'était pas du tout certain à l'époque que cette course aurait une suite. Néanmoins, le soutien sans faille de Whitbread à la course de 1977/78 et l'amélioration des mesures de sécurité permettent de mettre sur pied une nouvelle flotte qui assure son avenir.

De grands noms comme Peter Blake, Robin Knox-Johnston, Skip Novak, Pierre Fehlmann, Clare Francis et Alain Gabbay participent à cette deuxième édition, ainsi qu'un nouveau venu, à l'époque, Conny van Rietschoten, un navigateur néerlandais qui insuffle à la course un nouveau professionnalisme.

La course évolue très vite. Dans l'édition suivante, à seulement 29 ans, Lionel Péan offre la victoire à la France. En 1989/90, le premier équipage féminin, dirigé par Tracy Edwards, fait son apparition et Peter Blake remporte enfin la victoire et rafle tout avec le Steinlager 2.

Quatre ans plus tard, c'est Grant Dalton qui remporte la dernière course en classe maxi, avant que les nouveaux Whitbread 60/Volvo Ocean 60 prennent le relais. Puis ce sont les Américains Paul Cayard et John Kostecki qui rejoignent la liste des vainqueurs.

La victoire de John Kostecki, en 2001/02, sur l'illbruck Challenge, est la première après la reprise de la course par Volvo.

La Volvo Ocean Race continue à innover. L'ère des Volvo Open 70 permet des vitesses étonnantes, avec des bateaux qu'ils sont nombreux à juger terriblement incontrôlables. Lors des éditions suivantes, Mike Sanderson, sur l'ABN Amro One et Torben Grael, sur l'Ericsson 4 arrivent en tête. Lors de la dernière édition, en 2011/12, Franck Cammas remporte la victoire avec le Groupama 4, au terme de la course la plus serrée de toute l'histoire de la Whitbread/Volvo Ocean Race.

On a parfois l'impression que tout a changé dans cette course depuis 40 ans, depuis la conception des voiliers au professionnalisme des navigateurs, en passant par les plats lyophilisés et aux systèmes de communication embarqués.

Cependant, bien que la course soit apparemment très différente, elle est restée la même pour l'essentiel et personne ne sous-estime l'épreuve qu'elle représente pour tous les participants.

Pour les deux prochaines éditions, les organisateurs ont introduit le nouveau monotype Volvo Ocean 65, une décision qui permettra non seulement de réduire le coût des voiliers, mais également de les rendre aussi légers, rapides et robustes que possible, et moins sujets aux bris de mâts. De plus, une écoute de secours est désormais obligatoire dans le tableau arrière.

« La sécurité, le bien-être de l'équipage et l'intégrité du bateau sont prioritaires pour nous », nous a récemment confié Jack Lloyd, le directeur de la course.

Lorsque l'édition 2014/15 partira d'Alicante, le 4 octobre de l'année prochaine, pendant des semaines, les navigateurs devront affronter toutes les humeurs de l'océan. Ils devront faire face à des froids glaciaux et à des chaleurs torrides. Ils auront parfois peur et seront toujours épuisés. Tout cela dans un but simple, faire partie de l'équipage le plus rapide de cette course autour du monde.

À l'exception du trophée de la Volvo Ocean Race, il n'y a rien à gagner, si ce n'est l'honneur de figurer parmi les grands navigateurs qui ont tout donné, parfois jusqu'à l'obsession, pour arracher la victoire dans cette ultime aventure sportive. 

UN HISTORIQUE DES RECORDS BATTUS :

Les Whitbread 60, Volvo Ocean 60 et Volvo Open 70 qui ont battu le record du monde de la plus longue distance parcourue en 24 heures par un monotype dans les précédentes éditions de la Whitbread et de la Volvo Ocean Race sont :



1994 : Intrum Justitia, 19,50 m, Lawrie Smith (GB), 428 milles marins à une moyenne de 17,83 nœuds



1997 : Toshiba 19,50 m, Dennis Connor (USA), 434,4 milles marins à une moyenne de 18,1 nœuds



1997 : Silk Cut, 19,50 m, Lawrie Smith (GB), 449,1 milles marins à une moyenne de 18,71 nœuds



2002 : Illbruck, 19,50 m, John Kostecki (USA), 484 milles marins à une moyenne de 20,16 nœuds



2005 : Movistar, 21,34 m, Bouwe Bekking (NL), 530,19 milles marins à une moyenne de 22,09 nœuds



2005 : ABN AMRO ONE, 21,34 m, Mike Sanderson (NZ), 546,14 milles marins à une moyenne de 22,75 nœuds



2006 : ABN AMRO TWO, 21,34 m, Sébastien Josse (FR), 562,96 milles marins à une moyenne de 23,45 nœuds



2008 Ericsson 4, 21,34 m, Torben Grael (BR), 596,6 milles marins à une moyenne de 24,85 nœuds

DISTANCES EN MILLES MARINS :

1973-74: 27,000	1997-98: 31,600
1977-78: 26,780	2001-02: 32,250
1981-82: 26,095	2005-06: 31,250
1985-86: 26,740	2008-09: 37,000
1989-90: 32,018	2011-12: 39,270
1993-94: 31,975	2014-15: 39,895

GAGNANTS :



1973/74
Voilier : Sayula II
Skipper : Ramón Carlin (MEX)



1977/78
Voilier : Flyer
Skipper : Conny van Rietschoten (NL)



1981/82
Voilier : Flyer
Skipper : Conny van Rietschoten (NL)



1985/86
Voilier : L'Esprit d'équipe
Skipper : Lionel Péan (FR)



1989/90
Voilier : Steinlager 2
Skipper : Peter Blake (NZ)



1993/94
Voilier : New Zealand Endeavour (classe maxi)
Skipper : Grant Dalton (NZ)



1993/94
Voilier : Yamaha (Whitbread, classe 60)
Skipper : Ross Field (NZ)



1997/98
Voilier : EF Language
Skipper : Paul Cayard (USA)



2001/02
Voilier : Illbruck
Skipper : John Kostecki (USA)



2005/06
Voilier : ABN AMRO ONE
Skipper : Mike Sanderson (NZ)



2008/09
Voilier : Ericsson 4
Skipper : Torben Grael (BR)



2011/12
Voilier : Groupama 4
Skipper : Franck Cammas (FR)



« Probablement le meilleur camion du monde dédié à la construction »



Le nouveau Volvo FMX a été lancé cette année au salon Bauma. Il est immédiatement devenu une référence en termes de robustesse, de maniabilité et de confort. Claes Nilsson, président de Volvo Trucks le décrit comme « probablement le meilleur et le plus robuste camion du monde dédié à la construction».

Le lancement de ce nouveau modèle vient encore renforcer l'offre de Volvo Trucks dans le segment lourd de la construction. Le premier FMX a été lancé en 2010. Pour cette nouvelle génération, l'intérieur de la cabine a été entièrement repensé. Le nouveau modèle est doté d'un nouveau système de suspension pneumatique, d'une garde au sol surélevée et du système Dynamic Steering de Volvo, une première mondiale, une innovation conçue pour rendre le véhicule beaucoup plus maniable. « Le camion a été amélioré jusque dans les moindres détails, ce qui est essentiel pour assurer la robustesse et la maniabilité du véhicule dans les conditions les plus dures », ajoute Claes Nilsson.

« Le nouveau FMX renvoie une image de compétence et d'intégrité. Il a l'air de ce qu'il est : un véhicule doté de tous les équipements nécessaires et totalement prêt à travailler dur. Ce camion spécialisé dans la construction est un authentique super-héros. Plus il travaille dur, plus il est beau », affirme Rikard Orell, directeur de la conception.

VISIBILITÉ, POSITION DE CONDUITE ET COMMANDES SUPÉRIEURES

La position de la cabine, basse par rapport au châssis, offre un accès facile à la cabine, ainsi qu'une excellente visibilité rapprochée, ce qui réduit le risque d'endommager le véhicule et améliore la sécurité des personnes travaillant à proximité.

« L'entretien a été facilité grâce au regroupement, dans le même logement, de toutes les fonctions des phares, des clignotants et des feux de jour », explique Rikard Orell. « Le client peut encore améliorer l'éclairage en demandant des ampoules au bi-xénon. »

Afin d'offrir au conducteur un environnement de travail confortable et ergonomique, l'intérieur de la cabine du nouveau Volvo FMX a été entièrement repensé. Le conducteur dispose de plus d'espace et de rangements que dans le modèle précédent. De plus, l'interface de conduite et les réglages du siège ont été améliorés.



« La suspension pneumatique arrière offre un confort et une agilité exceptionnels, que le camion soit chargé ou à vide. »

S'il télécharge la nouvelle application mobile « My Truck », le conducteur peut surveiller et utiliser à distance certaines fonctions du véhicule. Il peut, entre autres, allumer le chauffage et vérifier l'alarme, le verrouillage des portes et les niveaux de fluides.

UNE EXCELLENTE MANIABILITÉ DANS TOUTES LES CIRCONSTANCES

Plusieurs innovations améliorent l'efficacité et les capacités tout-terrain du FMX. Le chauffeur peut conduire un véhicule lourdement chargé sans le moindre effort grâce à une nouvelle technologie : le système Dynamic Steering de Volvo.

Cette innovation consiste en un moteur électrique à commande électronique relié au boîtier de direction. Le moteur électrique, qui fonctionne de pair avec le boîtier de direction hydraulique, est régulé des milliers de fois par seconde par l'unité de contrôle électronique. « À faible vitesse, le moteur électrique prend le relais du conducteur. Celui-ci peut alors se détendre et conduire sans effort ni tension musculaire », explique Rikard.

UNE NOUVELLE SUSPENSION PNEUMATIQUE

Le châssis et la ligne motrice ont été reconçus pour améliorer la productivité.

Peter Frleta, expert en châssis chez Volvo Trucks : « C'est un point prioritaire pour nos clients du secteur de la construction. Cette nouvelle suspension pneumatique est parfaitement adaptée à ce type de travail, sans compromis. La suspension pneumatique arrière offre un confort et une agilité exceptionnels, que le camion soit chargé ou à vide. »

Ce système de suspension intègre une correction d'assiette automatique. Avec une garde au sol de 300 millimètres, le résultat est une tenue de route impeccable.

I-SHIFT + TRACTION INTÉGRALE

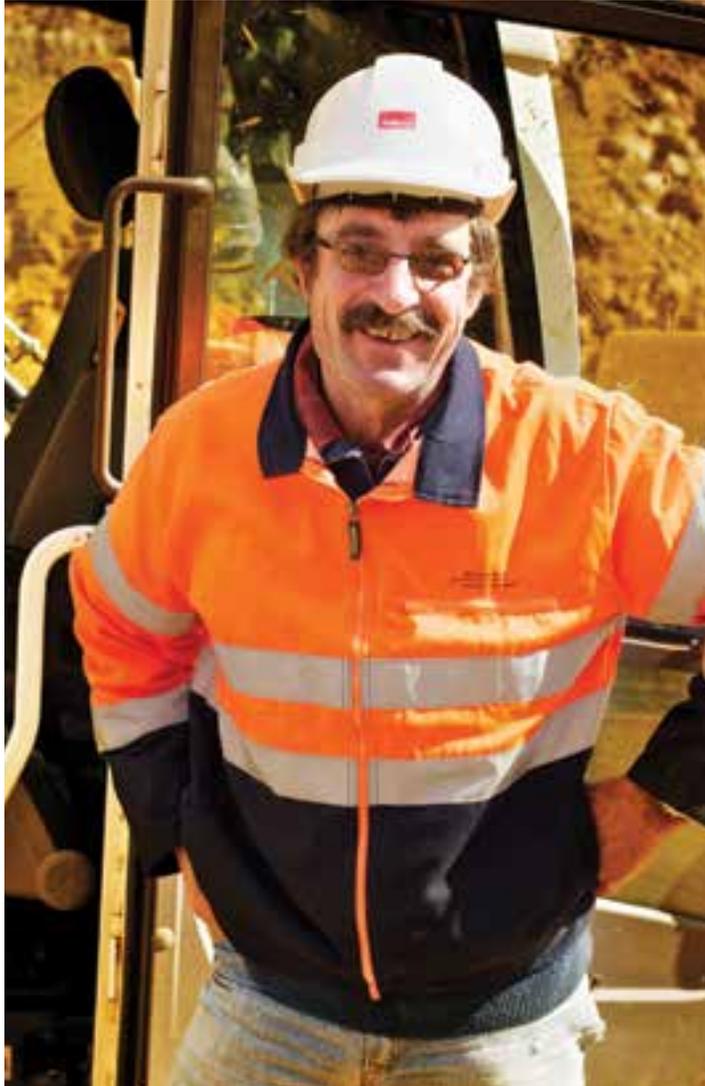
Le système de transmission I-Shift, une exclusivité de Volvo, est extrêmement efficace à faible vitesse et peut être combiné avec le pont moteur avant. De plus, les intervalles entre les vidanges ont été prolongés (450 000 km).

Les ingénieurs ont peaufiné le système de pont moteur avant afin d'améliorer l'endurance et les capacités tout-terrain du véhicule.

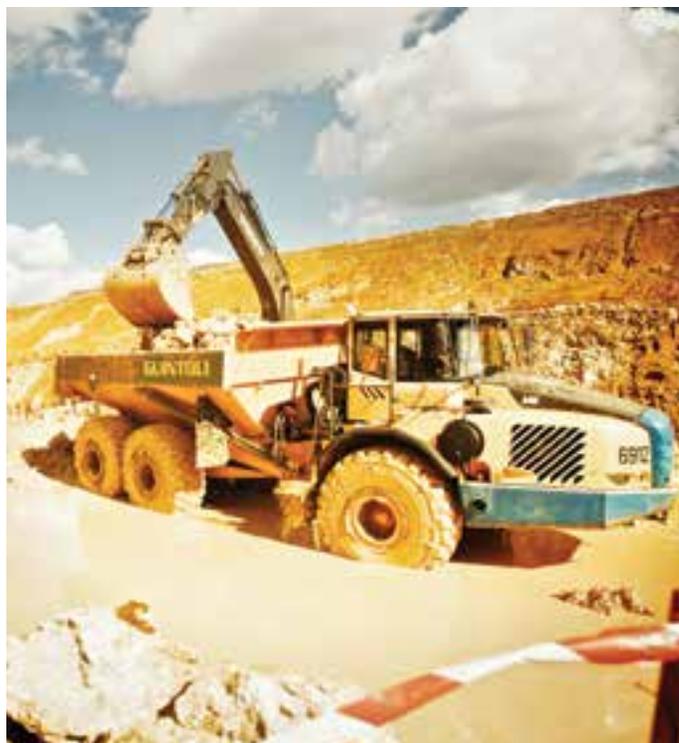
Le nouveau Volvo FMX est disponible avec des moteurs 11 litres et 13 litres conformes à la norme Euro 6. Le D13 développe une puissance de 380 à 540 CV et le D11, de 330 à 450 CV. Pour les pays hors Europe, des moteurs conformes aux normes Euro 3, Euro 4 et Euro 5 seront disponibles.

Afin de répondre à la norme Euro 6, le moteur a été équipé d'un système de recirculation des gaz d'échappement sans refroidissement qui optimise la température des gaz d'échappement et les niveaux de NOx pour un traitement à la sortie efficace.

Claes Nilsson a probablement raison. Avec tant de qualités, le nouveau Volvo FMX peut prétendre à figurer parmi les meilleurs camions du monde dédiés à la construction. 



300 kilomètres, deux hommes, une passion.



On s'enfonce parfois dans la boue jusqu'aux cuisses !

A PREMIÈRE VUE, THIERRY QUINTARD ET MICHEL MARTIAL ONT PEU DE CHOSES EN COMMUN. ILS NE SONT PAS DE LA MÊME GÉNÉRATION. ILS VIENNENT DE RÉGIONS DIFFÉRENTES. ILS NE FONT PAS LE MÊME TRAVAIL ET L'UN D'EUX A DIX FOIS PLUS D'EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE QUE L'AUTRE.

L'un est fan de football, l'autre préfère chasser le cerf ou le sanglier avec ses amis. Il est difficile, en effet, de les imaginer assis tous les deux à discuter.

Cependant ils travaillent sur le même chantier, près de Poitiers à l'ouest de la France. Ils ont aussi la même passion. Une passion qui est grosse, jaune et qui porte le logo Volvo.

Michel Martial est très clair : « Ce n'est qu'une opinion personnelle, mais je pense que les engins de construction de Volvo sont les meilleurs. Je pense aussi que tous mes collègues ici seraient d'accord avec moi. J'ai conduit d'autres tombereaux articulés, mais ils ne sont pas du tout pareils.

JE VOLERAIS UNE VOLVO S'IL LE FALLAIT

« On ne nous a pas donné le choix de la marque de machines que nous aurions à conduire ici, mais dès que quelqu'un aurait eu le dos tourné, j'aurais volé l'une des Volvo si l'on m'avait donné autre chose ! »

Thierry Quintard, un opérateur de pelle hydraulique de 53 ans, et Michel Martial, 25 ans, travaillent sur ce qui est considéré comme le plus grand chantier actuel



Les machines Volvo travaillent dans des conditions très difficiles et s'en sortent très bien.

« ON NE NOUS A PAS DONNÉ LE CHOIX DE LA MARQUE DE MACHINES QUE NOUS AURIONS À CONDUIRE ICI, MAIS DÈS QUE QUELQU'UN AURAIT EU LE DOS TOURNÉ, J'AURAI VOLÉ L'UNE DES VOLVO SI L'ON M'AVAIT DONNÉ AUTRE CHOSE ! »

de construction en Europe, le Sud Europe Atlantique (SEA), la future ligne à grande vitesse d'un peu plus de 300 kilomètres entre Tours et Bordeaux.

La liaison sera assurée par le TGV, le train à grande vitesse français, qui peut atteindre des vitesses de croisière d'environ 320 km à l'heure.

Les chiffres du projet, dont la réalisation durera deux ans et demi, sont impressionnants. Il coûtera quelque 7 milliards d'euros, créera des milliers d'emplois et implique de déplacer 46 millions de mètres cubes de terre (dont 30 millions seront réutilisés). Il faudra construire 415 ponts et 10 000 mètres de viaducs.

Le projet est également soumis à des délais très serrés. Les travaux doivent être terminés d'ici septembre 2014. Il faudra ensuite poser les rails et réaliser des essais exhaustifs.

AUCUN PROBLÈME POUR VOLVO

Début 2013, la pluie et la neige n'ont pas facilité le travail. Juste à l'extérieur de Poitiers, des pelles hydrauliques creusent un tunnel. Pour ce faire, il a fallu déplacer une autoroute. Lorsque le tunnel sera achevé, l'autoroute retrouvera son tracé initial et passera directement au-dessus du tunnel.

Au moment où j'écris cet article, le chantier n'est en fait rien d'autre qu'une masse informe d'argile et de boue. Il serait impossible de le traverser à pied. Par endroit, on s'enfoncerait dans la boue jusqu'aux cuisses. L'A40E de Michel Martial n'a pas ce genre de problèmes toutefois.

« Ils sont très puissants. Ils peuvent évoluer sur des terrains pleins de boue, de neige fondue et d'eau beaucoup mieux que les autres. L'autre gros avantage, pour moi, est qu'il est plus confortable. On sent beaucoup moins les bosses lorsqu'il faut descendre dans un cratère.

Et c'est vraiment important. On peut très vite avoir des problèmes de dos avec ce genre de travail. »

UN BIJOU

Quant à Thierry Quintard, bien qu'il travaille depuis 25 ans dans le secteur, c'est un nouveau converti. Avec son moteur Volvo D8H conforme à la norme Tier 4i (phase IIIB) développant 11 % de puissance et 18 % de couple en plus que les pelles précédentes, son EC300D de 30 tonnes a été une révélation pour lui.

« Je n'avais jamais utilisé de Volvo avant. Pour moi, c'est un bijou. Je l'aime vraiment beaucoup. Elle est beaucoup plus réactive et facile à opérer que celles que je connais. De plus, elle est très puissante. Aucun sol, aucune roche ne lui résiste.

J'ai beaucoup travaillé dans le secteur des routes et des services publics, sur des chantiers de construction, mais jamais sur un chantier d'une telle envergure et j'apprécie vraiment l'expérience. J'apprends quelque chose de nouveau chaque jour.

Il y a beaucoup de machines dans un espace restreint et la visibilité est importante aussi. Sur la machine Volvo, les angles de vision sont excellents, ce qui est important quand il faut avoir des yeux derrière la tête ! »



« SUR LA MACHINE VOLVO, LES ANGLES DE VISION SONT EXCELLENTS, CE QUI EST IMPORTANT QUAND IL FAUT AVOIR DES YEUX DERRIÈRE LA TÊTE ! »

Thierry Quintard et Michel Martial ont deux ans de travail assuré devant eux. Thierry Quintard, en particulier, en est heureux. La vie n'a pas été très facile pour lui ces dernières années et il est resté au chômage un moment avant de décrocher ce contrat. « C'est fantastique pour moi. »

Michel Martial reconnaît que, dans un monde parfait, il aurait été footballeur professionnel, pour le Real Madrid. Cela dit, à une époque, il envisageait de devenir comptable.

Ce qu'il veut faire désormais, c'est travailler au grand air et conduire des tombereaux articulés, « des tombereaux articulés Volvo », insiste-t-il. 

Un article de Tony Lawrence
Photographie : Julian Cornish Trestrail

GARDEZ LE CONTACT RESTEZ INFORMÉ

Lisez Volvo Spirit partout dans le monde sur :
www.volvoespirmagazine.com



Suivez-nous sur Twitter, Facebook ou téléchargez notre application Spirit gratuite pour iPad, pour des articles en exclusivité, des vidéos et bien plus...



Official Volvo Merchandise

VOLVO

LA PRATIQUE REND PARFAIT

Une passion pour la perfection
commence tôt

Découvrez la collection Etiquette Jaune
www.volvomercandise.com



OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE

VOLVO

Volvo Merchandise Corporation