

spirit

ENVERS ET CONTRE TOUT

Construction d'une route dans le désert

La **CHINE**
SUR LE DEVANT
DE LA SCÈNE
+ BAUMA
CHINA 2014

REVÊTEMENT EN MONTÉE
Sous terre dans l'Arctique

CHARGEUSES D'AMÉRIQUE LATINE
Coopérative de dockers

PAVAGE ET PRODUCTIVITÉ



Le finisseur P8720B ABG de Volvo Construction Equipment apporte précision et production sur le marché du pavage de surfaces dures. Ce finisseur produit un enrobé de 400 mm d'épaisseur (imbattable dans le secteur) sur des largeurs pouvant atteindre 9 mètres. Il est également équipé d'une table à dameur double qui permet d'obtenir un compactage préalable incomparable. Conçu pour une utilisation sur une base préparée en ciment, le P8720B produit une densité supérieure et un enrobé à l'uniformité exceptionnelle.

Le finisseur P8720B ABG de Volvo : pour un résultat toujours constant.

www.volvoce.com

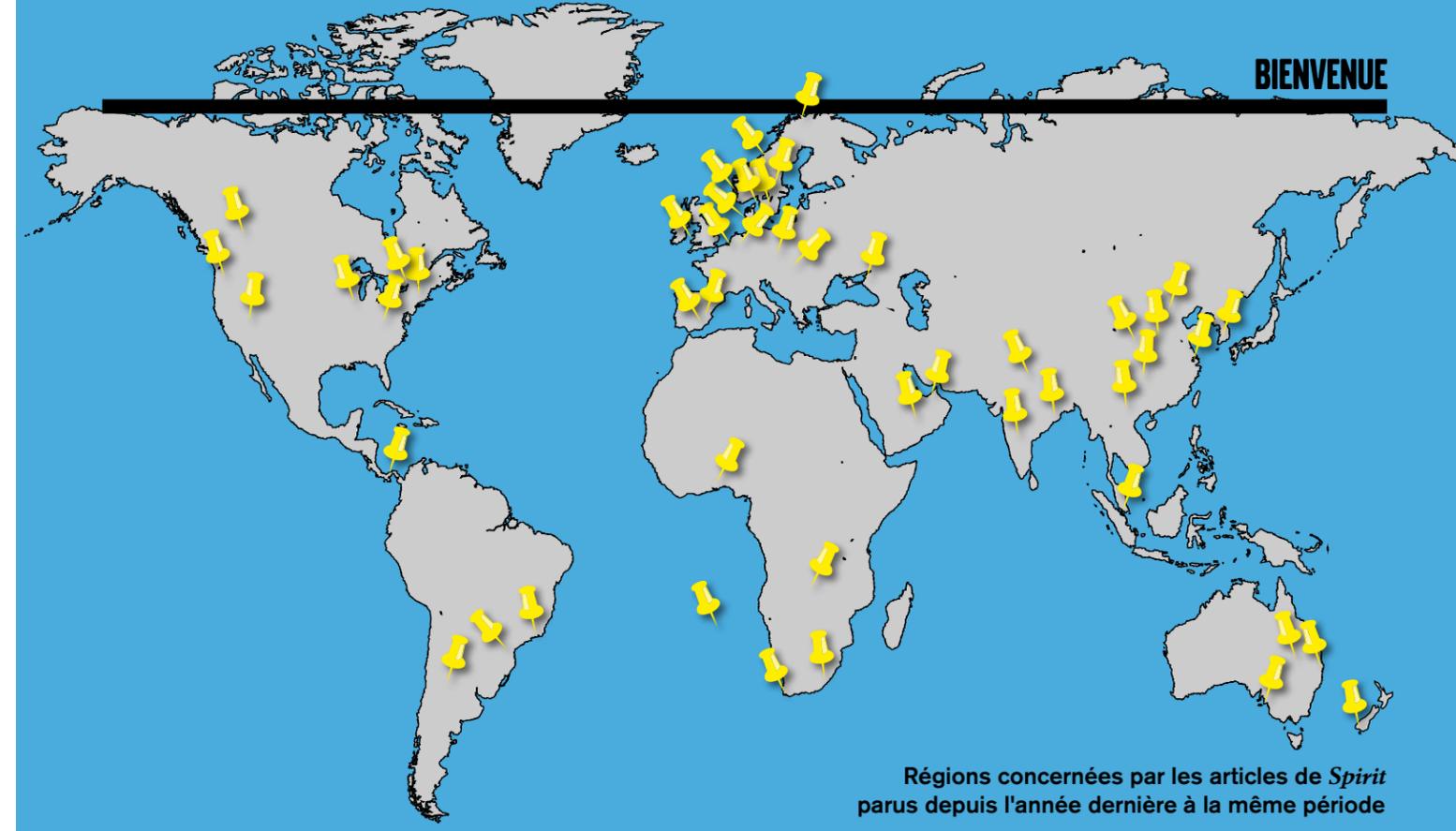


VIDEO http://open.to/a/SP_PAV-B_B

Volvo Construction Equipment



BIENVENUE



Régions concernées par les articles de Spirit parus depuis l'année dernière à la même période



Le secteur de la construction chinois, qui est le plus important au monde, est sur le devant de la scène

Avec Bauma China, qui est à présent une marque à part entière, l'événement de 2014, à savoir le septième salon international du secteur, semblait destiné à connaître un nouveau record d'affluence. Cette année, le salon a accueilli la fine fleur des fabricants du secteur de la construction du monde entier. Volvo CE s'est montrée très présente parmi les 3 000 exposants venus de 40 pays présentant leurs derniers produits à 200 000 visiteurs dans un espace d'exposition équivalent à 42 terrains de football. Notre entreprise est déjà un leader du marché en Chine en matière de chargeuses sur pneus et pelles, et nous avons souligné notre engagement avec une gamme de nouveaux produits conçus pour la Chine (voir notre article de six pages sur Bauma China 2014 à partir de la page 10).

Ce numéro marque le début d'une série de rapports sur la Chine, en commençant par la ville de Xi'an située au nord-ouest du pays, qui abrite les célèbres guerriers en terre cuite, où les finisseurs Volvo sont utilisés pour construire des milliers de kilomètres de route. Les futurs numéros de Spirit comprendront des articles sur des chantiers dans des contrées aussi éloignées que la province de Xinjiang, qui borde l'Asie centrale à l'extrême nord-ouest de la Chine. Dans ce numéro, notre rubrique « En première ligne » est consacrée à Francis Sum, président de la zone de vente Chine de Volvo CE, qui vit à Shanghai (voir page 6).

La carte en haut de cette page indique les nombreuses régions du monde concernées par des articles de Spirit sur Volvo CE, ses collaborateurs, ses clients et leurs machines, ainsi que les conducteurs depuis l'année dernière à la même période, que ce soit sur support papier ou vidéo, dans le magazine, sur notre site Web ou sur l'application pour iPad. Si vous souhaitez qu'un article vous soit consacré dans Spirit et que votre région apparaisse sur notre carte, n'hésitez pas à nous contacter. ☺



THORSTEN POSZWA
Directeur international
Communications externes
Volvo Construction Equipment

spirit
EN LIGNE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Photographie de Thorsten Poszwa : © Natalie Hill VS53 FR

DANS CE NUMÉRO

3 LE MOT DU RÉDACTEUR

Le magazine s'intéresse aux collaborateurs, aux clients et aux machines de Volvo CE du monde entier

6 EN PREMIÈRE LIGNE

Une interview de Francis Sum, le numéro un de la zone de vente Chine de Volvo CE

10 BAUMA CHINA 2014

Volvo CE présent au plus grand salon professionnel d'Asie

20 CHINE

Les finisseurs Volvo sont utilisés à l'échelle nationale pour construire des milliers de kilomètres de route

26 SUÈDE

Sous terre, au cœur de l'une des plus grandes mines de minerai de fer au monde

30 ARGENTINE

Les machines Volvo font partie intégrante d'une coopérative de dockers

34 ÉTATS-UNIS

Une scierie de l'Idaho est en passe de devenir l'une des plus modernes et des plus avancées technologiquement d'Amérique du Nord

38 ENVIRONNEMENT

L'initiative Construction Climate Challenge s'intensifie

40 NOUVELLE TECHNOLOGIE

Volvo CE crée une application pour commercialiser du matériel d'occasion en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique

42 LEÇON D'HISTOIRE

Un aperçu des acquisitions de Volvo CE au fil des années

44 VOLVO OCEAN RACE

Les pionniers chinois de la course au large

49 LE COIN DU CONDUCTEUR

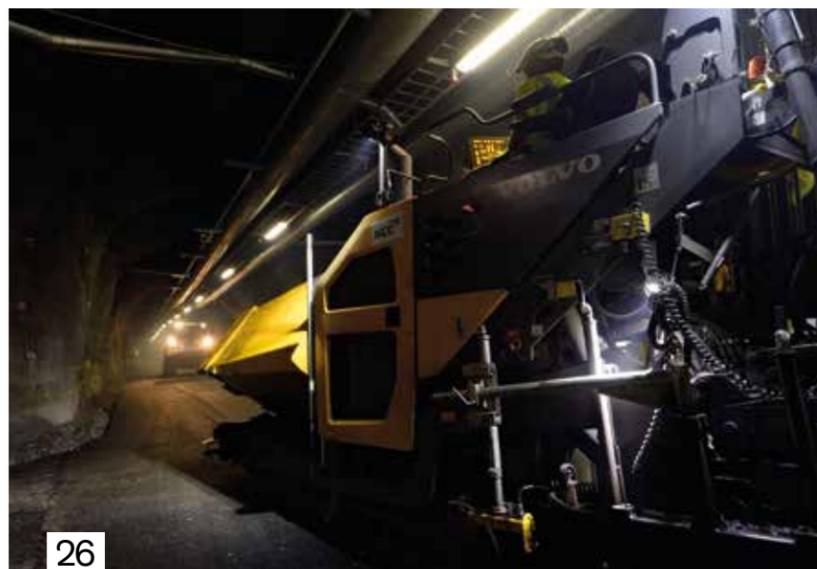
Un conducteur espagnol de Valence amateur de musique classique

EN COUVERTURE

Quelques-unes des 95 machines Volvo utilisées dans le cadre de la construction d'une nouvelle route dans le désert de sable le plus vaste de la planète au Moyen-Orient © Peter Lyall

16 ARABIE SAOUDITE

Un parc de machines Volvo CE a servi à construire la toute première liaison terrestre entre le Royaume d'Arabie saoudite et le Sultanat d'Oman



26



34



6



20

MAGAZINE SPIRIT DE VOLVO CE

Décembre 2014/janvier/février 2015 NUMÉRO : 53

PUBLIÉ PAR : Volvo Construction Equipment SA

RÉDACTEUR EN CHEF : Thorsten Poszwa

COORDINATEUR ÉDITORIAL : Krista Walsh

PRODUCTION ET CONCEPTION ÉDITORIALES : CMDR sprl

www.cmdrcoms.com

COLLABORATEURS : John Bayliss, Julia Brandon, Julian Gonzalez, Nigel Griffiths, Tony Lawrence, Kristie Robinson, Nathalie Rothschild, Cathy Smith, Derek Workman
PHOTOGRAPHES : Algirdas Bakas, Vicent Bosch, Mark Button, Natalie Hill, Peter Lyall, Patricio Murphy, Jonathan Nackstrand, Mike Ridinger, Yann Riou, Ainhoa Sanchez, Zhang Yang, Henry Zhang



Merci d'envoyer tout commentaire relatif aux articles de ce magazine par courrier à Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussels, Belgique, ou par e-mail à volvo.spirit@volvo.com

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, d'enregistrer sur un système de récupération de données ou de transmettre, de quelque manière que ce soit et sur quelque support que ce soit, toute partie de la présente publication (textes, données ou images) sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de Volvo CE. Volvo Construction Equipment ne valide pas forcément les points de vue et l'exactitude des faits évoqués dans les articles de la présente publication. Quatre numéros par an, imprimés sur du papier recyclé.



PASSIONNÉ, POSITIF ET PATIENT

Le numéro un des ventes de la zone de vente Chine de
Volvo CE partage ses principes directeurs →

par Cathy Smith

Francis Sum préfère se tenir debout derrière son bureau plutôt que de s'y asseoir

J'AIMERAI ENCOURAGER NOS COLLÈGUES CHINOIS À TOUJOURS AVOIR UNE OPINION

À 5h30 du matin, lorsque la plupart des 23 millions d'habitants de Shanghai dorment encore, Francis Sum fait son jogging quotidien. Le nouveau président de la zone de vente Chine de Volvo Construction Equipment confie courir 10km chaque jour. « Le fait de transpirer est dynamisant. Vous faites le plein de vitalité pour la journée. La course me permet de réfléchir. »

Seulement quelques mois après son entrée en fonction, il ne fait aucun doute que ce Singapourien de 44 ans a beaucoup à penser.

F. Sum connaît bien Volvo et la Chine. Il travaille pour la société depuis 13 ans, dont huit passés en Chine, mais à Pékin en tant que directeur des services financiers de Volvo (VFS) Chine. Il a été le premier employé de VFS en Asie en 2001, immédiatement après la crise financière asiatique.

Son nouveau poste au sein Volvo CE lui permet de poser un regard neuf sur les sites de construction : « Je connais les équipements de construction utilisés sur les chantiers. C'est avec fierté que je reconnais une machine Volvo et que je dis à ma fille : "C'est une Volvo. C'est le travail de papa". »

DES EFFORTS COMBINÉS

Il semble sincèrement enthousiaste lorsqu'il prend le modèle réduit d'une pelle sur la table et l'examine : « Je ne savais pas que les équipements de construction pouvaient être si beaux avant d'occuper ce poste. Ces machines sont fascinantes : elles sont la clé de voûte de tous les grands bâtiments et de toutes les routes que nous construisons. »

La Chine est clairement un marché important pour l'ensemble du groupe Volvo, et non uniquement pour Volvo CE. Le fait d'avoir accédé à sa fonction au moment même où l'économie chinoise a commencé à ralentir ne semble pas perturber F. Sum outre mesure.

« Les cycles économiques fluctuent. Pour ma part, je pense que les opportunités sont plus nombreuses lorsque le marché est en baisse », déclare-t-il. « Un cycle baissier permet de nous repositionner, de revoir nos priorités et l'ensemble de notre stratégie, ainsi que de mieux nous préparer à la phase de reprise du secteur. »

En d'autres termes, la patience est de mise. C'est ici que le principe directeur des « trois P » de F. Sum entre en jeu. « Nous devons travailler avec passion, rester positifs et attendre les résultats avec patience ; c'est ce que je veux transmettre à mon équipe », explique-t-il.

« En ce qui concerne mon style de gestion, je suis une personne de terrain et je ne suis pas partisan des relations chef-subalterne. Je prône le travail d'équipe. Nous avons tous un rôle à jouer et, en tant qu'équipe, nous pouvons produire plus qu'un seul individu. »

CIRCULATION DE L'ÉNERGIE

Le bureau vitré de F. Sum, où il préfère rester debout plutôt que de s'asseoir, n'a absolument rien de faste ni de présidentiel. Exactement comme son jogging matinal l'aide à réfléchir, il explique que le fait de se tenir debout permet à l'énergie de circuler tout en répondant à des e-mails ou en dirigeant une téléconférence.

Alors qu'il se familiarise avec le marché des équipements de construction en Chine, pays qu'il considère plutôt comme un continent avec plusieurs langues et différents cycles économiques, le salon international du secteur Bauma 2014 se déroule tout près, à Shanghai.

« Cet événement est particulièrement important pour Volvo Chine. Il donne l'occasion à Volvo CE de montrer au monde son investissement dans le marché chinois, en particulier dans le contexte actuel difficile, ses investissements continus dans ce marché et l'introduction de nouveaux produits. »

VALEURS FAMILIALES

Tandis que F. Sum réfléchit à des moyens de développer les affaires, sa famille s'agrandit. Sa femme et sa fille de cinq ans vivent toujours à Singapour ; il rentre donc toutes les trois semaines environ. Ils attendent également un heureux événement pour le mois d'octobre.

« Nous attendons une deuxième petite fille, je vais donc avoir deux princesses à la maison, ou plutôt trois d'ailleurs », se corrige-t-il. « Ma famille va emménager ici à Shanghai en 2015. »

F. Sum aime beaucoup Shanghai, qu'il décrit comme étant l'une des plus belles villes du monde. Son grand-père était originaire de Guangzhou, la Chine fait donc partie de lui et bien qu'il ait baigné dans une culture

cosmopolite depuis son plus jeune âge, il nous révèle que sa famille respecte les valeurs chinoises traditionnelles à la maison. Pourtant, ce qui l'intéresse, ce sont les caractéristiques culturelles qui dépassent la géographie et la nationalité. Par exemple, ce qu'il aime dans les racines suédoises de Volvo, c'est l'importance du respect de l'individu.

« Chaque culture a ses forces, mais la force de la culture suédoise est l'importance d'un bon équilibre entre vie professionnelle et vie privée, et la confiance placée en chacun. J'aimerais encourager nos collègues chinois à toujours donner leur opinion, toujours dire ce qu'ils pensent. Je pense que de plus en plus de membres du personnel seront à l'aise avec ce type d'environnement et qu'ils seront plus nombreux à se sentir responsables des projets sur lesquels ils travaillent. »

LA CHINE EST UN MARCHÉ IMPORTANT POUR LE GROUPE VOLVO

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application gratuite Spirit pour iPad pour regarder la vidéo de l'interview de Francis Sum

VOLVO CE MONTRE SA DÉVOTION

Volvo Construction Equipment s'est montrée très présente lors du salon Bauma China de Shanghai, le plus grand salon professionnel d'Asie

L'espace d'exposition de 1 804m² de Volvo a permis de présenter l'engagement à long terme de l'entreprise dans le marché chinois, avec pour thème général L'innovation naît de la dévotion. Volvo CE a saisi cette opportunité de présenter des produits conçus et adaptés spécialement pour la Chine, aux côtés d'autres acteurs clés internationaux heureux de présenter leurs marchandises dans le centre d'exposition Shanghai New International Expo Center. Le président de l'entreprise, Martin Weissburg, a indiqué clairement que la Chine, où Volvo CE est déjà un leader du marché en matière de pelles et de chargeuses sur pneus, est essentielle aux projets futurs de la société.

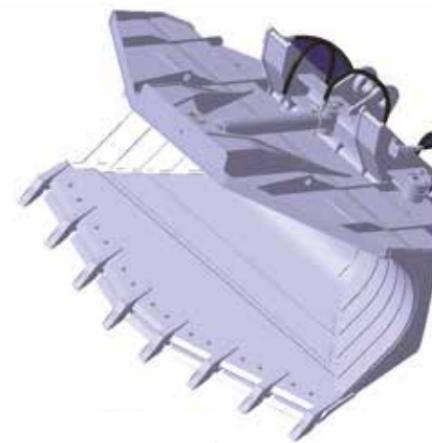
Les visiteurs ont pu découvrir les avantages dont bénéficient les clients de Volvo CE grâce à un ensemble complet de solutions de financement, à la gestion de parc, aux possibilités d'assistance technique. Volvo a exposé des œuvres de sa campagne artistique Trash to treasure (Du rebut au trésor) qui consiste à transformer du métal récupéré sur des machines Volvo en objets d'art. Le salon a également accueilli le concours national d'écoconducteur de Volvo CE, « Operator Idol », le premier en son genre en Chine, ainsi que la plus grande formation sur la consommation de carburant au monde, s'adressant à plus d'un million de conducteurs de pelle en Chine.



bauma
China 2014

LA CHINE OUTILLÉE

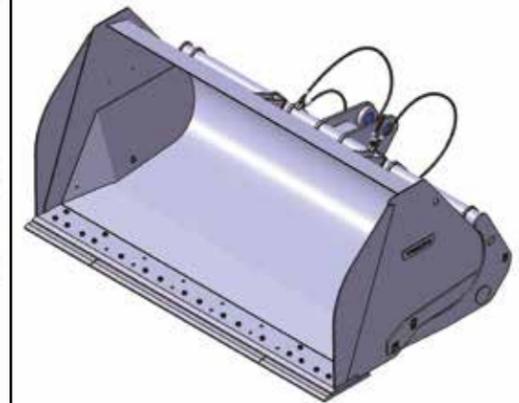
Volvo CE a développé de nombreux outils pour son emblématique chargeuse sur pneus L105 afin de répondre aux besoins des clients chinois, transformant cette machine hautement modulable en un véhicule à outils multiples



Des recherches relatives à l'ingénierie et au fonctionnement d'un grand nombre de tunnels et de mines souterraines en Chine ont conduit au développement d'un godet à basculement latéral pour permettre à la chargeuse sur pneus L105 de composer avec un espace de travail limité. Ce godet personnalisé, combiné au dispositif de levage et au système hydraulique de la chargeuse sur pneus L105, améliore considérablement la sécurité et la facilité d'utilisation sous terre et dans les tunnels.



S'appuyant sur une expérience et des connaissances multiséculaires en matière de chargement et de transport de bois en Suède, Volvo CE a développé une pince à grumes avancée pour la chargeuse sur pneus L105. Cet accessoire multifonction est conçu pour les industries du ramassage et de la transformation du bois, augmentant la sécurité et l'efficacité du chargement et du transport.



Un godet à basculement haut a également été introduit par Volvo CE pour répondre aux besoins des camions de grande hauteur utilisés sur les points de déchargement élevés du secteur chinois. Grâce à son système hydraulique intégré, qui lui procure une hauteur d'inclinaison supérieure à la moyenne, le godet est idéal pour les matériaux légers comme la neige, les copeaux de bois, l'engrais et le charbon. Non seulement le chargement des camions et le levage élevé sont simplifiés, mais les temps de chargement sont également réduits et la sécurité optimisée. →



ADAPTATION AU MARCHÉ CHINOIS

Les nouveaux finisseurs P6820C (voir photo) et P8720B de Volvo CE, qui offrent une qualité de revêtement et des économies de carburant élevées, figuraient parmi les produits phares du salon Bauma

Le nouveau finisseur sur chenilles de taille moyenne Volvo P6820C est une machine polyvalente équipée pour des performances élevées : il est idéal pour les travaux de moyenne ampleur et offre une certaine flexibilité pour les projets à grande échelle.

Le moteur conforme aux normes d'émissions est incroyablement plus puissant que le modèle qu'il remplace, tout en consommant moins de carburant et en étant moins bruyant. La consommation de carburant est réduite davantage lorsque le conducteur utilise le mode d'alimentation intelligent afin de réduire le régime du moteur pour coordonner alimentation et demande, ce qui entraîne des économies de carburant pouvant atteindre 30%.

La table de finisseur Variomatic de Volvo offre un degré élevé de flexibilité pour les changements de largeur de revêtement fréquents, jusqu'à deux fois la largeur d'une table de finisseur standard : de 2,5 à cinq mètres. Grâce aux extensions supplémentaires, il dispose d'une largeur de travail allant jusqu'à neuf mètres. Une table fixe Volvo garantit l'efficacité du finisseur P6820C pour un revêtement de 700 tonnes par heure sur 10 mètres de large. Cette machine est assez polyvalente pour tout un éventail d'applications, incluant les routes nationales et municipales, les autoroutes et les zones de stockage des déchets. Il fonctionne également avec de nombreux matériaux utilisés pour les couches d'usure et de liaison ou les couches de base et de protection contre le gel.

Pour le marché chinois, le finisseur P6820C a été équipé d'un réservoir de carburant plat, d'une trémie plus grande et d'une nouvelle barre oscillante avec des rouleaux pousseurs pour une hauteur de déversement accrue pour les camions à benne basculante standards de Chine.

L'entretien du finisseur sur chenilles P6820C est simplifié grâce à la plate-forme du conducteur dotée de compartiments à grande ouverture qui permettent un meilleur accès aux points d'entretien. Volvo CE a également élaboré un dispositif de séparation pour le transport et la distribution de matériaux, conçu tout particulièrement pour le mélange d'asphalte utilisé sur les routes de Chine. →



PIÈCE MAÎTRESSE DU SALON

La nouvelle pelle sur chenille EC170D (voir photo) présentée lors du salon Bauma : une découverte pour la Chine

Afin de répondre à la demande croissante en machines du secteur chinois du génie civil en expansion, Volvo Construction Equipment s'apprête à commercialiser les nouveaux modèles de pelle EC130D, EC140D, EC170D et EC220DL. La pelle sur chenille EC170D est un modèle au volume totalement inédit qui se situe entre les pelles de 14 et de 20 tonnes actuellement vendues en Chine. Elle offre une meilleure productivité qu'un modèle de 14 tonnes tout en étant plus économique qu'un modèle de 20 tonnes. La pelle sur chenille EC170D est la parfaite incarnation du style moderne de la série D de Volvo CE. Elle est équipée d'un moteur conforme aux réglementations chinoises en matière d'émissions et améliore les économies de carburant grâce à son mode ECO et à une maniabilité optimale pour le conducteur. 



DUNES EN MOUVEMENT

Une nouvelle route construite dans le plus vaste désert du monde constitue la toute première liaison terrestre entre l'Arabie Saoudite et l'Oman

par John Bayliss

D'une superficie d'environ 600 000km², l'étendue de sable de Rub' al Khali, ou le Quart vide, couvre une immense surface de la péninsule d'Arabie, d'une taille comparable à la France. Le terrain est recouvert de dunes de sable actives pouvant atteindre 250m de haut et de zones incluant des sebkhas à l'est. Il s'agit de l'un des environnements les plus chauds, secs et impitoyables de la planète.

La société saoudienne Al-Rosan Contracting a été engagée pour construire une route longue de 256km reliant le Royaume d'Arabie saoudite au Sultanat d'Oman. La majeure partie de la route dispose d'une voie unique dans chaque direction, cependant les sections pentues comprennent une seconde voie pour les camions et les véhicules lents. Les 30 derniers kilomètres du côté omanais sont à présent pourvus d'éclairages.

D'après le directeur général d'Al-Rosan Contracting, Fahad Hazza Aba Alros, le projet présentait des obstacles uniques. « Je dirais que le projet s'est révélé être un défi dans son ensemble, qu'il s'agisse des conditions météorologiques, de la topographie du secteur, de la distance de la ville la plus proche ou de la disponibilité des pièces de rechange et des services. Ce projet ne réunissait aucun des facteurs habituels associés au succès. »

DES OBSTACLES DISSIMULÉS

La route commence au niveau d'un site près du puits de pétrole de Shaybah, propriété de la société saoudienne Aramco, et s'étend jusqu'à la frontière omanaise. Le fait que la route traverse le champ pétrolifère de Chiba, qui nécessite une attention particulière quant à l'utilisation des services existants, a constitué l'un des nombreux défis du projet de Rub' al Khali. Le champ renferme des tuyaux, des câbles d'alimentation, des lignes téléphoniques et des pylônes électriques. L'ensemble des travaux de construction de la route ont dû être planifiés pour éviter toute perturbation des opérations du champ pétrolifère de Chiba. →

Les températures estivales dans le désert peuvent atteindre 50°C en journée et chuter en dessous de 1°C la nuit. Face à des conditions aussi extrêmes, Volvo CE a été choisie comme fournisseur d'équipements de construction en raison de sa fiabilité. Les machines de l'installation proviennent de FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC), qui a fourni un soutien inconditionnel.

« Al-Rosan est l'un de nos principaux entrepreneurs et un fidèle client de Volvo CE », explique le directeur général de FAMCO Saudi, Amal Almizyen. « Lorsqu'il a remporté ce contrat, notre mission a été de le soutenir sur le plan logistique, la ville la plus proche se trouvant à neuf heures de route. La fiabilité des machines a représenté un défi plus important. La variation des températures, allant de 50°C en journée à -1°C la nuit, et les tempêtes de sable se sont révélées éprouvantes pour les conducteurs et les machines. Toutefois, Al-Rosan a souligné la nécessité d'une assistance sur site dès le début, nous devions donc fournir des services permettant de relever ce défi. »

PONT D'APPROVISIONNEMENT

À partir de sa filiale basée à Riyadh, FAMCO a mis en place un « pont » logistique afin d'envoyer des équipements Volvo dans une région éloignée et isolée de l'un des déserts les plus arides au monde. « Le chantier se trouvant à 1 000km de la ville la plus proche, nous voulions prouver que nous étions à la hauteur et dignes de notre réputation », déclare A. Almizyen.

« La route qui traverse Rub' al Khali est un bon exemple d'une combinaison parfaite pour l'entrepreneur entre les services, le support produit, l'engagement à l'égard des clients et la maintenance sur site », explique Paul Floyd, directeur général de FAMCO Group. « Ce projet est extrêmement important pour le développement de l'infrastructure saoudienne et nous sommes très fiers de prendre part à cette entreprise emblématique et ambitieuse, et de relever ce défi. »

En tout, 95 machines Volvo ont été utilisées pour mener à bien ce projet, notamment des tombereaux articulés, des pelles et des niveleuses. Malgré les conditions extrêmes du désert, aucune modification n'a dû être apportée aux équipements et FAMCO a exprimé son entière satisfaction quant à leur fonctionnement.

« Avec 95 machines sur le site, un calendrier de travaux continu exigeant, des dunes hautes de 305m et un terrain ahurissant, la tâche a été ardue », déclare Ahmad Halwani, directeur général la division d'équipements de construction de FAMCO. « Les machines de certains de nos concurrents, que nous ne citerons pas, ont cessé de fonctionner au bout d'un certain temps car elles ne pouvaient pas suivre le rythme ou parce que leur assistance la plus proche se trouvait à des heures de route. L'élément clé a été le soutien technique que nous avons été en mesure de fournir, bien que la réelle durabilité dans l'un des endroits les plus arides de la planète se soit avérée la dimension la plus visible. »

Sans hébergement ou eau potable à proximité, nous avons dû installer des usines de dessalement et construire des logements provisoires pour les quelque 600 conducteurs de pelles, techniciens et agents auxiliaires affectés au projet de trois ans. Des unités spéciales ont également été requises pour l'entretien des équipements, les installations les plus proches se trouvant à 40km du site de construction. Du carburant et des pièces détachées, ainsi que



Amal Almizyen de FAMCO



Les machines Volvo ont transporté 130 millions de mètres cubes de sable



Paul Floyd de FAMCO



IL S'AGIT DE L'UN DES ENVIRONNEMENTS LES PLUS CHAUDS, SECS ET IMPITOYABLES DE LA PLANÈTE



95 machines Volvo ont été utilisées pour le projet



La route est longue de 256km

de la nourriture et de l'eau pour les ouvriers, ont dû être envoyés.

« Chacun sait que le projet comportait des défis particuliers, notamment concernant l'entretien et le service après-vente », explique Mark Johnson, directeur général de la division après-vente de FAMCO. « La région n'avait jamais eu affaire à un site de construction aussi éloigné, nous avons donc dû construire notre propre installation d'entretien modulaire afin d'aider l'entrepreneur. En prenant en considération l'éloignement géographique du projet, la topographie difficile de la zone, les conditions extrêmes et l'absence de réseau téléphonique, la division de service après-vente de FAMCO a joué un rôle primordial dans la réussite de ce contrat. Nous avons établi des ateliers sur site gérés par des techniciens expérimentés et fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, afin de garantir des services et un entretien fluides et fiables pour les machines Volvo. »

IMPACT DIRECT

Les vents forts de la région déplacent le sable d'un endroit à un autre, ce qui donne naissance à un paysage changeant fréquemment. De plus, les marais créés à la surface par l'eau souterraine sont nombreux et nécessitent une construction spécialisée, dont la création d'un blindage en maille métallique pour protéger la route de la montée des eaux.

Chaque jour, le sable était excavé puis compacté à l'aide de l'eau souterraine naturellement salée pour construire des ponts de sable entre les sebkhas et entre les dunes élevées. Selon Fayeze M. Subbaheen, responsable de projet chez Al-Rosan Contracting, la quantité de sable est colossale. « 130 millions de mètres cubes de sable ont été transportés dans le cadre de ce projet pour construire le pont de la route. Parallèlement, 12 millions de mètres cubes supplémentaires d'équipements sélectionnés ont été utilisés pour protéger les remblais de sable de l'érosion par le vent ou l'eau. » Pour vous donner une idée des volumes traités, 130 millions de mètres cubes sont équivalents à 26 pyramides égyptiennes.

La nouvelle route est vouée à avoir un impact considérable sur le transport entre l'Arabie Saoudite et le Sultanat d'Oman. Jusqu'à présent, les marchandises expédiées par voie terrestre entre les deux pays devaient suivre le réseau routier existant et passer par les Émirats arabes unis. La voie directe traversant le désert de Rub' al Khali va sensiblement réduire les temps de trajet.

Pour Essam Al-Malik, responsable régional de FAMCO Saudi (province centrale), les raisons de la sélection de sa société pour un projet d'une telle ampleur ne font aucun doute : « Al-Rosan a retenu FAMCO en raison de sa réputation, de la qualité de ses produits et de l'assistance logistique et technique continue fournie à ses clients », déclare-t-il.

Ahmad Halwani de FAMCO fait l'éloge de Volvo CE : « Nous sommes fiers que Volvo CE ait joué un rôle dans la construction de la route la plus emblématique, et peut-être la plus longue, du Moyen-Orient », confie-t-il, tandis que Paul Floyd de FAMCO ajoute : « De par son importance stratégique, ce projet représente un ajout clé au palmarès de FAMCO et de Volvo. »

Visitez le site Web Spirit ou l'application pour iPad pour voir la construction de la route en vidéo

UN OBJECTIF AMBITIEUX

Les finisseurs Volvo sont utilisés à l'échelle nationale pour construire des milliers de kilomètres de route →

par Cathy Smith



Les célèbres guerriers en terre cuite de Xi'an



Zhao Wei, responsable de l'équipement, groupe Shaanxi Road and Bridge



CHINE

VOLVO CE EST UN LEADER DU MARCHÉ CHINOIS EN MATIÈRE DE FINISSEURS SUR CHENILLES



Les finisseurs ABG8820 fonctionnent 14 heures par jour

Xi'an; dans le nord-ouest de la Chine, abrite les célèbres guerriers en terre cuite et fut la capitale impériale du pays il y a plus de 2 000 ans, sous le règne de l'empereur Qin Shi Huang, un passionné de construction. Il initia la construction de la Grande muraille, créa les guerriers pour le protéger après sa mort et élaborer le premier réseau routier du pays.

Aujourd'hui le programme de construction routière de la Chine est plus ambitieux que celui de la dynastie Qin, avec plus de 10 000km de route construits chaque année.

Au nord de Xi'an, quatre finisseurs sur chenilles ABG8820 sont utilisés 14 heures par jour pour appliquer la dernière couche d'asphalte sur une nouvelle autoroute de 96km. Elle devrait être ouverte à la circulation dans la province de Shaanxi en novembre 2014.

Les routes rurales autour du chantier illustrent la raison pour laquelle une nouvelle autoroute est nécessaire : les voies sont fréquemment bloquées par des triporteurs où sont amoncelées des piles instables de maïs fraîchement récolté. À un carrefour, une épave cabossée impliquée dans un accident mortel de la route est mise en évidence et rappelle les dangers liés à une vitesse excessive.

L'autoroute de Xian-Xun va permettre de désengorger les routes locales et le groupe Shaanxi Road and Bridge, qui a remporté le contrat de 5,7 milliards ¥ (716 millions EUR 928 millions USD) pour la construction de la nouvelle autoroute à péage, pense que l'intégration de Volvo Construction Equipment dans son offre a joué un rôle dans l'obtention du contrat.

RENFORCEMENT DES NORMES

Les nouvelles normes chinoises en matière de construction routière nécessitent qu'une surface dure 15 ans, bien que très peu de routes répondent actuellement à ces exigences. Toutefois, le responsable de l'équipement de la société, Zhao Wei, explique que d'après ce qui a été constaté ailleurs en Chine, les finisseurs sur chenilles de Volvo, avec leur technologie de double dameur ABG, peuvent produire un revêtement de surface plus durable.

« La réalisation du revêtement de la route à l'aide d'un finisseur Volvo 8820 peut nous aider à atteindre la norme nationale et simplifier les opérations », déclare Zhao. →



Duan Yanfei, directeur général,
Tongguan Construction Machinery Co

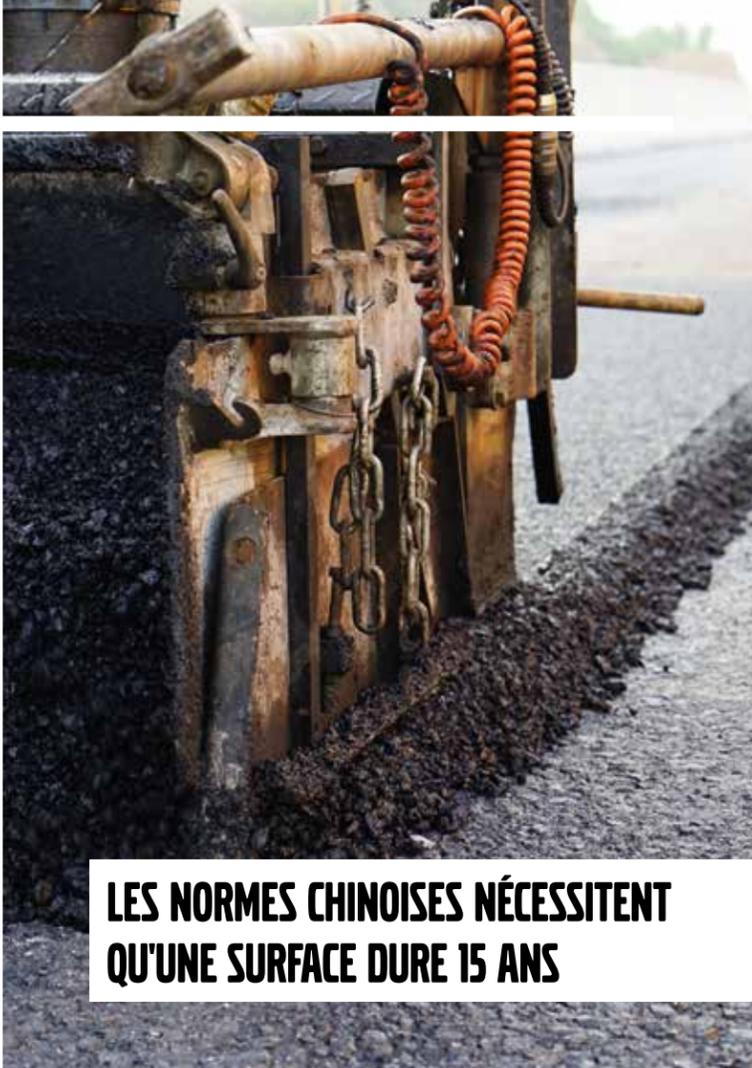
L'emploi de la table du finisseur sur l'autoroute à quatre voies sous l'accablant soleil estival est une tâche rude, mais le conducteur Xin Ming affirme se trouver à la place la plus confortable : dans la cabine. « Elle est bien conçue et le confort du conducteur est pris en compte », dit-il. « Le toit au-dessus de la cabine pour les grandes chaleurs me plaît : d'autres finisseurs n'en sont pas équipés. De plus, en cas de problème lors des travaux, le message du panneau de commande s'affiche en chinois, ce qui est utile. »

L'HEURE DU CHANGEMENT

Cette autoroute fait partie d'un réseau de six nouvelles autoroutes conçu pour encourager l'urbanisation dans cette région et pour tirer parti des millions de touristes qui viennent à Xi'an découvrir les guerriers en terre cuite. Cette infrastructure est vitale pour le développement rapide de la zone économique de Guanzhong-Tianshui, destinée à stimuler l'économie intérieure qui a pris du retard par rapport aux zones côtières chinoises en plein essor.

Le responsable de projet Guo Yong explique que la nouvelle autoroute va réduire de plus de moitié le temps de trajet des envois provenant des mines de charbon du comté de Xunyi, qui se trouve à l'extrémité nord de l'autoroute, vers les industries qu'elles fournissent autour de Xi'an. « L'autoroute va réduire le trajet à un peu plus d'une heure, alors qu'il est actuellement de deux heures et demie, cela va faire une énorme différence. »

Volvo CE est bien implantée dans la province de Shaanxi : comme c'est le cas pour le concessionnaire principal situé à Xi'an, chacune



LES NORMES CHINOISES NÉCESSITENT QU'UNE SURFACE DURE 15 ANS

des 10 villes secondaires de la province compte un atelier agréé Volvo. Les clients savent donc qu'ils obtiendront rapidement de l'aide en cas de besoin.

LE MOTEUR DE L'ENTREPRISE

Volvo CE est déjà un leader du marché en matière de finisseurs sur chenilles en Chine, bien qu'ils coûtent deux fois plus cher que ceux de certaines marques locales chinoises. De plus, And Duan Yanfei, qui dirige la concession Volvo de Xi'an, Tongguan Construction Machinery Co, est convaincu que les normes plus élevées en matière de construction routière vont œuvrer en faveur de Volvo à l'avenir.

« En Chine, la concurrence s'accroît. Nous pensons que certaines marques de mauvaise qualité vont disparaître du marché. Nous sommes persuadés que grâce à nos services et à nos machines haute qualité, nous allons occuper une part plus importante du marché chinois. »

Et ce marché est actif. Le parc automobile chinois est passé de 23 millions de voitures en 2003 à 140 millions aujourd'hui, sans tenir compte des véhicules commerciaux. D'ici 2015, l'objectif du gouvernement chinois est de construire 120 000 kilomètres d'autoroute à travers le pays, un chiffre dont l'empereur Qin aurait seulement pu rêver. ☞

Visitez le site *Web Spirit* ou l'application pour iPad pour voir un reportage vidéo sur cet article



CHÉRIE, J'AI

**RÉTRÉCI
LA CHARGEUSE**

Le modèle LEGO® Technic ne convient pas à un usage extérieur.



VIDÉO

Une nouvelle vidéo de LEGO® Technic montre ce que l'équipe de conception du plus grand fabricant de jouets au monde était prête à mettre en œuvre afin de perfectionner ses dernières merveilles miniatures.

Découvrez ce qui a été fait sur [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment





EN ROUTE VERS L'AVENIR

Un finisseur Volvo a été adapté aux conditions de la plus grande mine de minerai de fer au monde, profonde d'environ deux kilomètres

par Nathalie Rothschild

La découverte d'un gigantesque gisement de minerai de fer a donné naissance à la ville arctique de Kiruna. Située à 300km au nord du cercle polaire en Laponie suédoise, Kiruna est juchée au sommet d'une plaque gigantesque de magnétite pure d'une longueur de 2km et d'une largeur moyenne de 80m, qui s'enfonce jusqu'à 4km sous le sol.

L'exploitation minière commença en 1898, tout d'abord par des mines à ciel ouvert. Au début, les mineurs transportaient les minerais dans des charrettes tirées par des chevaux. C'est seulement dans les années 1960 que la société minière Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB), propriété de l'État suédois, passa à l'exploitation souterraine.

Aujourd'hui, Kiruna abrite la mine de minerai de fer la plus grande et la plus moderne au monde. Un réseau routier et ferroviaire serpente jusqu'à 1 542m sous terre et Kiruna est littéralement une ville en mouvement : au cours des deux prochaines décennies, une partie de la population de la ville devra être relogée dans des habitations construites autour d'un nouveau centre-ville afin d'agrandir la mine.

PLUS EN PROFONDEUR

Loin sous terre, le contremaître Mathias Enlund dirige une équipe de sept professionnels de l'asphaltage en charge du revêtement du réseau routier souterrain de 400km de la mine. L'asphalte est mélangé sur un site situé à 17km de la mine avant d'être acheminé sous terre jusqu'à l'équipe réalisant le revêtement. Selon M. Enlund, l'arrivée du finisseur sur chenilles Volvo P7820C a grandement simplifié sa tâche.

« Auparavant, nous travaillions avec un finisseur sur pneus. Aujourd'hui, nous ne connaissons aucun blocage car cette machine est équipée de chenilles, et je dois dire qu'elle est extrêmement fiable. Les travaux ne sont jamais perturbés », déclare M. Enlund à

propos du finisseur Volvo, en ajoutant : « Il est rassurant de savoir qu'il est doté d'un moteur à combustion propre qui offre un niveau de bruit réduit et une faible consommation de carburant. »

M. Enlund habite avec sa compagne et leurs deux jeunes enfants à Jokkmokk, une ville de l'extrême nord, où il se rend le week-end. C'est « ici que commence le monde », dit-il. Comme le reste de

son équipe, il travaille quatre jours par semaine durant toute la saison estivale, de mai à octobre. L'asphalte est appliqué entre juin et septembre. L'équipe a changé de machines en début d'année. Pratiquement tout le revêtement est réalisé en montée et le nouveau finisseur de Volvo est assez puissant pour pousser des berlines de 55 tonnes qui acheminent l'asphalte jusqu'au tunnel sur des pentes d'une inclinaison de 7%.

**NOUS NE CONNAISSONS
AUCUN BLOCAGE CAR
LA MACHINE EST
ÉQUIPÉE DE CHENILLES**

RÉACTION RAPIDE

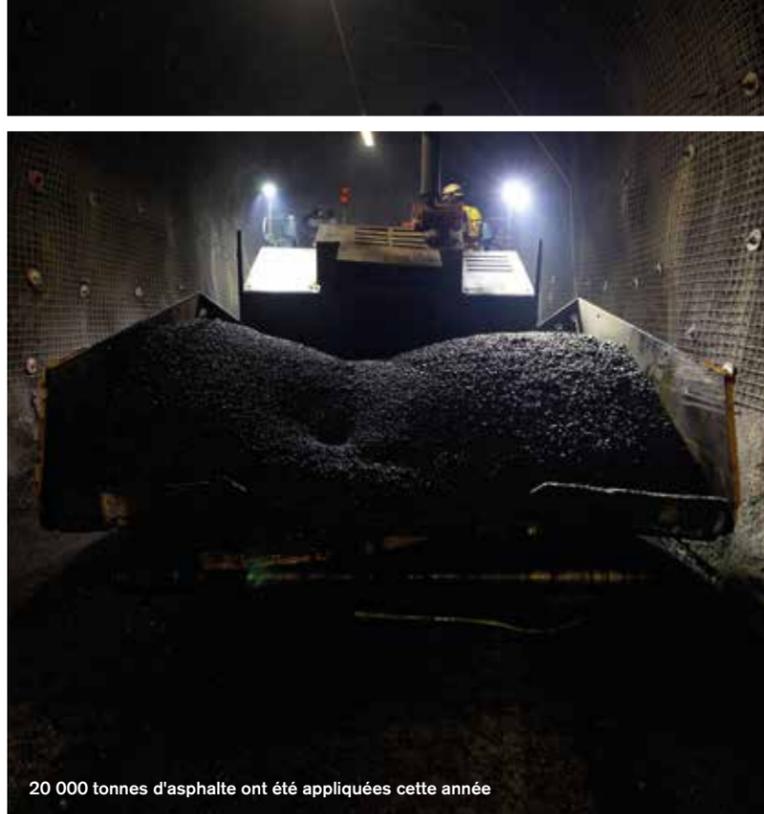
Lorsque LKAB a engagé NCC Roads, une des sociétés leaders en matière de construction et de développement immobilier de la région nordique, pour réaliser le revêtement souterrain et les travaux de voirie dans la mine de Kiruna, la société a contacté le concessionnaire agréé Volvo CE Swecon afin de savoir s'il pouvait proposer un équipement adapté.

Volvo CE a immédiatement fourni le finisseur P7820C, qui a ensuite été modifié avant de descendre près de 1,5km sous terre : un trajet qui a nécessité plusieurs heures car sa vitesse maximum est de 4km/h. L'ensemble de la procédure, du premier appel téléphonique au premier asphaltage, a duré 10 jours seulement, modification du finisseur comprise.

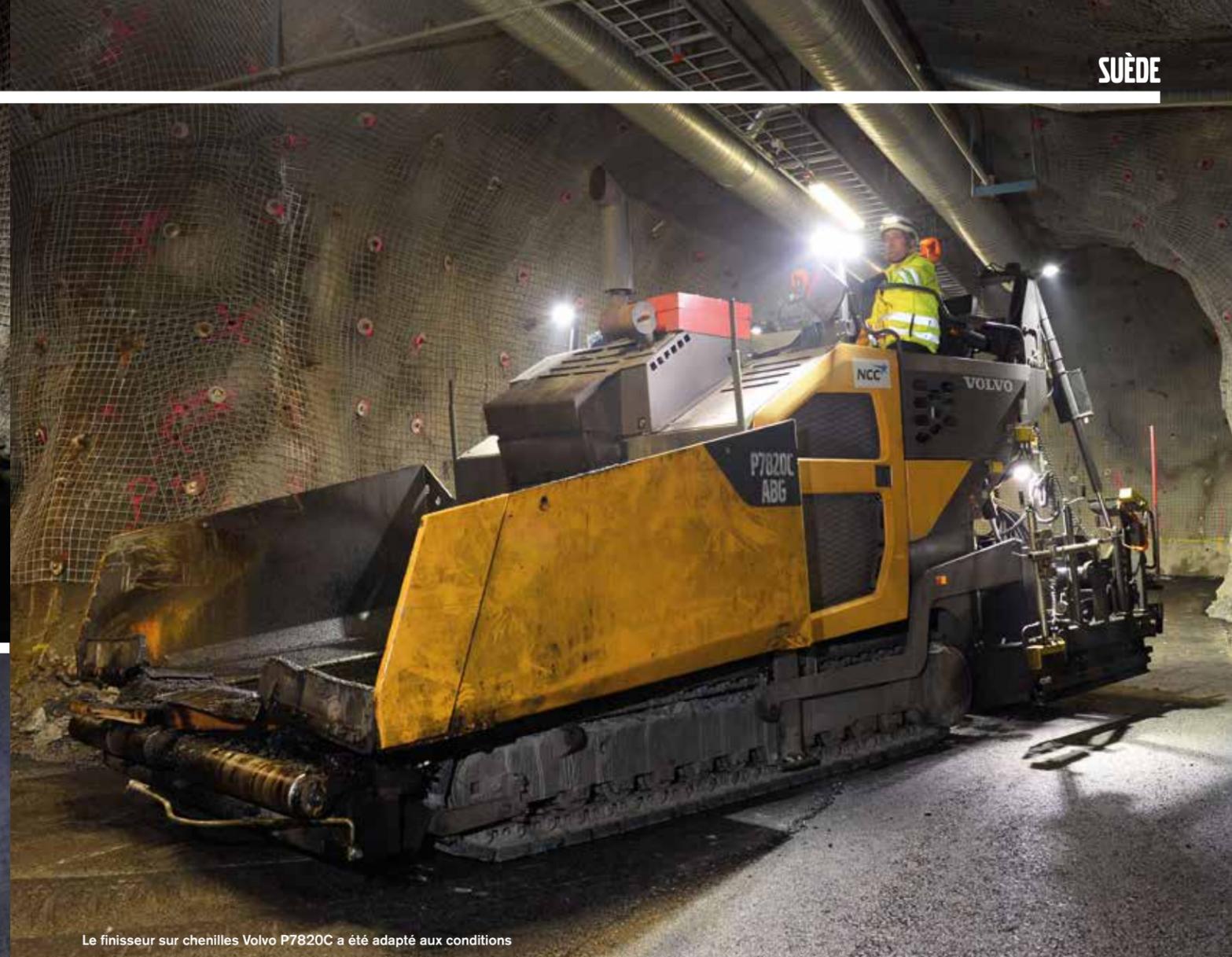
« Le finisseur P7820C a dû être adapté aux conditions particulières de la mine souterraine », explique Svante Bodare, un spécialiste des engins routiers Swecon. « Les tunnels souterrains sont sombres, les plafonds sont bas et l'inclinaison des routes est quasiment toujours de →



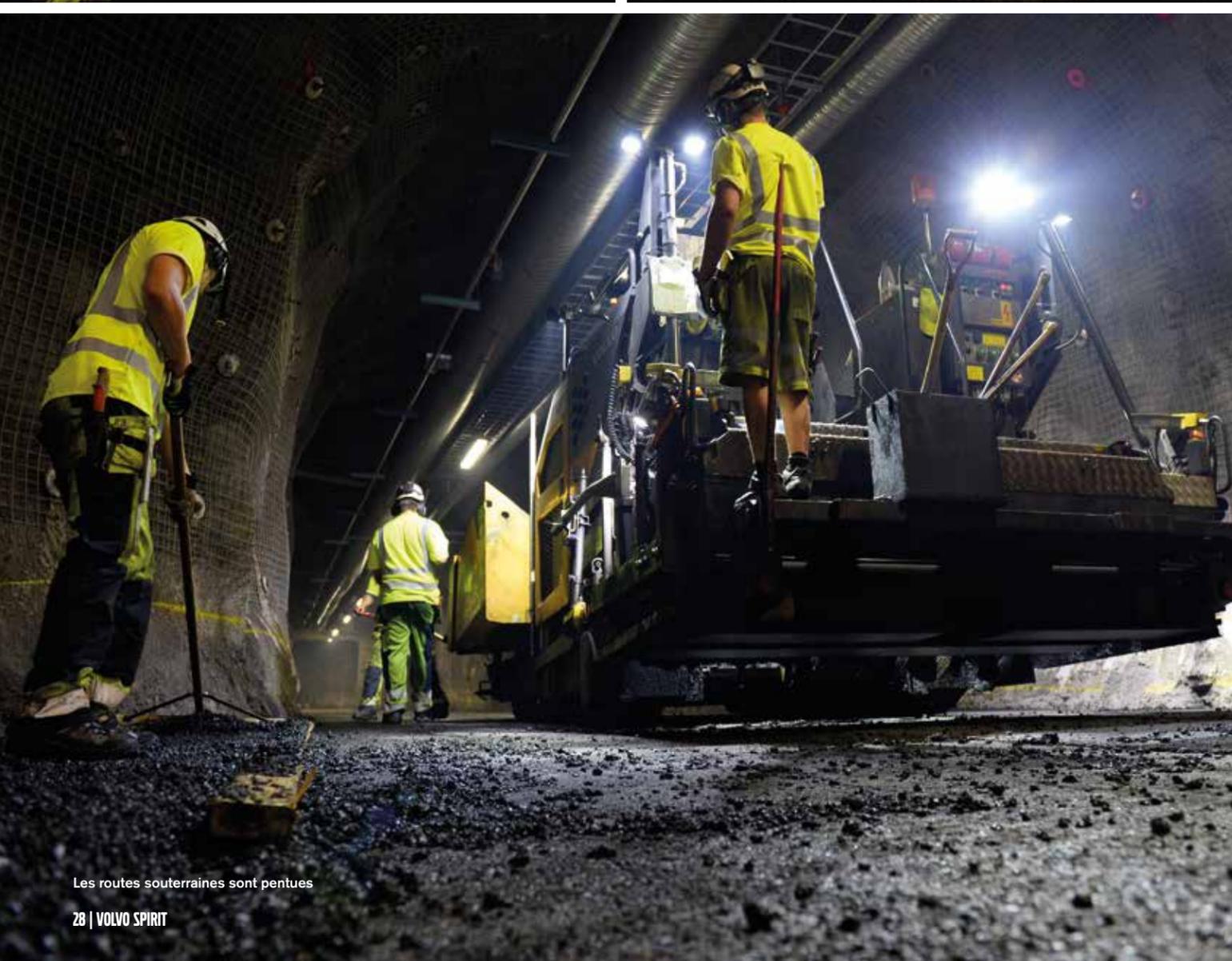
Utilisation du panneau de commande du finisseur



20 000 tonnes d'asphalte ont été appliquées cette année



Le finisseur sur chenilles Volvo P7820C a été adapté aux conditions



Les routes souterraines sont pentues

7%. Par conséquent, nous avons retiré le toit du finisseur, raccourci le tuyau d'échappement et installé des éclairages supplémentaires sur la machine. »

Il s'agit d'une solution spécifique à la Suède. « Dans ce pays, 98% du revêtement est effectué en surface à l'aide de machines sur pneus. Nous transportons généralement ces machines entre les sites de construction à l'aide de camions, mais dans la mine, un opérateur se charge de conduire le finisseur P7820C d'un site de revêtement à l'autre », explique S. Bodare.

Le directeur des travaux de NCC Roads, Johan Pettersson, confie que le finisseur a grandement facilité le travail de son équipe. « Un équipement non fiable rend tout le monde inquiet. Nous avons une confiance tout autre en ce finisseur : nous savons que nous pouvons effectuer le travail de manière efficace et sans interruption. »

UNE ENTRÉE DANS L'HISTOIRE

Bien que les conducteurs soient satisfaits du finisseur, le plus grand défi consiste, selon J. Pettersson, à le déplacer à la fin d'une journée de travail, car ce processus est lent. De plus, le finisseur étant utilisé

dans des conditions difficiles et inhabituelles, une maintenance appropriée est nécessaire.

« Nous louons la machine auprès de Swecon et grâce à son atelier sur place, ici à Kiruna, les prestations sont excellentes. Ils peuvent rapidement envoyer du personnel d'entretien spécialisé, ce qui fait une énorme différence : nous utilisons auparavant des machines plus anciennes et le personnel d'entretien le plus proche se trouvait à Umeå, à sept heures de route. »

Le finisseur Volvo est utilisé pour le revêtement d'un gigantesque réseau routier, également dans le cadre de la construction de nouveaux bureaux, stations-service et garages souterrains. L'extraction du minerai de fer se déroule actuellement à 900m sous terre, mais le finisseur P7820C est déjà descendu jusqu'à une profondeur de 1 480m, où il a littéralement ouvert la voie aux opérations à venir.

« Environ 20 000 tonnes d'asphalte ont été appliquées sous terre cette année, ce qui est certainement la quantité la plus importante dans l'histoire de la mine de Kiruna », déclare J. Pettersson.

Il souhaite continuer à utiliser le finisseur Volvo car il sera utile à l'entretien des routes, qui est un processus continu. « Le marché souterrain ne connaît pas d'interruption », ajoute-t-il. ▮

IL S'AGIT D'UNE SOLUTION SPÉCIFIQUE À LA SUÈDE

Photographies de Patricio Murphy



TOUT LE MONDE SUR LE PONT

Une coopérative de dockers est heureuse de charger des bateaux dans l'un des ports les plus fréquentés d'Argentine →

par Kristie Robinson

Une chargeuse sur pneus équipée d'une extension conçue pour améliorer la sécurité des ouvriers

« Cela pourrait être pire. Vous pourriez charger des sacs sur des bateaux au port », est une réponse classique lorsque quelqu'un se plaint de son travail en Argentine. Mais dans une coopérative, les dockers, qui ont pour la plupart suivi les traces de leur père, sont fiers de parler de leur profession. Et grâce à la mécanisation, ce travail éreintant qui consistait à charger des sacs n'est plus qu'un lointain souvenir.

Rosario, deuxième ville d'Argentine, située au bord du Paraná à 550km en amont de l'océan Atlantique, renferme l'un des ports les plus fréquentés et les plus grands du pays. À l'instar de San Lorenzo, cette ville fait partie de l'agglomération de Gran Rosario. Pas moins de 85% des récoltes, huiles et sous-produits passent par San Lorenzo et par les ports de Gran Rosario. L'Argentine était autrefois désignée comme « le grenier du monde », et avec les exportations agricoles en plein essor, elle pourrait bien le redevenir.

Avec la série de terminaux portuaires en activité 24 heures sur 24 tout au long de l'année et couvrant plus de 50km, les compagnies de transport maritime ont besoin de partenaires rapides et efficaces pour expédier leurs marchandises.

Les 1 000 ouvriers de la coopérative de Puerto General San Martín remplissent cette mission. Herme Juárez, président de la coopérative depuis 1969, connaît comme personne les activités portuaires et le rôle capital que joue le port de San Lorenzo dans la communauté locale. « La ville évolue au rythme imposé par le port », explique-t-il.

HISTOIRE DE LA COOPÉRATIVE

H. Juárez débute sa carrière il y a plus de 50 ans en tant que docker. Il doit alors charger et décharger les bateaux arrivant au port. Cet homme allie sa vision d'entrepreneur à un véritable cœur de syndicaliste. Après avoir découvert la réalité marginale et difficile du métier de docker et après avoir constaté que son travail, ainsi que celui de ses collègues, est rarement récompensé, il commence à mettre en place la coopérative et à recruter ses 45 membres.

« Nous sommes sur cette terre pour accomplir des choses. C'est donc ce que nous avons commencé à faire », explique-t-il.

Il a pour objectif d'améliorer le mode de vie des dockers (alors considérés comme des « citoyens de troisième ou quatrième classe ») et de proposer un service efficace aux entreprises utilisant le port. Les ouvriers travaillent dur, attirant ainsi davantage de clients, et la coopérative ne tarde pas à se développer.

En 1996, H. Juárez se rend compte que s'ils intégraient des machines, ils pourraient charger les bateaux beaucoup plus rapidement. La coopérative obtient un crédit qui lui permet d'investir dans l'acquisition de 10 chargeuses sur pneus L70C. Cette décision marque un tournant dans l'histoire de la coopérative qui se développe par la suite de manière exponentielle.

« Notre vitesse actuelle de chargement des bateaux permet à nos clients de gagner des heures de navigation. Même si nous sommes plus rapides de trois ou quatre heures seulement, cela représente trois ou quatre heures de navigation en plus », explique H. Juárez.

LE TEMPS, C'EST DE L'ARGENT

Toutefois, le temps gagné ne se mesure pas en heures, mais en jours. Avant la mécanisation, il aurait fallu 20 jours pour charger un bateau de 56 000 tonnes dans des conditions très difficiles. Avec les chargeuses sur pneus, 72 heures suffisent. Au rythme actuel,



Les bateaux-ambulances font partie du centre de secours d'urgence mis en place par la coopérative



Au pied d'une montagne de farine de soja

le même navire peut être chargé en un peu plus d'une journée grâce à la récente intégration de 10 chargeuses sur pneus L90F supplémentaires dotées de godets de 7m³, sachant que chaque machine déplace environ 800 tonnes par heure. La coopérative compte donc désormais 79 machines Volvo au total.

L'an dernier, l'établissement a chargé 6,3 millions de tonnes de marchandises sur des bateaux à San Lorenzo et à Gran Rosario, un véritable record. Les dockers sont fiers d'offrir au port un service sans égal. Ils sont si satisfaits des chargeuses sur pneus qu'une L90 au godet rempli de glace et de champagne ne manque jamais à l'appel lors des fêtes de fin d'année et autres événements.

Pour H. Juárez, les machines Volvo font partie intégrante de la coopérative. « Nous devons tout ce que nous accomplissons à Volvo, mais les machines ne se conduisent évidemment pas toutes seules, il faut un employé au volant. » Et les employés sont toujours prioritaires. Il existe de nombreux dangers inhérents au travail portuaire, mais le principe « les employés avant les bénéficiaires » régit toutes les prises de décision, en particulier celles concernant la sécurité des ouvriers.

Gustavo Casas, responsable grands comptes en Argentine et en Uruguay pour Volvo CE, déclare que c'est un privilège de travailler avec la coopérative : « Pour Volvo CE, la coopérative est un partenaire idéal de par sa vision et son principe de priorisation des

Herme Juárez, président de la coopérative d'ouvriers de Puerto General San Martín depuis 1969

VOLVO FERA PARTIE INTÉGRANTE DE L'AVENIR DE LA COOPÉRATIVE

ouvriers. Elle est le parfait exemple de ce que Volvo CE recherche chez ses clients. »

CONVOYEUR SÉCURISÉ

Le chargement de produits agricoles sur des convoyeurs transportant des produits sur le bateau constitue un exemple bien particulier du travail effectué par les ouvriers. Un entrepôt où s'affairent quatre chargeuses abrite 180 000 tonnes de farine de soja, réparties en tas de 40 mètres de hauteur.

Le conducteur Pedro Fydrizwski explique : « Nous utilisons les machines pour faire tomber la farine dans un convoyeur via une grille située au sol, pour ensuite la transporter jusqu'au bateau. » Ce travail était auparavant particulièrement dangereux étant donné que les immenses montagnes de farine compacte, qui peuvent se trouver là depuis un mois, sont susceptibles de s'écrouler de manière imprévisible, causant une avalanche de farine sur les machines et les ouvriers. Alors que l'intégration des chargeuses sur pneus avait réduit les accidents de 95%, les ouvriers ont voulu aller plus loin.

L'équipe de mécaniciens de la coopérative a alors proposé une solution : depuis trois ans, les conducteurs utilisent une extension de grue à l'avant des chargeuses sur pneus afin de faciliter le déchargement des produits qu'elles déplacent. Cette extension,

entièrement conçue et fabriquée par les ouvriers de la coopérative, a permis d'améliorer encore davantage la sécurité de ces derniers. En effet, les machines ne doivent plus nécessairement approcher aussi près de la montagne de farine.

Une sécurité accrue est synonyme d'efficacité améliorée et de bénéfices plus importants pour la coopérative. Ceux-ci sont investis dans les projets d'approche communautaire et d'aide sociale, ainsi que dans des améliorations de la sécurité, la plus récente étant un nouveau centre de secours d'urgence. Ce dernier, combiné à des hélicoptères, des bateaux-ambulances et des ambulances terrestres, est le premier de ce type en Amérique latine. Il a été conçu spécialement pour parer aux dangers inhérents au travail portuaire.

H. Juárez, qui pourrait être à la retraite depuis longtemps déjà, est un visionnaire à la soif insatiable de meilleurs résultats, convaincu que ceux-ci peuvent encore améliorer la vie des ouvriers. Et il est certain que Volvo fera partie intégrante de l'avenir de la coopérative. Selon lui, la prochaine étape pourrait consister à compléter son parc avec quelques chargeuses L120 dotées de godets de 12m³. « Mais seulement si les convoyeurs peuvent suivre le rythme. »

Visitez le site Web Spirit ou l'application pour iPad pour voir un reportage vidéo sur cet article

SAISIR L'AVENIR

L'un des plus grands producteurs de bois d'œuvre des États-Unis
utilise les machines Volvo pour faire évoluer sa fabrique →

par Julian Gonzalez



L'ENTREPRISE A DÉCIDÉ DE FAIRE CONFIANCE À LA MACHINE VOLVO PARFAITEMENT ÉQUILIBRÉE POUR METTRE EN ŒUVRE SES PLANS AMBITIEUX



Jim Smith (à gauche) et Dana Schmitz d'Idaho Forest Group

Dans un décor mêlant l'univers des films *Jurassic Park* et *Transformers*, trois chargeuses sur pneus Volvo L180GHL à grande hauteur de levée se sont frayé un chemin jusqu'aux États-Unis grâce à une entreprise familiale et visionnaire bien déterminée à donner un nouveau souffle à l'industrie américaine du bois d'œuvre.

L'Idaho Forest Group, dont le siège social se trouve au cœur des forêts denses et verdoyantes de l'Idaho du Nord, a intégré les chargeuses Volvo dans sa scierie de Lewiston qui est actuellement en cours de transformation pour devenir l'une des fabriques les plus modernes et les plus avancées technologiquement d'Amérique du Nord.

« Notre objectif est d'être aussi efficaces que possible et de suivre l'évolution de la technologie afin de réduire les coûts au maximum. Cela nous permet de dégager une marge grâce à laquelle nous pouvons acheter le bois plus cher et payer davantage les propriétaires fonciers. L'entreprise peut ainsi poursuivre son activité et nous sommes compétitifs sur le marché de l'abattage de bois. Cela nous permet également de réinvestir dans la fabrique, ce qui s'avère nécessaire », déclare Dana Schmitz, chargée de la planification des activités/analyste chez Idaho Forest Group.

L'entreprise découvre la L180GHL pour la première fois lors de la visite d'une fabrique en Autriche, mais c'est seulement à l'occasion de la visite d'un autre site du Michigan, qui possédait alors l'unique L180GHL des États-Unis, qu'elle décide de faire confiance à la machine Volvo parfaitement équilibrée pour mettre en œuvre ses plans ambitieux.

« Étant donné qu'il s'agit d'une machine dédiée, elle n'est pas aussi imposante que la plupart de celles auxquelles nous nous sommes intéressés, mais je pense que le processus de chargement et la répartition du poids entre les deux essieux sont améliorés », déclare D. Schmitz. « C'est comme si elle transportait beaucoup mieux les charges que les concurrentes. Cela a été l'un des principaux arguments de vente pour nous. »

NOUVELLES HAUTEURS

L'entreprise exploite cinq fabriques dans tout l'Idaho, ce qui en fait l'un des principaux producteurs de bois d'œuvre des États-Unis. Elle a une capacité de près d'un milliard de pieds-planches par années et des marchés aux quatre coins du monde. Le site de Lewiston fabrique à lui seul un million de pieds-planches par jour et 200 à 300 millions de pieds-planches par année.

Avec l'augmentation significative prévue de ces chiffres, il est indispensable d'optimiser l'espace en vue de la fin des travaux de modernisation qui devrait avoir lieu plus tard cette année. C'est la principale raison pour laquelle la L180GHL à grande hauteur de levée s'est retrouvée en Idaho du Nord.

John Cushman est directeur de succursale chez Clyde/West Inc., concessionnaire de Volvo CE. « Avec les L180GHL, ils empilent le bois à une hauteur moyenne de 5,5m, alors qu'avec les méthodes conventionnelles habituellement employées aux États-Unis, on atteint une hauteur d'empilage moyenne sans assistance de 3,35m. Ils gagnent

2,13m d'espace pour le stockage du bois dans cette zone, ce qui est énorme », déclare J. Cushman, qui ajoute : « Si vous prenez le coût de la zone de stockage, que vous augmentez sa capacité de 30%, puis prenez en compte la distance réduite parcourue par les machines, vous obtenez alors des cycles machine plus courts, une usure moindre, une consommation de carburant réduite et la possibilité de traiter plus de bois par heure. Nos machines représentent donc une excellente solution de gestion du bois, permettant une meilleure utilisation de la zone de stockage à moindre coût. »

MATIÈRE À RÉFLEXION

Le moteur diesel turbocompressé 13 litres à 6 cylindres en ligne doté de la technologie de combustion V-ACT de Volvo offre un couple élevé à faible vitesse. Les faibles niveaux d'émissions satisfont aux exigences des moteurs Tier 4 Interim/Étape IIIB pour garantir une efficacité ultime et le respect de l'environnement. La pédale Éco, quant à elle, incite le conducteur à ménager l'accélérateur en appliquant la contre-pression mécanique appropriée.

Les trois chargeuses Volvo L180G sillonnent la cour de la fabrique de Lewiston, les pinces hydrauliques pivotant à 360 degrés chargées de courts morceaux de bois. La liste des avantages offerts par les machines Volvo est longue, mais pour l'Idaho Forest Group, les économies de carburant apparaissent en tête, et de loin.

« Le carburant est tout simplement essentiel. Si l'on s'intéresse à certains de nos anciens équipements, nous constatons qu'ils consommaient jusqu'à 45 à 49 litres par heure d'emballage de bois, alors que la dernière fois que j'ai regardé, nos nouvelles machines consommaient 17 litres par heure. Cela dit, elles ne sont pas autant utilisées qu'elles le seront à l'avenir, mais c'est tout simplement incroyable », affirme D. Schmitz.

L'entreprise estime à 2,5 millions USD (1,8 million EUR) les économies de carburant qu'elle réalisera pendant la durée de vie des trois machines Volvo, qui, elle l'espère, sera comprise entre 10 et 15 ans.

Les conducteurs de la scierie sont eux aussi satisfaits de travailler dans une cabine silencieuse, puisqu'elle produit seulement 40 à 45 décibels, tout en bénéficiant d'un système de régulation

de la température à l'intérieur de la cabine, de commandes ergonomiques, ainsi que de vitres offrant une visibilité panoramique.

« Il est difficile de se représenter ce qu'étaient les anciens systèmes », déclare Jim Smith, mécanicien en chef de la scierie de Lewiston. « Quelqu'un a réellement dû sortir des sentiers battus pour lancer ces modèles. »

LA LISTE DES AVANTAGES OFFERTS PAR LES MACHINES VOLVO EST LONGUE

Visitez le site Web Spirit ou l'application pour iPad pour voir un reportage vidéo sur cet article



VOLVO CE EST LARGEMENT RÉPUTÉE POUR SA POSITION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

L'INITIATIVE CONSTRUCTION CLIMATE CHALLENGE S'INTENSIFIE

Volvo CE estime que 90% de son impact climatique, qui résulte de l'utilisation de ses machines à quasiment toutes les étapes du cycle industriel de construction, est indirect. Pour les principaux actionnaires, le réseau international de l'entreprise permet un accès privilégié au secteur de la construction et Volvo est convaincue que le fait de travailler avec des partenaires est le moyen le plus efficace de réduire son impact climatique.

« Nous travaillons à la réduction des émissions par le biais de nos propres initiatives internes depuis de nombreuses années, et c'est un véritable succès », déclare Martin Weissburg, président de Volvo CE, avant d'ajouter : « Toutefois, nous ne pouvons pas résoudre les problèmes climatiques seuls. »

En considérant que l'industrie dans son ensemble, et non pas seulement le secteur des équipements de construction, peut obtenir davantage de résultats en travaillant ensemble, Volvo CE promeut l'initiative Construction Climate Challenge (CCC). Cette nouvelle initiative mondiale fait évoluer la responsabilité de tout le secteur de la construction afin de contrer son impact négatif sur l'environnement.

À cette fin, Volvo CE a organisé un sommet de l'industrie à Göteborg, en Suède, le 24 juin 2015 dans le but d'influencer la chaîne d'approvisionnement du secteur de la construction, depuis l'extraction des matériaux dans les carrières jusqu'à la construction des bâtiments et la pose des routes. Ce sommet signera alors l'aboutissement d'une série de conférences et d'événements internationaux mis en place pour une visibilité maximale. L'objectif de l'initiative CCC sur une période de trois ans n'est pas seulement de créer une prise de conscience, mais également de favoriser le dialogue entre les représentants du secteur, les universitaires et les politiciens. Elle fournit des financements pour de nouvelles recherches dans le monde entier et est d'ores et déjà en train de créer un forum pour partager les connaissances et les ressources existantes afin d'aider le secteur à se distinguer. La recherche universitaire est au cœur de l'initiative CCC. Il faut espérer que le forum fera le lien entre le secteur de la construction et les recherches sur la durabilité, et permettra également de promouvoir la collaboration entre les universitaires et le secteur. Grâce à l'évaluation des résultats et des améliorations, l'initiative CCC déterminera des domaines clés pour un nouveau cycle de trois ans, tout en réveillant les consciences et en favorisant l'engagement.

PARTENAIRE ENGAGÉ

L'initiative CCC s'inscrit dans le cadre de l'engagement pris par Volvo CE envers le programme Climate Savers du Fonds mondial pour la nature (WWF) d'être un « leader en matière de climat ». Volvo CE fut la première entreprise du secteur de la construction à entrer en partenariat avec le programme, une initiative qui exige des sociétés qui y participent de s'engager à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans leurs activités. Le programme vise à inciter les entreprises à changer leur manière de penser quant aux solutions pour réagir au changement climatique et Volvo CE s'est



L'usine neutre en carbone de 45 000m² de Volvo CE à Braås, en Suède

engagée à coopérer avec WWF en tant que conseiller et partenaire central CCC.

L'accord d'origine passé avec le programme Climate Savers du WWF exigeait l'engagement de Volvo CE et des autres entreprises du groupe Volvo à réduire les émissions de CO₂ des usines de production de 12% d'ici 2014 par rapport aux taux de 2008, sans avoir recours à des crédits de carbone. Volvo CE s'est engagée à y parvenir en développant une nouvelle technologie qui permet de réaliser davantage d'économies de carburant et de réduire les émissions. L'entreprise s'est également engagée à améliorer l'efficacité des sites pour les clients en tentant de réduire les émissions de CO₂. Volvo CE prévoit en outre de développer la formation pour les conducteurs et la simulation sur site actuelles afin de favoriser des améliorations en matière d'économie de carburant.

UNE PREMIÈRE POUR LA CHINE

Dans le cadre de l'accord passé avec le programme Climate Savers du WWF, SDLG, une autre marque de Volvo CE et partenaire en co-entreprise en Chine, est devenue la première entreprise chinoise à s'engager dans le programme. Le groupe Volvo, membre du programme Climate Savers depuis 2010, fut le premier fabricant de poids lourds à signer l'accord. Volvo Buses fait lui aussi partie de l'aventure.

Depuis le début du programme, en 1999, les entreprises membres du Climate Savers ont réduit leurs émissions de CO₂ de plus de 100 millions de tonnes, soit environ le double des émissions de CO₂ annuelles de la Suisse aujourd'hui, tout en créant un avantage concurrentiel et en améliorant la valeur pour les actionnaires. ☐

Visitez le site *Web Spirit* et l'application pour iPad pour voir une vidéo de Martin Weissburg, président de Volvo CE, présentant les objectifs de l'initiative Construction Climate Challenge

VU EN SUÈDE

Les imprimés animaux, très en vogue cette saison, n'apparaissent pas seulement sur les podiums de mode de Paris, Londres ou New York, mais également sur une machine Volvo conçue pour un tout autre podium...

Après être passée à l'atelier de peinture pour un relooking, une chargeuse sur pneus Volvo L90F arborant des imprimés guépard a élu domicile dans l'enclos à guépards du Parken Zoo à Eskilstuna, en Suède.

L'initiative exotique de Volvo CE symbolise la coopération entre deux organisations qui représente l'engagement de Volvo CE en faveur du respect de l'environnement et son soutien au travail accompli par le zoo pour préserver la biodiversité et sauver les espèces en voie de disparition.

Le respect de l'environnement est l'une des trois valeurs fondamentales de l'entreprise, avec la qualité et la sécurité, et Volvo CE est largement réputée pour sa position en matière d'environnement.

Par exemple, il y a moins d'un an, fin 2013, l'entreprise a atteint la neutralité en carbone dans son usine de tombereaux articulés de 45 000m², située à Braås, dans le sud de la Suède. Le site est en outre alimenté uniquement par des sources d'énergies renouvelables, notamment les énergies éolienne et hydraulique, et la biomasse. Il s'agit de la première usine de la sorte dans ce secteur.

Plus que tout autre fabricant, Volvo a bâti sa réputation sur la base du respect de l'environnement et de la durabilité. L'entreprise, fervent défenseur de la durabilité, a fait une percée novatrice dans le domaine des économies de carburant, notamment avec des programmes de formation pour les conducteurs afin de favoriser une conduite éconergétique.



APPROCHE INTELLIGENTE POUR LES GRANDES ENTREPRISES

Volvo CE crée une application pour commercialiser du matériel d'occasion en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique

par Tony Lawrence

Nick Rose (à droite) de Volvo CE avec Gareth Rees, un client

Il n'y a encore pas si longtemps, on pensait que les applications servaient surtout à télécharger de la musique ou des jeux. Elles s'adaptent désormais à tous les besoins et à tous les marchés, comme le montre clairement la nouvelle application « Used Equipment » (Matériel d'occasion) de Volvo CE. Lancée à la fin du mois de juillet et disponible en 25 langues, la dernière application de Volvo CE offre aux clients un accès pratique et immédiat à l'ensemble du matériel d'occasion Volvo disponible sur la zone de vente Europe, Moyen-Orient et Afrique (EMEA) par le biais de leurs smartphones ou de leurs tablettes.

« C'est pour nous un moyen supplémentaire de mettre nos clients au premier plan et d'ouvrir un nouveau canal de communication », explique Nick Rose, le président du Conseil Location et Remarketing de Volvo CE pour la zone EMEA.

« Nous savons qu'un nombre croissant de clients utilisent des appareils mobiles pour trouver du matériel d'occasion. Jusqu'à 40% des recherches sont effectuées de cette manière. Et nous savons également que nos clients sont des personnes qui travaillent beaucoup et dont l'emploi du temps chargé implique qu'ils sont souvent loin de leur bureau, passant régulièrement d'un chantier à l'autre. »

UN SUCCÈS IMMÉDIAT

« L'application leur donne la possibilité de rechercher du matériel d'occasion à tout moment, où qu'ils se trouvent. Elle est facile

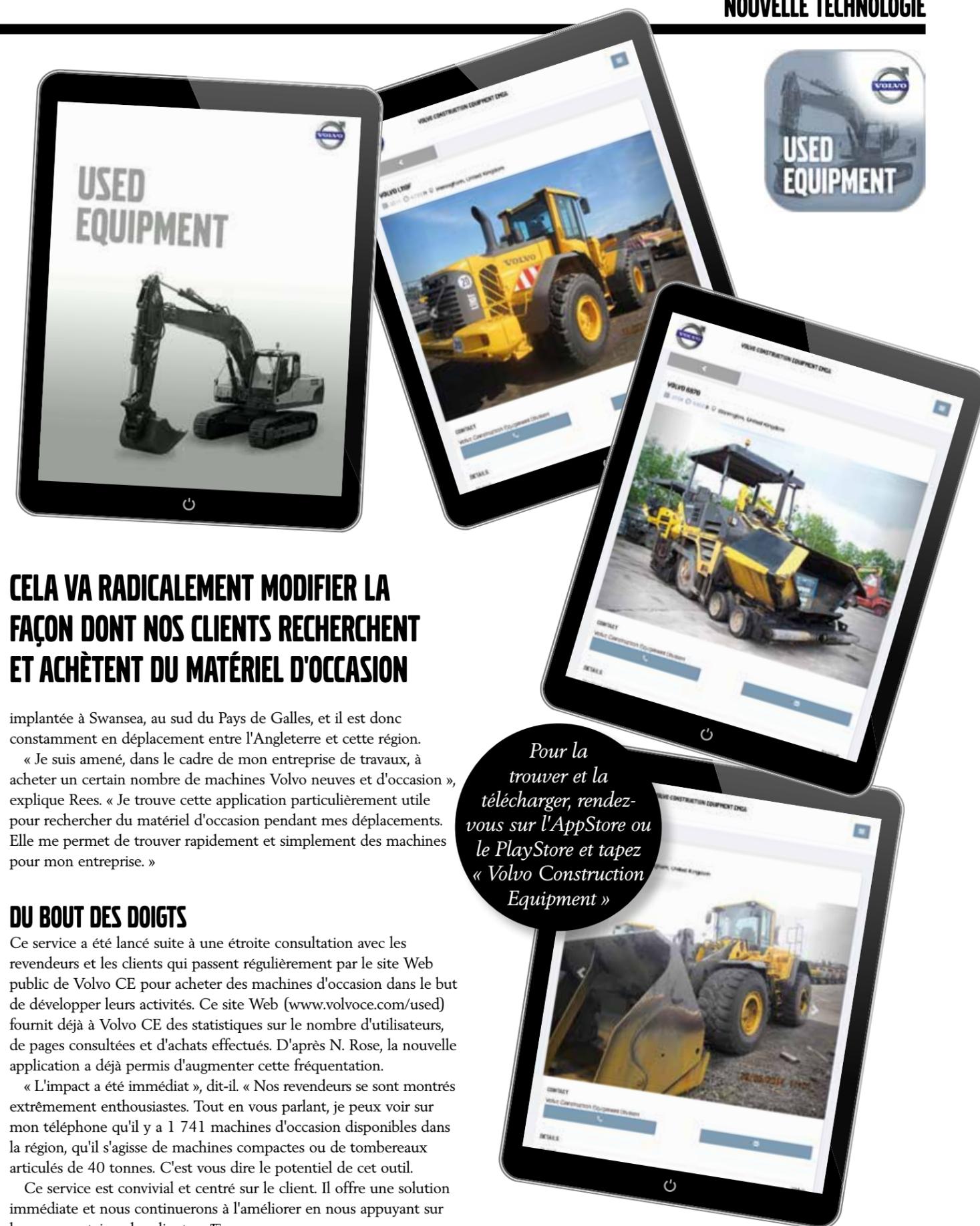
d'utilisation et peut fournir une solution à un problème spécifique auquel ils sont confrontés. Le développement de cette application a représenté pour nous un moyen innovant et stimulant de les assister dans leur travail », déclare N. Rose.

Disponible pour les smartphones et les tablettes Apple et Android, l'application est téléchargeable gratuitement et donne des détails sur l'équipement d'occasion, ainsi que l'adresse e-mail et le numéro de téléphone du revendeur.

« Nous sommes convaincus que cela va radicalement modifier la façon dont nos clients recherchent et achètent du matériel d'occasion », ajoute N. Rose, qui travaille depuis 40 ans dans le secteur des équipements de construction dans le monde entier.

« Une fois que vous avez trouvé la machine qui vous intéresse, il vous suffit d'appuyer sur une touche d'appel pour être directement mis en contact avec le revendeur. Cela signifie en outre que vous avez accès à d'autres offres, comme des services financiers, des contrats d'assistance client, des pièces ou même des garanties, si nécessaire. »

Il existe également une fonction de recherche « Volvo Approved Used » pour les machines de moins de cinq ans ou qui totalisent un maximum de 8 000 heures de service, qui ont fait l'objet d'une inspection complète et, lorsque cela s'est avéré nécessaire, d'une remise à neuf assortie d'une garantie spéciale. Cette application a reçu l'adhésion de nombreux clients, comme celle de l'entrepreneur britannique Gareth Rees. Son entreprise, Gareth Rees Plant, est



CELA VA RADICALEMENT MODIFIER LA FAÇON DONT NOS CLIENTS RECHERCHENT ET ACHÈTENT DU MATÉRIEL D'OCCASION

implantée à Swansea, au sud du Pays de Galles, et il est donc constamment en déplacement entre l'Angleterre et cette région.

« Je suis amené, dans le cadre de mon entreprise de travaux, à acheter un certain nombre de machines Volvo neuves et d'occasion », explique Rees. « Je trouve cette application particulièrement utile pour rechercher du matériel d'occasion pendant mes déplacements. Elle me permet de trouver rapidement et simplement des machines pour mon entreprise. »

DU BOUT DES DOIGTS

Ce service a été lancé suite à une étroite consultation avec les revendeurs et les clients qui passent régulièrement par le site Web public de Volvo CE pour acheter des machines d'occasion dans le but de développer leurs activités. Ce site Web (www.volvoce.com/used) fournit déjà à Volvo CE des statistiques sur le nombre d'utilisateurs, de pages consultées et d'achats effectués. D'après N. Rose, la nouvelle application a déjà permis d'augmenter cette fréquentation.

« L'impact a été immédiat », dit-il. « Nos revendeurs se sont montrés extrêmement enthousiastes. Tout en vous parlant, je peux voir sur mon téléphone qu'il y a 1 741 machines d'occasion disponibles dans la région, qu'il s'agisse de machines compactes ou de tombereaux articulés de 40 tonnes. C'est vous dire le potentiel de cet outil. »

Ce service est convivial et centré sur le client. Il offre une solution immédiate et nous continuerons à l'améliorer en nous appuyant sur les commentaires des clients. »

Pour la trouver et la télécharger, rendez-vous sur l'AppStore ou le PlayStore et tapez « Volvo Construction Equipment »

DU LOCAL À L'INTERNATIONAL

Des acquisitions intelligentes permettent à Volvo CE de devenir un leader mondial

par Nigel Griffiths

Plus tôt cette année, Volvo CE a finalisé l'acquisition annoncée en 2013 du poids lourd américain Terex Corporation, un fabricant de tombereaux de chantier rigides et articulés. Pour Martin Weissburg, le président de Volvo CE, cette transaction a représenté « une opportunité pour Volvo CE de compléter sa gamme de produits ». Il explique en effet que, compte tenu de la hausse des ventes prévue dans le secteur minier, c'est le moment idéal pour l'entreprise de pénétrer le marché des tombereaux rigides. Décrite par l'entreprise comme une « acquisition stratégique qui offre à Volvo CE un considérable potentiel de croissance », cette acquisition est un exemple de processus de croissance qui a permis à une entreprise qui n'était à ses débuts, il y a près de deux siècles, qu'un modeste atelier de la ville suédoise d'Eskilstuna de devenir un acteur mondial, présent sur un grand nombre de grands segments d'activité.

UNE CROISSANCE COMPLÉMENTAIRE

Au fil des ans, de nombreuses acquisitions stratégiques de ce type sont venues compléter le développement interne et la croissance organique de l'entreprise. Grâce à ce processus, Volvo CE est passée d'entreprise d'ingénierie spécialisée à fournisseur de solutions globales, et est devenue l'un des plus grands fabricants d'équipement de construction au monde.

En plus de produire des équipements de construction leaders sur le marché, tels que des chargeuses sur pneus, des équipements compacts, des pelles sur pneus et sur chenilles, des niveleuses,

des tombereaux articulés et des engins routiers, Volvo CE offre également une multitude de services et de solutions après-vente, comme du matériel d'occasion, des sociétés de location, des pièces détachées, des services, des outils et des services financiers. Elle dispose aujourd'hui de sites de production en Suède, en France, en Allemagne, en Chine, au Brésil, au Mexique, en Corée du Sud, en Inde, en Pologne, en Russie et aux États-Unis.

À ses débuts, Volvo était une entreprise d'ingénierie « locale » fondée par trois talentueux ingénieurs suédois : Johan Theofron Munktell et les frères Jean et Carl Gerhard Bolinder. Pendant la seconde guerre mondiale, Volvo AB (elle-même le produit des deux visionnaires suédois Assar Gabrielsson et Gustav Larson) commence à collaborer avec Bolinder-Munktell (BM) dans le domaine de la production de tracteurs et d'autres machines agricoles. AB Volvo, fondée en 1927 par A. Gabrielsson et G. Larson, fait l'acquisition en 1950 de l'entreprise Bolinder-Munktell.

C'est également pendant la période prospère des années 1950 et 1960 que des équipements de construction innovants sont développés. Ceux-ci vont bientôt dominer la production de l'entreprise. Le premier tracteur à moteur diesel fait son apparition en 1952, avant d'être suivi, deux ans plus tard, de la première chargeuse sur pneus, elle-même l'ancêtre de la chargeuse articulée.

En combinant le savoir-faire du charron suédois Lucas Lihnell, le premier tombereau articulé fabriqué en série au monde (aussi appelé « Gravel Charlie ») est lancé en 1966.

CHANGEMENT DE CAP

En 1973, l'entreprise change de nom et devient Volvo BM. Au cours des années qui suivent, certaines des meilleures machines jamais construites par Volvo sont mises en service sur des sites de construction du monde entier.

En 1977, Volvo BM se concentre uniquement sur le développement, la commercialisation et la production d'équipements de construction, et plus particulièrement sur les chargeuses sur pneus et les tombereaux articulés. La décision est prise en 1979 d'abandonner les secteurs agricoles et forestiers et de privilégier les machines de construction.

Suite à un changement de cap stratégique opéré par l'entreprise, la division de fabrication de tracteurs est vendue en 1985 et le nombre d'acquisitions augmente au cours des années 1980 et 1990, avec l'achat de plusieurs sociétés américaines, européennes et asiatiques fabricant des équipements de construction.

En 1985, Volvo BM s'ouvre au marché américain en s'alliant avec le producteur Clark Equipment à travers la fusion de leurs filiales construction-équipement. Trois marques (Volvo BM, Michigan et le producteur de tombereaux Euclid) sont ainsi regroupées sous le nom de VME Group.

Pendant ce temps, en Europe, VME entreprend d'élargir sa gamme de produits et de pénétrer le marché des chargeuses compactes en achetant en 1991 la part majoritaire du leader allemand du secteur, Zettelmeyer Baumaschinen GmbH.

Le groupe acquiert également en totalité Åkermans Verkstad AB, l'entreprise suédoise de fabrication de pelles depuis longtemps présente sur le marché.

L'ÉMERGENCE DE VOLVO CE

En 1995, le groupe Volvo rachète la participation de 50% de VME détenue par Clark ; le groupe est alors rebaptisé Volvo Construction Equipment. La même année, la gamme de produits s'étoffe avec l'arrivée des pelles compactes suite à l'acquisition de la principale société de fabrication française, Pel-Job.

En 1997, ce sont les niveleuses qui font leur entrée dans la gamme de Volvo CE avec l'acquisition de Champion, le géant canadien de la construction de niveleuses. En 2001, les premières niveleuses Volvo sont introduites. Elles deviendront par la suite des références dans le secteur.

Volvo devient la première entreprise étrangère à investir dans



l'industrie coréenne lorsqu'elle achète, en 1998, la division d'équipements de construction lourds de Samsung Industries, donnant ainsi naissance à Volvo Construction Equipment Korea Ltd.

Le marché des pelles sur chenilles représentait un objectif majeur pour Volvo CE et, au bout de quelques années, la production d'une gamme de nouvelles pelles Volvo débute sur le site de Changwon en Corée du Sud.

L'EXPANSION AMÉRICAINE

Volvo CE fait une importante percée sur le marché américain de la construction routière avec l'achat de la division routière d'Ingersoll Rand. L'entreprise développe également son activité dans le domaine des services et de la distribution de pièces détachées à l'international avec la création en 2008 de « Volvo Construction Equipment & Services California » et l'intégration de « Mathews Machinery », une entreprise basée en Californie et récemment acquise.

Cette acquisition permet l'ouverture d'usines de production en Pennsylvanie, en Allemagne, en Chine et en Inde, ainsi que de 20 centres de distribution et de services aux États-Unis et l'embauche de 2 000 employés dans le monde.

Volvo CE se trouve alors en excellente position pour opérer aux États-Unis et sur d'autres territoires extra-européens, et ainsi vendre, louer et promouvoir une gamme de produits comprenant des engins routiers, des équipements compacts et du matériel de maintenance.

Aujourd'hui, Volvo CE possède et commercialise une impressionnante gamme de machines produites sur quatre continents et distribuées dans plus de 200 pays par le biais de concessionnaires et d'entreprises de location, et qui répondent toutes aux mêmes normes élevées de qualité, de sécurité et de respect de l'environnement. ♻️



LES PIONNIERS CHINOIS DE LA COURSE AU LARGE

Représentant la Chine à l'occasion de la Volvo Ocean Race, la Dongfeng Race Team se lance dans une mission sportive inscrite dans le long terme

par Julia Brandon

L'histoire de la voile en Chine est en train de connaître un changement de cap radical grâce à la Dongfeng Race Team, une équipe entièrement soutenue par des sponsors chinois. Ce projet a à cœur de promouvoir la voile en Chine. Son équipe navigante et au sol compte ainsi un nombre important de Chinois qui courront à la fois pour la Chine et pour l'avenir de la voile dans ce pays.

Gérés par OC Sport, les membres de l'équipage et de l'équipe à terre de la Dongfeng Race Team sont impliqués dans une mission sportive de long terme qui dépasse le simple cadre de la campagne 2014-15. Il s'agit en effet de construire un héritage dans le domaine de la navigation au grand large afin de pouvoir atteindre l'objectif d'un équipage 100% chinois lors de la course de 2020-21. Les performances de l'équipe constituent un important coup d'accélérateur pour le développement de la voile professionnelle en Chine. Elles sont d'autant plus remarquables que l'équipe est partie de zéro.

« Nous avons pour ainsi dire condensé 10 à 20 années d'expérience en quelques mois. Ce défi est donc loin d'être aisé », confie Mark Turner, le président exécutif d'OC Sport. « Mais cette démarche est aussi au cœur de ce projet. Nous essayons de construire une base pour la prochaine course de 2020, ainsi que pour les suivantes. »

À la mi-décembre, les sept équipes engagées dans la compétition auront atteint Abou Dhabi, la capitale des Émirats arabes unis. Après Le Cap en Afrique du Sud, il s'agira de la deuxième escale de cette course dont le départ sera donné le 11 octobre à Alicante, en Espagne. Fin janvier 2015, les bateaux devraient avoir atteint Sanya, dans le sud de la Chine. Six autres escales sont au programme avant l'arrivée prévue en juin dans la ville suédoise de Göteborg.

DES COMPÉTENCES DE NAVIGATION

À l'approche du grand départ de cette course de neuf mois, la tâche ne peut que se compliquer pour les navigateurs chinois du Dongfeng. Alors que les autres équipes sont composées de marins



LEURS PERFORMANCES SONT D'AUTANT PLUS REMARQUABLES QUE L'ÉQUIPE EST PARTIE DE ZÉRO

aguerris aux compétences variées, les membres de l'équipe chinoise n'avaient au départ qu'une connaissance très limitée des bateaux Volvo Ocean 65 et peu d'expérience en matière de course au large. Six marins professionnels non chinois plus expérimentés ont été sélectionnés afin de pallier ces manques. L'équipe compte donc un grand nombre de marins professionnels

occidentaux choisis pour leur expérience dans le domaine de la navigation en solitaire qui, de par sa nature même, exige de la maîtrise, de la dextérité et du savoir-faire. Le skipper Charles Caudrelier et le navigateur suédois Martin Strömberg sont les deux seuls marins de l'équipe Dongfeng à avoir déjà pris part à la course. La sélection finale de la Dongfeng Race Team compte également six navigateurs chinois, qui alterneront entre deux ou trois positions fixes sur le bateau et entre des positions clés au sein de l'équipe au sol tout au long de la course.

En tant que nation, la Chine possède un riche patrimoine maritime, ainsi qu'une équipe de voile qui s'est illustrée il y a huit ans lors des Jeux olympiques. Toutefois, rien de tout cela n'est comparable ou ne saurait préparer à ce qu'implique la navigation au grand large. →



**EN MER COMME À TERRE,
L'ENTHOUSIASME ET LE
COURAGE DE L'ÉQUIPE
SONT IMPRESSIONNANTS**

« Les épreuves de voiles courues lors des Jeux olympiques consistent à manœuvrer un petit bateau pendant une heure ou deux », explique Turner. « Les qualités de marin ou la connaissance de la mer ne rentrent pas en ligne de compte. Cela n'implique pas non plus de vivre sur un bateau ou de faire l'expérience du manque de confort personnel. »

La Dongfeng Race Team est la première équipe à s'être officiellement qualifiée pour la Volvo Ocean Race 2014-15, suite au succès d'un voyage d'entraînement de 18 jours dans le Pacifique. Soutenue par Dongfeng Trucks, l'un des principaux fabricants de camions de poids moyen et lourd en Chine et le partenaire-titre de la Dongfeng Race Team, cette campagne comprend un certain nombre d'objectifs clés. Il s'agit tout d'abord de donner de la visibilité à la pratique de la course à la voile chinoise. Le deuxième objectif consiste à faire progresser la mission sur 10 ans que s'est fixée Dongfeng et qui est d'être reconnue internationalement sur de nouveaux marchés clés, tels que l'Afrique du Sud, le Brésil, le

Moyen-Orient et l'Europe. Aucun autre événement sportif ne saurait offrir à cette entreprise une plateforme plus perfectionnée. Toutefois, à l'instar de la navigation au grand large, le sponsoring et le marketing à l'échelle internationale sont des concepts relativement nouveaux en Chine. Il reste à espérer que la fusion de ces deux nouvelles initiatives suscitera l'intérêt des médias internationaux et recueillera l'adhésion du public chinois. Ainsi, on peut dire que la pression monte pour la Dongfeng Race Team.

Par le passé, deux équipes chinoises partiellement sponsorisées avaient pris part à la Volvo Ocean Race : Green Dragon en 2008-09 et Team Sanya en 2011-12. Ces deux équipes ne comptaient qu'un seul membre d'équipage chinois. Toutefois, si l'on se place dans l'optique d'un équipage 100% chinois, il s'agissait d'un premier pas dans la direction que la Dongfeng Race Team emprunte aujourd'hui.

Cette fois-ci, le processus de recrutement est allé bien plus loin. Sur plus de 200 candidats pleins d'enthousiasme et d'espoir, 20

furent initialement retenus, avant que ce nombre ne soit réduit à 12. Le skipper de l'équipe, le français Charles Caudrelier, a eu le dernier mot quant à la constitution de l'équipage. Ce sont avant tout les compétences langagières, la forme physique et l'expertise en matière de navigation qui ont été privilégiées lors de ce processus de sélection intense. Les navigateurs chinois Chen Jin Hao, Yang Jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Kong Chencheng et Liu Xue ont été sélectionnés par C. Caudrelier pour rejoindre l'équipe représentant la Chine.

UN IMMENSE DÉFI

« En fait, on les a empêchés de dormir pendant 48 heures », dit M. Turner. « Nous leur avons demandé d'accomplir une multitude de tâches sur terre et sur l'eau, comme nager et sauter dans un radeau de sauvetage, ou encore se soumettre à des évaluations de leur capacité à travailler en équipe ou à des tests d'intelligence à 3h du

matin sans avoir dormi. Nous cherchions simplement à repousser leurs limites mentales et physiques pour voir lesquels étaient encore opérationnels et souriants à la fin », explique-t-il.

Mal de mer incontrôlable, manque de confort extrême ou encore épuisement total dû aux privations de sommeil : les candidats ont été confrontés à des défis immenses pendant l'entraînement. « Dans l'idéal, nous aurions eu une année supplémentaire et aurions formé une équipe de 20 », explique M. Turner. Aucun de ces défis n'était toutefois comparable à la surprise qui fut la leur lorsqu'ils sont finalement montés à bord. « Ils étaient en état de choc », dit-il. « Ils n'avaient aucune idée de ce dans quoi ils s'engageaient, car c'est quelque chose qui est difficile à comprendre si on ne l'a pas soi-même vécu. »

Lors du voyage d'entraînement, l'équipe a navigué depuis la Chine vers les États-Unis, la France et le Royaume-Uni, parcourant ainsi 10 000 miles nautiques et traversant deux océans, le Pacifique et l'Atlantique.

UNE AMBITION PATRIOTIQUE

Lorsqu'il a intégré l'équipe, Yang Jiru, ou « Wolf », a déclaré : « C'est mon rêve et ma plus grande fierté », avant d'ajouter : « Avant d'intégrer la Dongfeng Race Team, je n'avais pas vraiment de but dans la vie, mais maintenant oui. Je sais qui je suis et où je vais. Je vais représenter mon pays lors de la Volvo Ocean Race. »

C. Caudrelier a déclaré, au sujet de son équipage chinois, que Cheng Ying Kit, ou Kit, est celui qui a le plus d'expérience et de compétences techniques, et que lui et Wolf font preuve d'un grand esprit d'équipe : « C'est l'une des raisons pour lesquelles ils ont intégré l'équipe finale », ajoute-t-il. Si, à seulement 22 ans, Chen Jin Hao est le benjamin de l'équipe, C. Charles le décrit comme possédant un « grand potentiel ».

La Dongfeng Race Team est une campagne chinoise, et son financement l'est également : en effet, Aeolus Tyres et la ville de Shiyuan, pôle majeur de la production automobile, font eux aussi partie des sponsors. Malgré leurs handicaps évidents, on ne peut être qu'admiratif face à l'enthousiasme et le courage à toute épreuve que dégagent les équipes en mer et à terre. Leur manque de compétences et d'expérience est compensé par leur détermination, leur ambition et leur engagement.

« Nous espérons que cette campagne est celle qui va permettre d'ouvrir des portes et d'asseoir la crédibilité de la navigation et du sponsoring en Chine, ce qui est en soi très enrichissant », déclare Turner. « Et les navigateurs chinois ne sont pas les seuls concernés. Il s'agit également d'apprendre à l'équipe chinoise au sol comment gérer efficacement une campagne de cette ampleur d'un point de vue commercial, logistique, technique et communicationnel. En effet, outre les navigateurs, toutes ces compétences seront nécessaires à une future campagne chinoise. »

Comme l'explique Wolf, « la Chine est de retour et la voile est en train d'entamer une nouvelle ère », avant d'ajouter : « Je ne suis pas seulement là pour la Volvo Ocean Race 2014-2015, mais aussi pour le futur de la voile dans mon pays. Je peux vous assurer qu'une fois que ce sport deviendra populaire en Chine, le monde sera surpris par son immense potentiel. »

Consultez volvooceanrace.com pour connaître la progression de chaque équipe pendant la course



L'augmentation des profits passe par le financement intelligent.

Le financement doit être souple, capable de s'adapter à votre situation individuelle. Chez Volvo Financial Services, nous partageons votre compréhension du secteur de la construction et de l'exploitation minière. Et cela est important, car nous comprenons vos défis, nous savons comment vous utilisez votre équipement et nous reconnaissons qu'il faut parfois tenir compte des saisons. Ce sont les petits détails qui peuvent vous faire avancer. Découvrez comment sur volvoce.com.

Volvo Construction Equipment



LE COIN DU CONDUCTEUR



EN ACCORD AVEC SA MACHINE

Un conducteur espagnol parle de sa passion pour la musique classique

par Derek Workman

Photographies de Vicent Bosch

On peut voir, accrochée au-dessus du pare-brise de la chargeuse sur pneus Volvo L110G, la photo d'un garçonnet de trois ans arborant un pull bleu et un sourire timide. Il s'appelle Aitor Molero et tient compagnie à son papa, Eusebio, pendant les longues heures que celui-ci passe derrière son volant. S'il n'y a rien de plus normal pour un père que d'avoir une photo de son fils dans sa cabine, ses autres « compagnons » sont pour le moins inhabituels : ils s'appellent Mozart, Beethoven ou encore Chostakovich.

« Comme je soutiens le Real Madrid, la plupart des gens pensent que j'ai donné à mon fils le prénom d'Aitor Karanka, qui a joué dans ce club avant d'en devenir l'entraîneur adjoint. Pour être honnête, ce n'est pas moi qui ai choisi ce prénom, mais ma femme Ana. » Le sourire de E. Molero semble toutefois indiquer qu'il n'était pas complètement opposé à cette idée.

SE REGROUPER

Si Eusebio Molero soutient son équipe depuis près de 37 ans, son âge actuel, le football n'est toutefois que sa deuxième passion. Cela explique en partie pourquoi la musique classique lui tient compagnie dans sa cabine. Pendant son temps libre, E. Molero joue du saxophone avec 15 autres musiciens dans un groupe local appelé « Agrupación musical l'atropello » (le Scandaleux groupe de musique), ainsi que dans la fanfare municipale locale, qui compte pas moins de 110 musiciens.

« J'ai commencé à prendre des cours de musique à l'âge de sept ans,

mais c'est seulement à 14 ans que j'ai intégré un groupe », explique-t-il. Il a débuté avec le saxophone alto et ténor, et en joue toujours 23 ans plus tard. Il répète de 14h à 18h, après avoir terminé son service du matin dans l'entreprise valencienne Antonio Tarazona SL, qui est le troisième plus grand producteur d'engrais et d'additifs industriels d'Espagne. E. Molero a toujours travaillé dans cette entreprise qui se trouve à 10 minutes de route seulement de son domicile, à Paiporta.

« Nous jouons lors de toutes sortes de festivals et de célébrations, comme les "fallas", la plus importante fête de Valence qui a lieu pendant quatre jours au mois de mars et qui est probablement la plus grande d'Espagne », explique E. Molero. « Ce qui peut sembler plus surprenant, c'est que nous jouons aussi de la musique classique de grands compositeurs, que nous adaptons pour les cuivres. J'ai toujours préféré le classique. Quand je suis dans ma cabine, j'écoute presque toujours un CD de musique classique. Cela me détend et me permet de me concentrer sur mon travail, en particulier lorsque je dois réagir très rapidement. C'est par exemple le cas quand nous déplaçons sur un vraquier des marchandises qui sont livrées à l'usine directement depuis le port de Valence. Nous déplaçons près de 3 000 tonnes par jour et écouter de la musique classique m'aide beaucoup à me concentrer sur ce que je suis en train de faire. »

LE BON VIEUX TEMPS ?

E. Molero est satisfait de la machine qu'il utilise tous les jours, l'une des quatre chargeuses sur pneus Volvo dont la société a récemment →



Le conducteur Eusebio Molero (à gauche) et Jorge Tarazona d'Antonio Tarazona SL se connaissent depuis qu'ils sont enfants

Au volant de la Volvo L110G

fait l'acquisition. On est bien loin des machines lourdes que conduisait son père, qui a pris sa retraite après avoir travaillé 23 ans chez Tarazona, avant l'achat des machines Volvo.

« Quand j'étais petit, mon père (qui s'appelle également Eusebio) m'emmenait travailler avec lui le week-end, donc on peut dire que j'ai grandi au milieu des chargeuses », explique-t-il. « À cette époque, elles étaient très difficiles à manier. Avec les premiers modèles, vous aviez l'impression de conduire un tank. Le volant était si difficile à tourner qu'à la fin de la journée, vos bras étaient aussi musclés que si vous étiez allé à la salle de sport. »

Il ajoute qu'il y a 30 ans, l'idée de fréquenter une salle de sport ne serait même pas venue à l'esprit de la plupart des gens. C'est en travaillant dur qu'on se maintenait en forme.

« Je me souviens que mon père avait un coussin chauffant électrique qu'il plaçait sur le bas de son dos quand il rentrait du travail le soir. À cette époque, de nombreux conducteurs avaient des problèmes de reins à cause des secousses provoquées par le déplacement du godet. » Il était également commun de souffrir de raideurs dans le genou gauche, car la jambe bougeait à peine pendant les longues journées de travail en raison du manque d'espace. Le concept d'« ergonomie » n'existait pas il y a trente ans.

UNE MACHINE MAGIQUE

Il n'est donc pas surprenant que E. Molero soit satisfait de sa nouvelle Volvo L110G. Le système de suspension de la flèche absorbe les chocs et réduit les secousses et les débordements du godet lors des déplacements rapides, le capot moteur à large ouverture électrique offre un accès facile et rapide au compartiment moteur et l'arrêt du moteur se fait après une période de temps prédéterminée (entre deux et 50 minutes).

« Elle se manie d'un seul doigt et il faut environ deux secondes pour ajuster la hauteur à laquelle vous voulez amener votre godet », explique E. Molero. « Elle s'arrête automatiquement à la hauteur désirée, ce qui évite les secousses. Le godet et la surface du sol sont ainsi protégés, et le confort est amélioré pour le conducteur. Tout est conçu pour accroître la productivité, tout en permettant de réaliser d'excellentes économies de carburant et en offrant une puissance bien plus élevée. C'est comme conduire une machine magique. »

Antonio Tarazona SL est toujours une entreprise familiale et l'on pourrait presque dire que E. Molero fait partie de cette famille. En effet, lui et Jorge Tarazona, le frère qui gère la division technique/industrielle, se connaissent depuis l'enfance.

« Tarazona n'a jamais été le genre d'entreprise où les décisions sont prises par la direction avant d'être imposées aux ouvriers sans qu'ils aient voix au chapitre », explique E. Molero. « Quand la décision fut prise de changer les chargeuses sur pneus que nous utilisons depuis huit ans, un groupe représentatif de tous les secteurs de l'entreprise (gestion, administration, finance et opérations) s'est concerté.

Lorsqu'un représentant de Maquinaria y Recambios de Levante SL, le concessionnaire agréé Volvo local, a amené une chargeuse sur pneus Volvo pour en faire la démonstration, nous avons pu la voir en action et les conducteurs ont pu demander tous les renseignements dont ils avaient besoin. L'aspect financier ne nous concerne pas, mais c'est nous qui travaillons tous les jours dans la cabine. Le conducteur est donc mieux placé pour comprendre le fonctionnement de la machine et savoir si elle sera en mesure d'accomplir ce que l'on attend d'elle. »

Avec une garantie prolongée de cinq ans, E. Molero et ses collègues conducteurs sont convaincus que les machines Volvo sauront leur apporter satisfaction et confort dans un avenir proche. 📺

Découvrez-le maintenant



Toutes les actualités et les informations sur Volvo CE, ainsi que des vidéos exclusives, sur votre ordinateur ou votre iPad

volvospiritmagazine.com

VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

SANS PÉRIL, PAS DE GLOIRE.

La course Volvo Ocean Race est l'une des plus difficiles au monde. Nous avons décidé de nous lancer un défi. Pour chaque escale de la Volvo Ocean Race, nous nous engagerons dans un nouveau défi en utilisant nos machines. Après tout, pourquoi seraient-ils les seuls à s'amuser ? Suivez notre progression autour du monde sur le site volvoceanrace.volvo.com

Volvo Construction Equipment

