

spirit



SUR MESURE

Des machines personnalisées

TECHNOLOGIE

Huiles essentielles

CHANGEMENT

CLIMATIQUE

Volvo CE : entreprise pionnière

Besoin d'équipement pour développer votre activité ? Les services financiers de Volvo (VFS) vous donnent un coup de pouce.



Maintenir la croissance d'une entreprise de construction demande des capacités d'adaptation. Pour acheter l'équipement nécessaire, il vous faut donc une offre de financement souple. Chez **Volvo Financial Services**, nous vous proposons des options qui répondent à vos besoins tout en respectant votre budget. Restez productif tout en préservant votre ligne de crédit auprès de votre banque en ayant recours à nos produits d'assurance et de financement sur mesure. Découvrez nos offres spéciales et bien plus encore sur **volvoce.com**.

Tous les produits et services ne sont pas disponibles sur tous les marchés.

Volvo Construction Equipment



BIENVENUE



Anders Petterson (à gauche) et Donald McCarthy, scientifiques chez Volvo CE (p. 41)



spirit EN LIGNE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit - Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCESpirit



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

Du sur-mesure pour des clients satisfaits


Deux articles principaux de ce numéro présentent des machines Volvo personnalisées pour répondre aux besoins de clients travaillant dans des conditions difficiles ou confrontés à des températures extrêmes. Existant depuis seulement 4 ans, l'équipe de solutions pour application spéciale de Volvo CE est relativement jeune, et pourtant, elle fait déjà la différence à l'échelle mondiale.

L'équipe a promptement réagi aux demandes de construction de pelles personnalisées à destination de l'industrie forestière de la Nouvelle-Zélande (p. 10). Un concessionnaire Volvo ravi explique que ses clients ont reçu exactement ce dont ils avaient besoin et les deux modèles actuellement disponibles, les pelles sur chenilles forestières EC250DL et EC300DL, font l'objet d'une grande attention dans cette partie du monde. Aux Pays-Bas, où gestion des crues et protection contre les inondations sont de la plus haute importance, Volvo CE apporte également son aide (p. 36) sous la forme de machines personnalisées qui aident à renforcer les digues.

Volvo CE ne fournit pas uniquement de l'équipement de construction : nos activités de recherche, de développement et d'essais de pointe incluent des composants comme les lubrifiants, et nous vous proposons de découvrir l'un des laboratoires où nos scientifiques s'affairent pour développer les huiles et lubrifiants spécifiques de Volvo CE (p.41).

Le Volvo Group est pionnier en matière de production durable, et Volvo CE continue à ouvrir la voie en matière de lutte contre le changement climatique au sein de l'industrie de la construction, grâce à un partenariat innovant avec le Fonds mondial pour la nature (WWF) concernant la réduction des émissions provenant des produits et de la production. Martin Weissburg, président de Volvo CE, présente les actions menées pour la lutte contre le changement climatique (p. 24) et la stratégie mise en place par l'entreprise pour répondre aux défis qui se posent à l'industrie.

Parmi nos histoires recueillies à travers le monde, des clients satisfaits (p. 34) attestent de la valeur d'une collaboration avec Volvo Financial Services (VFS). De nombreux clients ont besoin de contracter un prêt ou un crédit-bail lors de l'achat d'équipements de construction et c'est à ce moment précis que VFS entre en jeu. Notre article p. 32 vous en explique le fonctionnement.

Retrouvez l'ensemble de ce contenu, des reportages vidéo et des photographies supplémentaires sur le site Web *Spirit* et sur l'application gratuite *Spirit* disponibles sur téléphones mobiles et tablettes. Bien entendu, la version imprimée est également disponible dans 13 langues. Si vous n'êtes pas encore abonné, consultez notre site Web pour savoir comment recevoir votre exemplaire gratuit chez vous. 



THORSTEN POSZWA
Directeur international
Communications externes
Volvo Construction Equipment

Photographies : image principale © Gustav Mårtensson, portrait © Piet Goethals VS56 FR

DANS CE NUMÉRO

3 LE MOT DU RÉDACTEUR

Volvo CE : des machines personnalisées pour des clients satisfaits

6 EN PREMIÈRE LIGNE

Johan Wollin met les mesures de réduction de la consommation d'énergie en application

10 NOUVELLE-ZÉLANDE

Industrie forestière : âmes sensibles s'abstenir !

16 CHINE

La décharge Laogang de Shanghai convertit le gaz en énergie

20 FRANCE

Une carrière de calcaire exploitée par une entreprise familiale fondée en 1895

24 ENVIRONNEMENT

Interview avec le président de Volvo CE, Martin Weissburg

26 BRÉSIL

Une société brésilienne est le principal acheteur de la pelle EC700 de Volvo

30 SÉCURITÉ

La sécurité est au centre des activités de Volvo CE

32 FINANCEMENT

Volvo Financial Services a une connaissance approfondie des clients Volvo et de leurs industries

41 NOUVELLE TECHNOLOGIE

Recherche et développement de lubrifiants et d'huiles chez Volvo CE

44 PARRAINAGE

Volvo contribue à la vie artistique et culturelle de Göteborg

49 LE COIN DU CONDUCTEUR

Un conducteur chinois chante les louanges du tombereau articulé A40D de Volvo

EN COUVERTURE

L'une des six pelles personnalisées Volvo appartenant à de Vries & van de Wiel travaillant sur les protections anti-inondation néerlandaises © Erik Luntang

36 PAYS-BAS

Des pelles sur chenille Volvo personnalisées sont déployées afin de renforcer la protection anti-inondation du pays



10



30



24



16

MAGAZINE SPIRIT DE VOLVO CE Septembre/Octobre/Novembre 2015 NUMÉRO : 56

PUBLIÉ PAR : Volvo Construction Equipment SA
ÉDITEUR EN CHEF : Thorsten Poszwa
COORDINATION ÉDITORIALE : Krista Walsh
PRODUCTION ET CONCEPTION ÉDITORIALES : CMDR sprl
www.cmdrcoms.com

RÉDACTEURS : Sam Cowie ; Julian Gonzalez ; Nigel Griffiths ; Justin Harper ; Kate Holman ; Patricia Kelly ; Tony Lawrence ; Jeff Rogers ; Cathy Smith ; Michele Traverso ; Catherine Wells
PHOTOGRAPHES : David Alexander ; Mats Backer ; Jennifer Boyles ; Piet Goethals ; Dan Holmqvist ; Ingmar Jernberg ; Ola Kjelbye ; Erik Luntang ; Gustav Mårtensson ; Daniele Mattioli ; Lianne Milton ; Sofia Paunovic ; Bea Uhart ; Sander de Wilde



Merci d'envoyer tout commentaire relatif aux articles de ce magazine par courrier à Volvo CE 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



UN CONCENTRÉ D'ÉNERGIE

Rencontre avec le responsable de la mise en œuvre des mesures de réduction de la consommation d'énergie

par Cathy Smith

Alors qu'il était adolescent et bricolait dans le garage de sa maison située à Helsingborg, dans l'extrême sud de la Suède, Johan Wollin a réalisé combien il aimait mettre la main à la pâte. Dès 14 ans, Johan Wollin démontait cyclomoteurs et motos pour essayer d'augmenter leur vitesse.

« À une époque, je possédais trois motos mais j'étais encore trop jeune pour passer le permis », se souvient-il.

En le voyant en costume cravate, difficile d'imaginer l'adolescent au T-shirt couvert de cambouis qu'il était. Actuellement responsable, entre autres choses, de la protection de l'environnement sur les sites de Volvo Construction Equipment, Johan Wollin explique s'être naturellement orienté vers des études universitaires en ingénierie mécanique. Il a commencé ses études à Trollhättan, en Suède, où se trouve le siège social de Saab, avant de déménager à Coventry, au Royaume-Uni, berceau de l'industrie automobile britannique, dont il garde un très bon souvenir.

HÉRITAGE

« L'héritage automobile imprègne la ville de Coventry. Jaguar et Rover y ont leurs sièges sociaux et des noms historiques, tels que Singer Motors et Triumph, sont très présents. »

Il rit en se remémorant qu'étudiant au Royaume-Uni, il avait acheté, non pas une voiture britannique, mais une voiture d'occasion Volvo 440 à un agriculteur. « Je crois qu'il l'utilisait pour transporter des animaux. Elle n'a jamais cessé de sentir mauvais : au moment de la vendre, dix ans plus tard, je trouvais encore de la paille sous les sièges », explique-t-il.

En l'an 2000, cette fidèle voiture lui permit de retourner à Göteborg où il avait été embauché en tant qu'ingénieur en →



NOUS RESTONS FIDÈLES À NOS VALEURS FONDAMENTALES



développement de moteurs pour Volvo Cars.

Après 5 ans en Suède, il a travaillé en Chine et en France pour Autoliv, spécialiste suédois des systèmes de sécurité automobiles, puis a passé une courte période chez Toyota à Bruxelles.

DES RACINES DURABLES

En 2012, Johan Wollin est retourné aux origines en rejoignant Volvo CE, sise à Bruxelles. Il cumule désormais les titres de : Global Director Industrial/Manufacturing Engineering et Global Director Health & Safety and Environmental Care.

La dimension environnementale de son travail lui rappelle ses études à Coventry et notamment sa thèse sur l'amélioration de la circulation de l'air au sein des catalyseurs. Il s'agissait de sa première incursion dans le monde du développement durable, qu'il n'a plus jamais quitté.

« Si le réchauffement climatique dépasse deux degrés, les répercussions auront un impact majeur pour de nombreuses personnes à travers le monde. Il est donc de notre devoir de nous assurer que cela n'arrive pas », explique-t-il.

Johan Wollin est particulièrement fier du partenariat de Volvo avec le Fonds mondial pour la nature (WWF) dans le cadre du défi Climate Savers. « J'estime que Volvo fait vraiment du bon travail en matière de protection de l'environnement. Nous restons fidèles à nos valeurs fondamentales et il ne s'agit pas d'une stratégie marketing. »

Johan Wollin est à la tête d'un projet majeur au sein de Volvo CE, qui vise notamment à réduire la consommation d'électricité en période d'inactivité, c'est-à-dire l'électricité consommée lorsque l'entreprise ne travaille pas, comme les soirées ou les week-ends.

« Il s'agit uniquement d'éteindre les appareils et de changer les comportements et les habitudes. Lorsque vous partez de chez vous, vous ne laissez pas la télé allumée, explique-t-il. Sur nos sites, même si vous ne pouvez pas complètement éteindre certaines machines,

vous pouvez éteindre leur système hydraulique par exemple et conserver un seul système de contrôle actif. »

UNE STRATÉGIE LUMINEUSE

Grâce au contrôle des résultats de l'initiative mis en place par le WWF, Johan Wollin affirme que Volvo CE a « monté son niveau de jeu ». Quelques-uns des sites de Volvo gaspillaient effectivement 40 % de leur électricité en laissant des appareils et des machines allumés. L'objectif est de parvenir à une consommation d'électricité en période d'inactivité de moins de 15 %. Quelques-uns des plus gros sites mondiaux placés sous surveillance ont déjà surpassé ces attentes.

Johan Wollin souligne l'« excellent travail » réalisé en Corée du Sud et au Brésil, dont les valeurs sont bien inférieures aux 10 % visés.

En examinant le graphique de la consommation en électricité du site Volvo CE en Corée du Sud, il pointe une baisse significative au milieu de la journée.

« Cela correspond au moment où ils éteignent les lumières pour aller déjeuner. Ils prennent les économies d'énergie véritablement à cœur. »

Bien entendu, cela bénéficie également à l'entreprise. Il s'agit d'une stratégie autofinancée. Les économies en électricité devraient atteindre 1 million de dollars, qui pourra ensuite être réinvesti dans la seconde phase de l'initiative Climate Savers, concernant la réduction de la consommation d'énergie au cours de la production. L'objectif final est que l'ensemble des sites de Volvo CE présente un bilan en carbone neutre.

Johan Wollin est prêt à relever le défi et cite Pehr G. Gyllenhammar, ancien président et directeur général de Volvo : « Comme il le disait en 1972, lorsqu'il s'agit de gérer le changement climatique, nous faisons partie du problème, mais également de la solution. »

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application Spirit pour voir la vidéo de l'interview

UNE CONCEPTION SUR MESURE

Des pelles personnalisées Volvo contribuent à la croissance
d'une part vitale de l'économie néo-zélandaise →

par Jeff Rogers



Photographies de David Alexander



Rory Button de Button Logging (à gauche)
aux côtés de Mark Keatley de TransDiesel

Les hautes terres boisées de Canterbury en Nouvelle-Zélande ne sont pas un lieu pour les âmes sensibles, particulièrement au cours des mois hivernaux de juin, juillet et août durant lesquels le gel et la neige peuvent faire chuter les températures jusqu'à - 20 °C. Ce paysage accidenté, le massif montagneux des Alpes du Sud qui s'étire en toile de fond presque tout le long de l'île du Sud, est un lieu privilégié de la culture de pins destinés à l'exportation.

Un équipement adapté est la clé de la bonne récolte de cette production et Volvo CE répond désormais à la demande de ses clients en proposant des transporteurs forestiers, conçus pour résister aux conditions difficiles de cette région, aussi connue sous son nom Maori de *Aotearoa*.

Quatre machines de cette nouvelle gamme sont d'ores et déjà utilisées en Nouvelle-Zélande et deux autres sont en chemin. Deux versions sont pour l'instant disponibles aux consommateurs : la pelle sur chenilles forestière EC250DL et la EC300DL, plus lourde.

Exploitant des centaines d'hectares des Malvern Hills dans la région de Canterbury sur la côte est de l'île du Sud, Rory Button de Button Logging conduit l'une des nouvelles pelles sur chenilles forestières EC300DL, livrée prête à l'emploi et aussitôt mise en service.

UN MATÉRIEL PERFECTIONNÉ

« La foresterie n'est pas l'industrie la plus hospitalière de Nouvelle-Zélande. Les équipements doivent être suffisamment robustes pour résister à notre environnement, explique-t-il. L'exploitation forestière est ici très différente de celle qui est pratiquée en Europe par exemple. Les troncs d'arbres sont bien plus imposants et nous utilisons davantage de machines sur chenilles. »

Les machines ont été lancées sur le marché par l'équipe de solutions pour application spéciale de Volvo CE, dirigée par le gestionnaire de projets commerciaux Peter Lam. Le concessionnaire

TransDiesel de Volvo CE en Nouvelle-Zélande, sis à Christchurch, a joué un rôle déterminant dans la campagne menée pour obtenir la réalisation de cette pelle faite sur mesure.

TransDiesel a obtenu exactement ce qu'il souhaitait et Mark Keatley, directeur marketing, est extrêmement satisfait du résultat. « Nous ne représentons qu'un petit marché, explique-t-il, mais nous avons su nous faire entendre et Volvo a envoyé son équipe. »

L'équipe Volvo a visité diverses exploitations afin de développer une machine forestière adaptée aux conditions difficiles de la Nouvelle-Zélande.

Le terrain de l'arrière-pays est boueux et compte de nombreux rochers susceptibles d'endommager l'équipement. Les transporteurs forestiers sont équipés d'un châssis haut et large muni d'une protection inférieure spéciale robuste et d'une protection des chenilles sur toute leur longueur. Le capot de moteur, les panneaux latéraux à la résistance accrue, ainsi que les réservoirs hydrauliques et de carburant renforcés de la machine, comptent parmi ses points forts. De nombreuses caractéristiques, notamment une cabine spécialement conçue et renforcée, dotée de trois issues de secours placées au niveau de la lunette arrière, de la porte latérale et de la trappe de toit, contribuent à offrir au conducteur un environnement sécurisé.

Les machines sont munies d'une attache rapide Volvo, afin de pouvoir être équipées d'une vaste gamme d'outils comme des grappins ou des godets en fonction de la tâche à accomplir. « Elles peuvent récolter, traiter, charger, récolter des souches, creuser des tranchées, planter et construire des routes », explique Mark Keatley.

LOCALISATION

« La machine Volvo est l'une des meilleures que j'ai jamais conduites, déclare Rory Button. Elle est agréable à manœuvrer et les mouvements →



Juin, juillet et août sont ici des mois hivernaux

de sa flèche sont rapides, ce qui implique qu'elle est bien plus efficace. » Il est également en mesure de garder un œil sur ce qui se passe à l'arrière et dans l'angle mort arrière droit grâce aux informations fournies par deux caméras embarquées et affichées sur son écran.

La pelle est en outre dotée d'un système télématique CareTrack, qui permet non seulement à l'entreprise de connaître la position géographique de la machine, mais également d'évaluer l'efficacité de l'utilisation de la machine par le conducteur, en enregistrant notamment la consommation de carburant et le temps de travail. La pelle alerte également le conducteur et communique avec TransDiesel lorsqu'elle doit faire l'objet d'une maintenance.

Troisième industrie la plus importante du pays après l'agriculture et le tourisme, la foresterie constitue une part vitale de l'économie de la Nouvelle-Zélande et rapporte plus de 1,6 milliard de NZD par an (1,1 milliard de USD et 987 millions d'EUR). Les espèces indigènes, telles que le totara et le kauri, dont certaines sont centenaires et représentent des attractions touristiques, sont généralement interdites à la récolte.

Près de 18 millions d'hectares, composés essentiellement de pins de Monterey ou de pins néo-zélandais, sont cependant exploitables. Les sapins de Douglas, ainsi que diverses espèces de cyprès et d'eucalyptus, sont aussi cultivés pour être commercialisés sur les marchés intérieurs et à l'export. Un peu moins de la moitié des grumes et du bois traité est exportée à l'étranger, principalement en Australie, en Chine, au Japon, en Corée du Sud, aux États-Unis, en Indonésie et en Inde. En plus des grumes, les produits d'exportation incluent également entre autres le bois scié, les panneaux, les copeaux de bois, la pâte de bois et le papier.

SAIN ET SAUF

Dave Button, père de Rory Button et copropriétaire de l'entreprise

familiale, est fier de la dernière acquisition de la société et souhaitait l'essayer immédiatement après sa livraison. « Elle fonctionne à merveille, déclare-t-il. Elle travaille également rapidement et consomme peu de carburant. »

Économie et efficacité énergétique sont essentielles pour Button Logging, qui compte trois équipes de bûcherons et une équipe de voirie travaillant sur différents sites à Canterbury. Christchurch est en pleine reconstruction après les tremblements de terre dévastateurs de 2011 qui ont mis la ville sens dessus dessous, tuant 185 personnes et privant des milliers de personnes de leurs foyers.

Pour le plus grand plaisir de son propriétaire, la machine n'exigeait aucune modification au niveau du système hydraulique, des chenilles ou de la cabine. Cette dernière est pratiquement indestructible, caractéristique cruciale au sein d'une industrie où le taux d'accidents est sujet à controverse. Un taux de mortalité élevé, avec 10 morts en 2013, a placé l'industrie sous le feu des projecteurs. Les dispositifs de sécurité de l'EC300DL de Volvo, notamment sa cabine conforme à la norme ROPS équipée d'une vitre centrale renforcée d'une épaisseur de 31 cm, sont donc chaleureusement accueillis par l'industrie forestière néo-zélandaise.

Un nouveau Forest Industry Safety Council (FISC, conseil de sécurité de l'industrie forestière) travaille sur des améliorations comme de meilleurs équipements et formations. Les résultats sont déjà là avec un seul décès à déplorer l'année dernière et une diminution de 60 % des notifications de blessures graves. Alors que le conseil fait pression pour obtenir des équipements plus sûrs, la nouvelle machine Volvo et sa cabine sur mesure à la robustesse inégalée font l'objet d'une attention croissante. 📺

Visitez le site Web *Spirit* ou téléchargez l'application *Spirit* pour regarder une vidéo relative à ce reportage



**LA MACHINE VOLVO EST
L'UNE DES MEILLEURES QUE
J'AI JAMAIS CONDUITES**

PAS DE TEMPS À PERDRE

La décharge Laogang convertit le gaz extrait des déchets en énergie et constitue l'un des plus importants projets de ce type en Asie

par Michele Traverso

Le rugissement d'un A380 de la Lufthansa poussé à pleine puissance lors de son décollage de l'aéroport international de Shanghai-Pudong vient rompre la paix et le calme de la campagne. Mis à part le bruit des avions, la seule autre perturbation rencontrée sur la route boueuse qui borde la décharge Laogang provient du chant des criquets et des oiseaux.

Le responsable de l'exploitation de Laogang, Sun Yan Feng, effectue son inspection journalière afin de veiller au bon déroulement des activités du site. Au loin, une demi-douzaine de machines différentes se chargent d'aplanir une colline large et peu élevée, partiellement couverte d'une bâche noire. Le site, qui ressemble au décor d'un film de science-fiction dystopique, est la dernière demeure d'un tiers de la production journalière de déchets municipaux de Shanghai. La ville abrite plus de 23 millions de personnes. Aussi, le travail abattu par la décharge Laogang n'est pas une mince affaire. Curieusement, aucune odeur ne s'en dégage.

Un tombereau articulé A40D de Volvo s'avance vers Sun Yan Feng pour s'occuper d'un monticule de terre fraîchement creusée, situé au bord de la décharge. Pour des raisons d'hygiène, les déchets sont recouverts de terre : celle-ci piège les odeurs, prévient la prolifération des insectes et autres parasites, tout en favorisant l'environnement hypoxique nécessaire à la production de gaz permettant de générer de l'électricité. « Nous recouvrons les déchets d'une couche de 20 cm de terre », explique Sun Yan Feng, avant de donner une description



Un tombereau articulé A40D de Volvo recouvre les déchets de terre

Photographies de Daniele Mattioli

simple du processus continu de la mise en décharge : « Déchets, ajouter de la terre, enlever la terre, ajouter des déchets, ajouter de la terre, puis enlever la terre et ajouter des déchets. »

LE TRAVAIL D'UNE VIE

La décharge Laogang, située à 60 km du centre-ville de Shanghai, est exploitée par Shanghai Old Port Garbage Disposal Co Ltd, co-entreprise créée par Veolia, qui détient 60 % des parts, et la branche d'investissement de l'administration municipale. L'espérance de vie initiale de l'installation était de 45 ans, mais suite à une augmentation

de 8 000 tonnes de sa capacité journalière, son exploitation devrait se poursuivre sur une autre décennie au moins, jusqu'à atteindre un pic de 80 millions de mètres cubes.

Comme pour beaucoup de projets d'infrastructure en Chine, ses données statistiques sont ahurissantes. Mesurant 4,2 km de long et 800 m de large, la décharge couvre une aire totale de 361 hectares de terrain regagné sur la mer de Chine orientale. Pour remettre les choses en perspective, la décharge avale quotidiennement l'équivalent de 114 tombereaux articulés A40D remplis de déchets. Depuis sa création, la décharge Laogang a absorbé quelque 27 millions de tonnes de déchets.

Après avoir ramassé la terre, l'A40D retourne dans la zone active pour se délester de son chargement. Celui-ci est ensuite réparti sur l'ancienne couche et recouvert de terre et de géomembranes, membranes imperméables utilisées pour contenir les déchets et les lixiviats associés. Le flux de trafic est impressionnant : toutes les 30 secondes, un poids lourd jaune vif plein, aux dimensions comparables à celles d'un container, et un autre vide quittent le chantier.

« Nous en possédons environ 100 et chacun d'entre eux effectue 5 trajets par jour », explique Sun Yan Feng en précisant que les poids lourds sont chargés de déchets solides dans une station d'accueil et →



Sun Yan Feng, responsable de l'exploitation de Laogang

de tri voisine, approvisionnée par une flottille de barques récupérant les déchets du centre-ville de Shanghai.

POLYVALENCE

« Nous sommes propriétaires de quatre tombereaux articulés Volvo et ils nous sont bien utiles, car ils sont à même de s'adapter à l'état désastreux de nos routes », déclare Sun Yan Feng, décrivant la manière dont les tombereaux sont utilisés pour déplacer le lixiviat, à raison de quatre ou cinq chargements par jours, et parfois même les déchets, si nécessaire.

Selon Sun Yan Feng, le principal critère de choix est la haute fiabilité des équipements. « Mis à part la nécessité d'être régulièrement entretenu, le A40D possède un taux de défaillance extrêmement bas qui nous permet de l'utiliser en continu. »

Il poursuit avec l'aspect financier du projet :

« Nous avons la possibilité de gagner 200 millions de RMB par an alors que l'entreprise génère une marge relativement faible », explique-t-il, en ajoutant que l'entreprise a réalisé un bénéfice de 30 millions de RMB l'année dernière. Le coût le plus important, et de loin, provient du traitement des composants chimiques du lixiviat.

Gérer une décharge moderne ne se résume pas seulement à creuser un trou et à le remplir de déchets. Les réservoirs de lixiviat

récupèrent les boues qui s'infiltrent dans les monticules de déchets. Leur contenu doit être impérativement traité avant qu'il n'atteigne et contamine le réseau d'eaux souterraines.

Les conducteurs de la décharge récupèrent également les gaz résultant de la décomposition des déchets qui sont ensuite brûlés pour produire de l'énergie. Si ce processus ne permet pas d'obtenir des gains financiers substantiels, il contribue à la réduction de la quantité de gaz à puissant effet de serre relâchée dans l'atmosphère. L'opération permet également de gagner des crédits de carbone qui peuvent être échangés sur les marchés internationaux. La production d'électricité est assurée par une filiale car ce secteur d'activité nécessite la formation d'une co-entreprise, dont la participation de contrôle doit être détenue par un parti chinois.

GÉRER UNE DÉCHARGE MODERNE NE SE RÉSUME PAS SEULEMENT À CREUSER UN TROU

PAS DE GASPILLAGE

De retour en ville, si la collecte séparée des matières recyclables est généralisée, les services d'enlèvement des déchets du gouvernement ne disposent pas des ressources nécessaires à l'instauration d'un système de recyclage et les déchets terminent donc dans la pile des déchets solides non triés de la ville.

« Le recyclage n'est correctement effectué que dans les petites poubelles », explique Sun Yan Feng, faisant référence aux bacs de



4 tombereaux articulés A40D sont utilisés sur le site

recyclage publics et à l'armée informelle de travailleurs immigrés des villes chinoises qui récupèrent tout ce qu'ils peuvent vendre aux ferrailleurs. Le commerce de la ferraille est florissant et encourage fortement ceux qui n'ont pas d'autre source de revenus à récupérer papier, verre, bois, métal et autres matériaux pour les vendre ensuite. S'il n'existe aucune étude à ce sujet, le système est efficace et aiderait au recyclage de quelque 38 % des déchets municipaux solides produits en Chine chaque année.

Kino Zhao de Volvo CE, responsable des ventes industrielles et des grands comptes en Chine, explique que les tombereaux Volvo ont été apportés par Veolia au moment de la création de la co-entreprise. « Notre concessionnaire local, Shanghai Fullback Full Construction Equipment, est cependant responsable des services et des pièces », déclare-t-il.

La décharge Laogang est une preuve frappante de la croissance économique chinoise et de ses conséquences inéluctables. Alors que des millions de personnes sont sorties de la pauvreté au cours des trois dernières décennies en Chine, le rejet de déchets municipaux a atteint des sommets, nécessitant de nouvelles techniques de gestion des déchets et de nouveaux outils pour les traiter.

« Ces dix dernières années, nous avons chargé 27 millions de déchets, déclare Sun Yan Feng. Au fur et à mesure que notre

équipement arrive au terme de son cycle de vie, nous prévoyons d'acheter davantage de machines Volvo pour répondre à notre capacité croissante. »

D'après Sun Yan Feng, la Chine se tourne de plus en plus vers les incinérateurs, car les décharges n'ont pas vraiment la cote auprès du grand public. Or, si l'odeur des incinérateurs est moins forte, particulièrement en été, ils rejettent plus de substances chimiques nocives dans l'atmosphère et coûtent trois fois plus cher par tonne de déchets traités. Selon lui, la différence de coût s'explique par l'absence de tri des déchets municipaux, qui nécessitent ainsi une dépense en énergie plus importante lors de leur combustion. « Nous coûtions entre 60 et 80 yuans par tonne au gouvernement, contre près de 200 yuans à volume égal pour les incinérateurs. »

Sun Yan Feng reconnaît qu'il s'agit d'une activité complexe, alors qu'il prend un instant pour visualiser les dix dernières années sous la forme d'un amoncellement de 27 millions de tonnes de déchets, tout en s'interrogeant sur son rôle dans la construction d'un avenir meilleur pour la Chine. « Il s'agit là de ma contribution au bien-être de la société. »

LA DÉCHARGE LAOGANG EST UNE PREUVE FRAPPANTE DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE CHINOISE

Visitez le site [Web Spirit](#) ou téléchargez l'application [Spirit](#) pour regarder une vidéo



L'entreprise familiale Sylvestre-Béton a récemment passé commande de huit nouvelles chargeuses sur pneus

L'EXCELLENCE TOUT SIMPLEMENT

La synergie entre un client Volvo CE et son concessionnaire local est la clé de leurs succès combinés

par Catherine Wells

Tandis que des charges de dynamite sont déclenchées aux abords d'une falaise calcaire, un bruit sourd résonne dans la carrière Les Chaux de la Tour dans la région du Luberon, dans le Sud-Est de la France. Les nuages de poussière blanche se dissipent et révèlent la paroi rocheuse nouvellement abattue, donnant le signal au convoi de véhicules qui entame sa descente le long d'une route sinueuse pour rejoindre le fond de la carrière.

En tête de file, une chargeuse sur pneus L180H de Volvo abrite un conducteur équipé de lunettes teintées pour se protéger du soleil provençal éblouissant et pousse les parois calcaires.

La carrière est la propriété du groupe industriel belge Lhoist, mais son exploitation est la responsabilité de Sylvestre-Béton, entreprise locale fondée en 1895. Rudy Sylvestre, 37 ans, est la cinquième génération à diriger l'entreprise familiale. Et comme l'entreprise exploite huit carrières dans le Sud de la France, elle est un client important de Volvo CE et de Volvo Trucks.

Rudy Sylvestre a récemment passé commande de plus de 25 camions FH500 Volvo et de 11 autres machines Volvo : deux pelles hydrauliques sur chenilles EC360CNL et une EC460CL, ainsi que huit nouvelles chargeuses sur pneus des modèles L30G, L120H, L150H et L180H.

DES NÉGOCIATIONS DIFFICILES

Si Rudy Sylvestre et Olivier Marziano, du concessionnaire local Volvo CE, se connaissent depuis près de 15 ans, les négociations n'ont pas été simples. Ils rient ensemble des négociations strictes menées par Rudy Sylvestre.

« Nous sourions aujourd'hui, mais ça a été vraiment dur, se souvient Olivier Marziano. Négocier avec Rudy Sylvestre n'est pas chose aisée. Les tractations ont duré un mois et demi. Je venais ici tous les deux jours pour faire des démonstrations et organiser des essais tout en faisant face à des concurrents féroces. » Il regarde ensuite par-dessus →



Olivier Marziano, directeur commercial de Payant PACA



L'entreprise de Rudy Sylvestre exploite huit carrières dans le Sud de la France



son épaule et aperçoit l'une des machines Volvo de la carrière et ajoute : « Toutefois, ça valait le coup : le résultat est là. »

Quel a été le facteur déterminant pour Rudy Sylvestre ? « Les relations humaines, la qualité du service et le prix de revente en font les meilleures machines du marché », répond-il simplement.

Jusqu'à 400 000 tonnes de calcaire sont extraites annuellement sur ce site, ce qui met les machines à rude épreuve et, comme elles sont remplacées tous les cinq ans, la valeur de revente est un facteur clé.

Olivier Marziano, visiteur régulier du site, remarque : « Il faut acquérir une connaissance approfondie de l'activité de votre client. »

Il observe une pelle Volvo récupérer le calcaire récemment abattu et vider sa charge dans un camion, qui effectuera ensuite le trajet jusqu'à la machine de broyage d'une carrière voisine. Le calcaire sera sûrement utilisé pour le drainage des routes ou réduit en fine poudre de carbonate de calcium, entrant dans la composition de produits pharmaceutiques et de dentifrices.

PLANIFIER À L'AVANCE

Basé à Aix-en-Provence, Olivier Marziano est le directeur commercial de Payant PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur), un des plus grands concessionnaires de Volvo CE en France.

Le succès du marché passé avec Rudy Sylvestre est l'illustration de l'énergie déployée par Olivier Marziano pour développer le marché

de Volvo CE dans la région. Bien entendu, il a également été difficile de parvenir à un tel résultat alors que l'activité de construction ralentissait considérablement en France.

Comme tout le monde, Rudy Sylvestre a senti passer la crise et a été forcé de vendre une partie de son activité de cimenterie. Il affirme cependant avoir mis ce temps à profit pour se préparer à la reprise, inéluctable.

« Lorsque vous avez touché le fond, vous commencez à tout remettre en question, comme par exemple votre choix d'équipement. Nous avons énormément investi cette année, ainsi que l'année dernière, pour obtenir des équipements plus efficaces et plus économes en maintenance et en frais de carburants. »

Il affirme maintenant être beaucoup plus optimiste. Observant les montagnes du Luberon environnantes, il désigne certains des villages perchés sur les hauteurs, réputés les plus beaux de France, tels que Gordes et Lacoste.

« Il n'existe pas de meilleur endroit pour vivre », explique-t-il. En ce qui concerne ses perspectives d'avenir, il laisse entendre qu'un nouveau projet se prépare. « Nous achèterons d'autres machines », affirme-t-il en marquant une pause, avant d'ajouter avec un sourire : « Je pense que ce seront des Volvo. »

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application Spirit pour regarder une vidéo de la carrière

Les machines sont remplacées tous les cinq ans

UN RÔLE PRÉPONDERANT

La collaboration est la clé du succès des actions environnementales, déclare Martin Weissburg, président de Volvo CE

par Patricia Kelly

Reconnue comme pionnière en matière de production durable, Volvo CE continue d'ouvrir la voie en termes d'actions environnementales dans le secteur de la construction. Une collaboration continue entre l'industrie, les universitaires, les organismes gouvernementaux et les organisations non gouvernementales est toutefois essentielle pour que l'industrie progresse vers un avenir plus durable, explique Martin Weissburg, président de Volvo CE. Aucun secteur ne peut atteindre les objectifs climatiques seul.

Ayant récemment organisé le premier sommet de l'initiative Construction Climate Challenge (CCC), lancée par Volvo CE en 2014 afin de soutenir la protection de l'environnement et le rendement énergétique dans l'ensemble du secteur de la construction, Martin Weissburg explique que les participants au sommet ont souligné que les dommages environnementaux sont plus graves que l'on ne le craignait.

« Des rapports inquiétants sur l'état de l'environnement ont été présentés, déclare-t-il. Chacun d'entre nous doit faire sa part pour avancer vers une solution. Chaque entité prenant part à l'effort de coopération, notamment l'industrie et les fabricants, doit accélérer ses activités, investir davantage et augmenter sa portée pour faire partie intégrante de ce vaste groupe collaboratif et susciter des changements. » Selon Martin Weissburg, la solution est « un rassemblement de tous les secteurs, pas uniquement de l'industrie ». Il reconnaît qu'une collaboration existe, mais estime qu'elle n'est pas suffisante.

D'après Martin Weissburg, la réussite nécessite également une terminologie et des unités de mesure communes afin d'évaluer l'impact du changement climatique, ainsi que les améliorations potentielles pour l'environnement.

DE BONNES PRATIQUES COMMERCIALES

« Prendre le parti de protéger l'environnement et de réduire les émissions de CO₂ ne constitue pas toujours une bonne solution commerciale pour tous, concède Martin Weissburg. L'une des valeurs fondamentales de Volvo est la protection de l'environnement. Nous nous réveillons donc chaque matin en y pensant, ainsi qu'aux bénéfices que cela nous apporte. »

La résistance face au changement et la réticence à agir montrent l'importance de l'instauration de politiques et de lois selon Martin Weissburg, qui cite les normes d'émissions pour les moteurs comme exemple.

« Les normes ont changé par le passé et continuent de changer. L'ensemble de l'industrie doit participer, nous sommes donc tous sur un pied d'égalité et devons suivre les mêmes règles. Ceci favorise l'innovation, les investissements et les changements. Lorsque politique et industrie se rejoignent, la société en bénéficie et les répercussions sur l'environnement sont positives. »

DES ACTIONS ET NON DE SIMPLES PAROLES

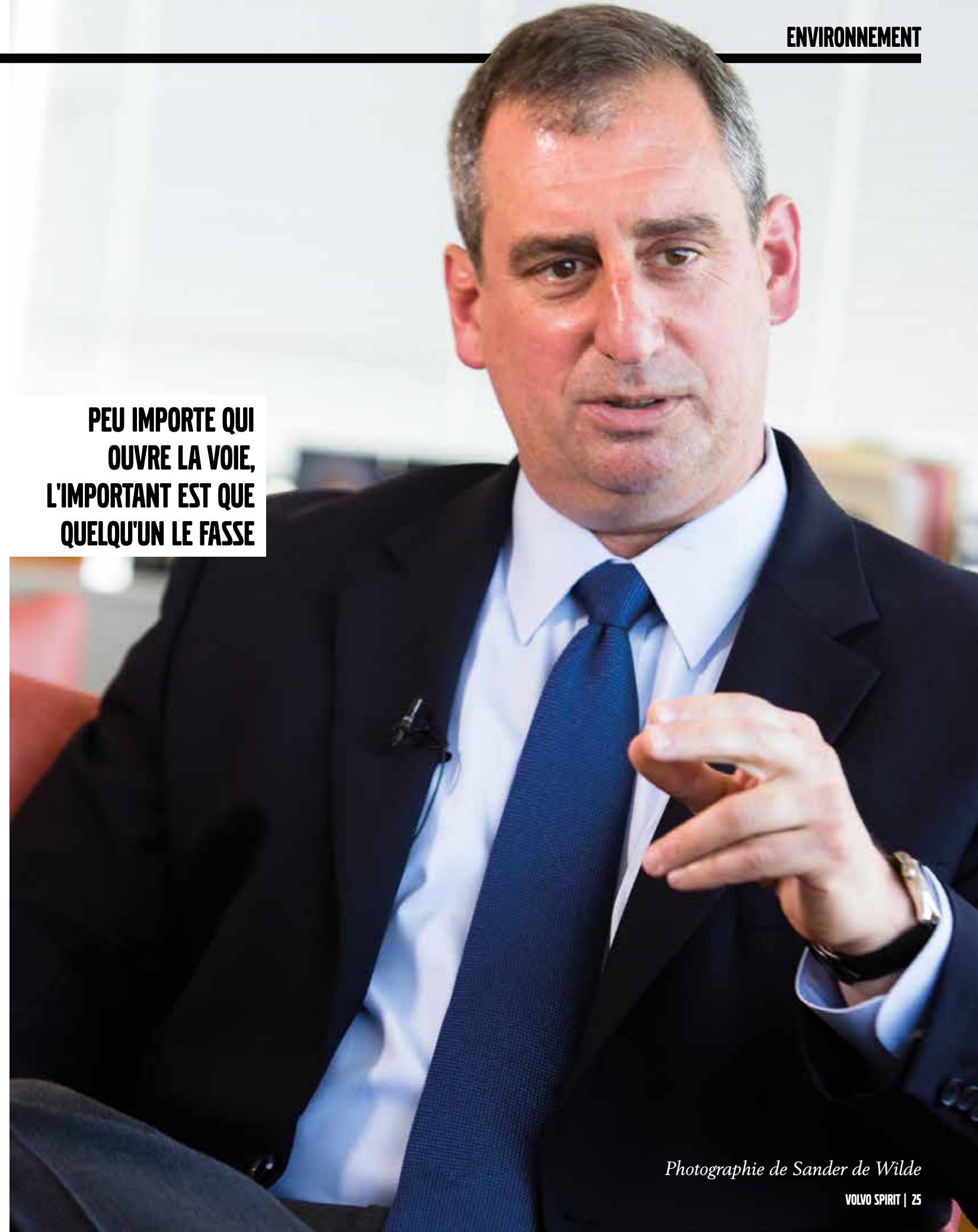
« Volvo CE demeure une entreprise novatrice, poursuit-il. Nous montrons la voie à travers nos actions et nos investissements. Nous consacrons une grande partie de notre budget pour l'ingénierie avancée et la recherche et développement à nous assurer que nous disposons de la technologie la plus récente pour réduire les émissions. » De plus, explique Martin Weissburg, l'entreprise investit continuellement dans la formation des conducteurs et dans l'optimisation de l'efficacité des chantiers afin de réduire les temps d'inactivité et la consommation en carburant, en proposant des formations et des services qui permettent d'utiliser les équipements de manière efficace. Avec son usine de tombereaux articulés située à Braås, dans le sud de la Suède, l'entreprise peut également se targuer de posséder la première usine de fabrication du secteur à être totalement neutre en carbone. « Ceci requiert un engagement véritable de la part d'une entreprise », explique Martin Weissburg.

Il ajoute toutefois que le défi majeur de la lutte contre le changement climatique, bien qu'il ne constitue pas un obstacle, est qu'il ne peut y avoir un seul leader.

« Nous avons organisé et sponsorisé le sommet CCC afin de rassembler les parties prenantes pour créer un forum visant à sensibiliser l'opinion, déclare-t-il. Peu importe qui ouvre la voie, l'important est que quelqu'un le fasse. Mais il ne peut s'agir d'une seule des parties prenantes. Nous devons unir nos efforts pour garantir notre réussite. »

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application Spirit pour voir la vidéo de l'interview

PEU IMPORTE QUI
OUVRE LA VOIE,
L'IMPORTANT EST QUE
QUELQU'UN LE FASSE

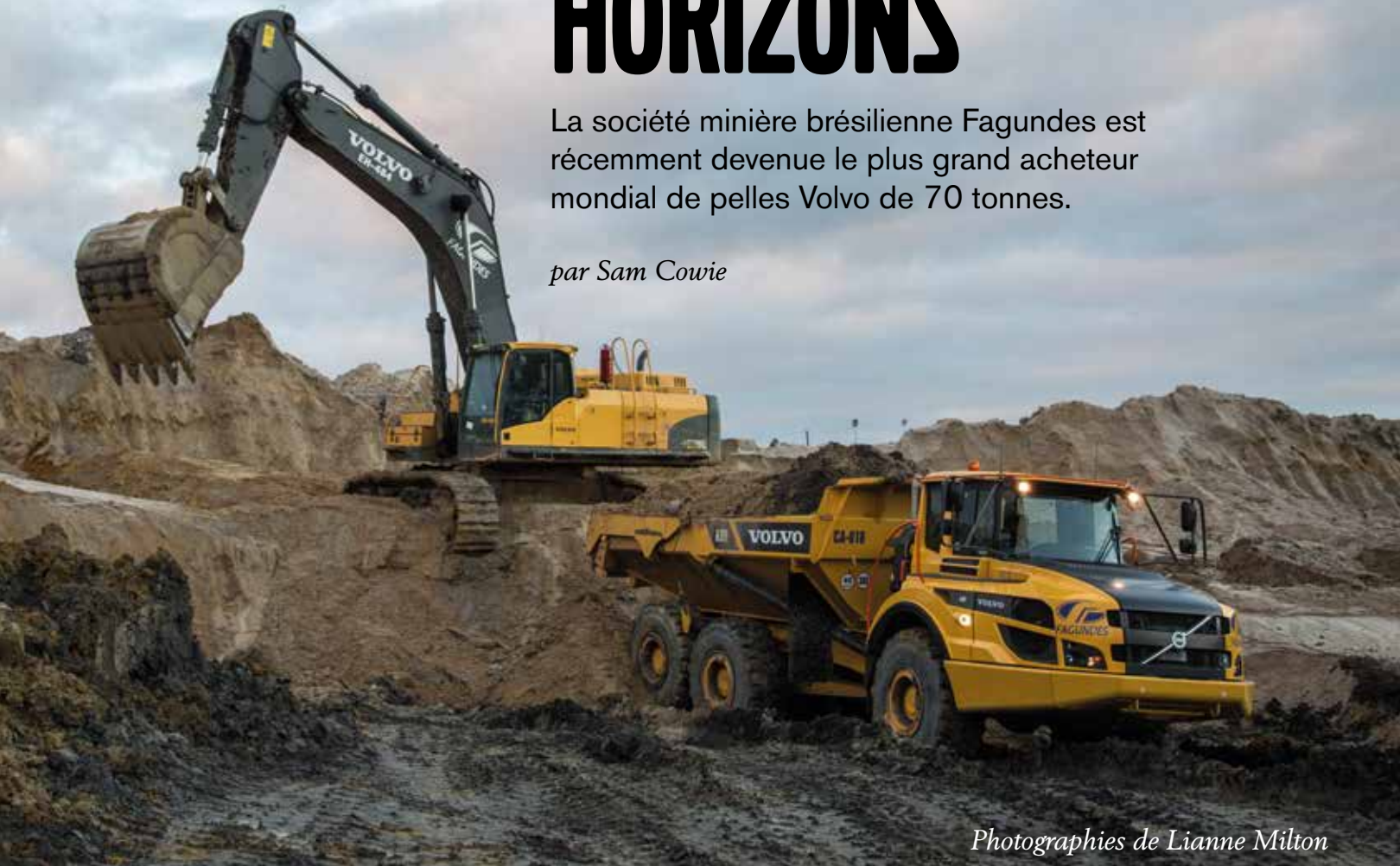


Photographie de Sander de Wilde

VERS DE NOUVEAUX HORIZONS

La société minière brésilienne Fagundes est récemment devenue le plus grand acheteur mondial de pelles Volvo de 70 tonnes.

par Sam Cowie



Photographies de Lianne Milton



Exploitation minière de charbon dans l'État de Rio Grande do Sul



Fernando Fagundes (troisième en partant de la droite) sur le chantier

Fiability, productivité et rapport qualité-prix sont les principales raisons invoquées par Fernando Fagundes, directeur commercial de la société minière brésilienne, pour expliquer le choix de Volvo Construction Equipment.

Dans la ferme Butiá, une propriété de l'entreprise Fagundes située dans l'État de Rio Grande do Sul, au sud du Brésil, près de la frontière avec l'Argentine et l'Uruguay, Fernando Fagundes explique pourquoi la pelle EC700 est le choix privilégié par l'entreprise.

« Si je n'obtenais pas le rendement dont j'ai besoin, je changerais simplement de machine », reconnaît-il.

L'entreprise, qui est l'un des principaux entrepreneurs miniers du Brésil, a acheté plus de 60 pelles Volvo EC700 depuis 2008.

DES VALEURS FONDAMENTALES

Avec un sens aigu de la durabilité, la société vient de fêter ses 30 ans d'activité. Fondée en 1985 par José et Nelsi Fagundes, puis dirigée par les frères Fernando, Silvio et Diogo, elle applique les

valeurs fondamentales familiales de respect et de détermination, tout en maintenant son engagement envers de bonnes pratiques environnementales, en remettant par exemple en état d'anciennes mines et d'autres actuellement en service.

Fernando Fagundes a commencé à utiliser la pelle EC700 en 2008. La société, cliente de Volvo depuis environ cinq ans, considère aujourd'hui la pelle de 70 tonnes comme la machine la plus fiable de son parc.

Fernando Fagundes explique que s'il existe des machines moins coûteuses sur le marché, le taux de productivité élevé de la pelle EC700 offre un excellent rapport coûts-résultats. Il affirme qu'à long terme il est beaucoup plus onéreux d'acheter des machines moins coûteuses mais qui ne sont pas suffisamment productives.

« Le prix est important, mais il ne fait pas tout, déclare-t-il. Le prix d'achat n'est qu'un aspect, la productivité doit aussi être prise en compte. »

L'État prospère de Rio Grande do Sul est le plus grand producteur de charbon du Brésil et le quatrième contributeur au PIB du pays.

D'une superficie supérieure à celle du Royaume-Uni, l'État compte 11 millions d'habitants, surnommés « gauchos », dont les ancêtres venaient d'Espagne, du Portugal, d'Italie, d'Europe de l'Est et d'Afrique.

Lorsque l'entreprise Fagundes a été fondée, son activité était axée sur le terrassement industriel et le traitement des effluents, avant de se tourner vers l'exploitation minière. Elle a signé son premier contrat minier en 1995, et a remporté son premier contrat hors de son État d'origine, dans celui du Minas Gerais en 2001.

Aujourd'hui, Fagundes est l'un des entrepreneurs miniers les plus connus du Brésil. L'entreprise travaille dans sept des vingt-sept États brésiliens dans le secteur de l'exploitation minière de basalte, de calcaire, de phosphate, de fer, d'or, de niobium et de vanadium. Elle satisfait également la forte demande en charbon, une source importante de la production d'électricité du pays, dans l'État de Rio Grande do Sul.

Fagundes fournit également des services à une installation de traitement locale en charge de 60 % des déchets du Rio Grande do Sul, desquels elle extrait du méthane. Le gaz est traité dans la

ville toute proche de Minas do Leão, avant d'être acheminé par des conduites souterraines vers une centrale thermique qui produit de l'électricité pour 80 000 personnes.

DES ÉQUIPEMENTS ADÉQUATS

Portant un équipement de sécurité et surplombant le site d'extraction de charbon où quatre pelles Volvo EC700 s'activent, Fernando Fagundes montre Silvio du doigt, déclarant : « Il n'est pas directeur parce qu'il est de la famille, il occupe ce poste car il est bon dans son travail. »

L'entreprise Fagundes travaille également avec d'autres secteurs comme l'élevage, l'agriculture, la construction, le broyage et le transport.

Selon Fernando Fagundes, ce qui différencie son entreprise des autres sociétés d'extraction est son engagement envers des pratiques entrepreneuriales durables dans une région qui, en raison de son abondance de charbon, a subi une importante dégradation environnementale. →



Les frères Silvio (à gauche) et Fernando Fagundes à la ferme Butiá

L'EXPLOITATION MINIÈRE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT NE SONT PAS INCOMPATIBLES

C'est en voyant une telle dégradation par le passé que Fernando Fagundes a décidé d'instaurer de bonnes pratiques environnementales et de remettre en état des sites miniers en remplaçant la terre creusée et en traitant le sol.

« Nous savons que n'importe quel minéral mal exploité peut détruire et polluer, déclare Fernando Fagundes. Nous ressentons donc une immense satisfaction lorsque nous réhabilitons les terrains sur lesquels nous avons travaillé. »

UNE ACTIVITÉ TOURNÉE VERS L'ÉCOLOGIE

Un tel engagement envers des pratiques durables est attesté par la ferme Butiá de plus de 2 000 hectares, qui se trouve à 85 km de Porto Alegre, la capitale de l'État, elle-même un ancien site d'exploitation minière. Pendant dix ans, jusqu'en 2009, la ferme Butiá

a exploité des mines de charbon, mais elle est désormais un bastion des activités durables où paît du bétail de premier choix.

En visitant la ferme aux côtés de Fernando Fagundes, il est difficile de croire que, six ans auparavant, le lieu était un site d'exploitation minière en activité. L'herbe est aujourd'hui verdoyante, fraîche et saine, et les terres ont été reboisées.

Située dans la principale région de production de charbon du Brésil, la pièce maîtresse de la ferme, un lac se trouvant près de l'entrée de l'ancienne carrière, montre véritablement qu'il est possible pour les industries d'extraction de travailler de manière durable. Aujourd'hui, des crevettes d'eau douce peuplent les eaux du lac.

« Nous souhaitons montrer à travers notre travail que l'exploitation minière et la protection de l'environnement ne sont pas incompatibles. Toutes deux peuvent parfaitement fonctionner ensemble », conclut Fernando Fagundes. ☒

Le lac de la ferme Butiá

BIENVENUE À L'INITIATIVE CLIMATIQUE DE L'INDUSTRIE DU BÂTIMENT

Le Construction Climate Challenge fait partie de l'engagement de Volvo CE dans le cadre du programme « Climate Savers » du WWF.



Le Construction Climate Challenge est accueilli par Volvo CE pour promouvoir l'intégration des problématiques de protection de l'environnement dans l'industrie de la construction. Notre objectif est d'ouvrir un dialogue entre les représentants de l'industrie, les universitaires et les hommes politiques, ainsi que de financer de nouvelles recherches et de partager les connaissances et les ressources existantes afin d'aider l'industrie à faire la différence pour les générations à venir.

Depuis longtemps, Volvo CE travaille à la réduction des émissions nocives de ses produits et installations. Cependant, le changement climatique est un problème trop important pour qu'il soit réglé avec les ressources d'une seule entreprise. Comme le soulignait l'ancien PDG du Volvo Group, Pehr G. Gyllenhammar, en 1972 : « Nous faisons partie du problème, mais nous faisons également partie de la solution. »

Apprenez en plus sur le Construction Climate Challenge ici : [constructionclimatechallenge.com](https://www.constructionclimatechallenge.com)





Carl Gindahl, directeur du centre clientèle, de l'exposition et de l'événementiel chez Volvo CE à Eskilstuna

Photographies de Gustav Mårtensson

PAS DE DERNIER POUR LA ROUTE

La sécurité des personnes, des machines et de l'environnement dans lequel elles travaillent est au cœur des activités de Volvo CE



Heiko Obst de Georg Grube GmbH



Hauke Schlichtmann de CSK Schlichtmann

Lors du maniement d'équipements de construction, les consignes de sécurité comme porter sa ceinture de sécurité, conduire prudemment, prêter attention à son environnement et surtout conduire en étant sobre, ne devraient jamais être enfreintes.

Pour renforcer son engagement vis-à-vis de la sûreté du maniement des machines, Volvo CE a introduit un éthylotest dans son centre clientèle située à Eskilstuna en Suède, auquel doivent se soumettre tous les visiteurs souhaitant tester les équipements. La crainte initiale que les visiteurs jugent la mesure inutile et rébarbative s'est révélée infondée. La mesure a suscité une réaction positive et le nombre de personnes souhaitant tester les machines n'a pas enregistré de baisse. Elle devrait donc bientôt devenir la norme au sein des centres clientèles Volvo du monde entier.

Plus de 25 000 personnes se rendent au centre de Eskilstuna chaque année et la moitié environ teste la vaste gamme d'équipements Volvo disponible sur le terrain d'essai. L'initiative de l'éthylotest garantit que l'ensemble des visiteurs a conscience de l'importance de conduire les machines en toute sécurité, tout en s'assurant qu'ils sont au meilleur de leur forme pour manœuvrer les équipements souvent imposants, lourds et rapides.

UN PLAISIR

« Nous souhaitons que les visiteurs de notre Custode Center s'amusent, explique Carl Gindahl, Directeur du centre clientèle, des Expositions et des Evénements. Cependant, nous avons également l'obligation d'assurer leur sécurité. En l'état, nous recevons des conducteurs possédant divers niveaux de compétence et d'expérience, ce qui en soi n'est déjà pas facile, leur sobriété est donc une condition préalable indispensable. Nous n'avons heureusement jamais été confrontés à un incident induit par l'alcool, ou à tout autre accident d'ailleurs, mais seules des mesures préventives peuvent garantir que cela ne change pas. »

Personne n'est capable de prédire l'effet d'une seule goutte d'alcool sur un individu. Cela dépend de divers facteurs tels que l'âge, le sexe, le poids, s'il a mangé préalablement, l'état de fatigue et même de l'humeur générale. Les limites légales varient entre les pays et dans certains d'entre eux, la règle est la tolérance zéro. Les sanctions diffèrent également d'un pays à l'autre : jusqu'à six mois de prison au Royaume-Uni et en Irlande, de 1 à 3 jours au Luxembourg... Une condamnation pour conduite en état d'ébriété peut prendre la forme d'une peine d'emprisonnement d'une durée comprise entre deux mois et deux ans en France et jusqu'à trois ans en Finlande.

« Notre but n'est pas de fustiger nos visiteurs, il est uniquement question de sécurité, rien de plus, explique Carl Gindahl. Nos invités le comprennent et ne sont pas offensés lorsque nous leur demandons de passer le test. Je n'ai eu absolument aucun retour négatif à ce propos et personne n'a refusé de se soumettre au test. Par souci de professionnalisme, nous avons décidé d'établir une limite fixe. Nous utilisons donc un équipement analogue à celui de la police suédoise et la limite légale en vigueur selon la législation suédoise de 20 mg d'alcool par 100 ml de sang. Il s'agit, accessoirement, de l'une des limites les plus basses au monde. Le processus est automatique : il vous suffit de souffler dans l'un des tubes en plastique jetables et l'éthylotest s'occupe du reste. »

Cette initiative constitue une « sage précaution » selon Hauke Schlichtmann, directeur de l'aménagement paysager et du

terrassament chez les spécialistes CSK Schlichtmann de Balje en Allemagne, et selon Heiko Obst, directeur technique auprès de l'entreprise d'ingénierie civile Georg Grube GmbH, sise à Bermerhaven en Allemagne, elle est « parfaitement appropriée ».

« Nous utilisons beaucoup de nos propres machines et camions, alors nous comprenons les responsabilités en jeu, a commenté Heiko Obst au cours d'une visite récente au Custode Center. Faire passer un éthylotest aux personnes souhaitant tester les machines nous convient parfaitement. »

UN HISTORIQUE

La préoccupation de l'entreprise concernant la consommation d'alcool et la conduite des machines remonte au milieu du XIX^e siècle, à Eskilstuna, où Johan Theofron Munktel, fils d'un membre du clergé, fonda l'ancêtre de Volvo Construction Equipment en 1832. En 1854, il créa une brasserie à côté de l'atelier pour essayer d'encourager la tempérance chez ses employés. À cette époque, la bière était considérée comme une alternative moins forte et plus acceptable aux spiritueux qui représentaient l'essentiel de la consommation.

Dans plusieurs pays, la législation actuelle offre la possibilité aux contrevenants en matière d'alcoolémie au volant de suivre un programme de réhabilitation avec dispositif de blocage éthylométrique. Ce dispositif permet d'empêcher toute personne ayant consommé de l'alcool de démarrer son véhicule. Le conducteur souffle dans un éthylotest embarqué avant de tourner le contact. L'appareil peut être paramétré à différents niveaux et le véhicule ne démarre pas si le conducteur est au-delà de la limite fixée. Ce dispositif a été utilisé dans des programmes

de réhabilitation destinés aux récidivistes aux États-Unis, au Canada, en Australie, en Suède et en Belgique, où des études ont montré qu'il est plus efficace que le retrait de permis ou les amendes pour prévenir la récurrence.

La Finlande, la France et l'Espagne imposent la présence d'éthylotests antidémarrage dans les bus scolaires. Ils sont également utilisés par le gouvernement et dans les véhicules de fonction en Suède, et plus d'un poids lourd sur quatre vendu par Volvo en Suède est actuellement équipé d'un éthylotest antidémarrage en usine. Volvo a été le premier à proposer cet appareil en option sur les nouveaux véhicules, des appels ont même été lancés au parlement suédois pour les rendre obligatoires et leur installation peut permettre de profiter d'une réduction sur les primes d'assurance.

DES RÈGLES

L'éthylotest n'est pas une surprise pour les visiteurs du Custode Center Volvo CE. « Le soir de leur arrivée, nous accueillons tous nos invités et leur expliquons qu'ils devront se soumettre à un éthylotest s'ils souhaitent tester les machines le matin suivant, explique Carl Gindahl.

Nous avons établi des règles obligatoires quant à l'essai des machines, parmi elles, l'obligation d'avoir 18 ans et d'être sobre. Nous faisons une légère entorse à ces règles dans le cas des apprentis techniques de moins de 18 ans, mais nous ne faisons aucune exception en matière de sobriété. »

UN FINANCEMENT FLEXIBLE

L'implication de Volvo Financial Services et sa connaissance approfondie des clients Volvo et de leurs industries apportent une aide dans la prise de décisions d'achat parfois difficile

par Cathy Smith

Pour Scott Rafkin, il ne fait aucun doute que la disponibilité d'un financement interne à Volvo peut aider à décrocher des contrats lorsqu'il s'agit de vente d'équipement de construction.

Scott Rafkin, président de Volvo Financial Services (VFS) au niveau mondial depuis juillet 2014, explique que la plupart des clients ont besoin d'une sorte de prêt ou de crédit-bail et ne peuvent pas se permettre de payer comptant.

« VFS fournit un financement client dans 43 pays à travers le monde, qui représentent approximativement 90 % des ventes du Volvo Group, explique-t-il. Nous voulons devenir l'une des principales raisons qui permettent à un client d'acheter un produit Volvo. »

UNE EXPERTISE RAPIDE

Scott Rafkin reconnaît qu'en tant qu'entreprise captive et fournisseur de services financiers haut de gamme, VFS n'est pas en mesure de concurrencer les taux d'intérêts proposés par de nombreuses banques indépendantes ou entreprises financières. Selon lui, cependant, les clients ont d'autres priorités.

« Notre proposition de valeur ajoutée et notre avantage concurrentiel sont notre rapidité, notre expertise et notre connaissance des entreprises de nos clients comme des produits que nous finançons.

Nous ne nous présentons pas devant les clients en leur annonçant : « Voici nos conditions, c'est à prendre ou à laisser ». Nous prenons le temps de comprendre leurs besoins et d'élaborer des solutions. »

1 400 personnes réparties dans le monde entier travaillent pour VFS et Scott Rafkin estime que les services financiers qu'elle fournit façonnent l'avenir.

« Notre travail a un impact sur la société et sur la vie des gens, déclare-t-il. Nous aidons les entreprises, petites et grandes, et grâce à une compréhension approfondie du modèle d'entreprise de notre clientèle, jusque dans les moindres détails de leur utilisation de l'équipement, VFS propose des produits financiers sur mesure, qui accompagnent les entreprises lors des pics saisonniers de leur cycle d'activité. »

Scott Rafkin cite les États-Unis en exemple représentatif d'un marché marqué par un fort ralentissement durant la crise économique, mais sur lequel VFS a été capable de travailler avec les clients et les concessionnaires tout au long de cette période pour garantir la pérennité de leurs entreprises.

« Nous étions là dans les mauvais moments comme dans les bons,

et, en conséquence, nos clients et concessionnaires sont extrêmement loyaux vis-à-vis de VFS et du Volvo Group. »

Scott Rafkin est déterminé à faire disparaître l'idée que VFS, fondée en 2001, n'est rien d'autre qu'une opération de financement. Il explique qu'il n'est pas seulement question de profits, bien que cette entreprise captive doit remplir des objectifs de rentabilité fixés par le conseil d'administration de Volvo.

LA GESTION DES RISQUES

« En tant que secteur d'activité du Volvo Group, il nous faut réaliser des bénéfices, mais notre objectif principal est de promouvoir les ventes. Il s'agit de notre raison d'être, mais cela ne signifie pas que nous prenons des risques inconsidérés ou que nous fixons le prix de nos produits de manière inappropriée. Lorsque nous serons pleinement efficaces, VFS devrait devenir numéro 1 en termes de parts de marchés sur l'ensemble des segments de notre activité. »

Scott Rafkin admet qu'être à la tête d'une filiale du Volvo Group qui représente plus d'un tiers du bilan du Volvo Group est une énorme responsabilité.

Sise dans la ville américaine de Greensboro en Caroline du Nord, VFS possède un portefeuille de comptes clients et concessionnaires d'une valeur d'environ 18 millions de dollars américains, dont approximativement un tiers relève du secteur de l'équipement de construction. Ce portefeuille va d'un conducteur achetant une seule machine à un client important exploitant des centaines de machines au sein de diverses industries.

L'objectif de VFS est d'intégrer le montage financier par l'intermédiaire des concessionnaires du Volvo Group dès le point de vente, de sorte que l'achat global soit aussi simple que possible pour les clients. Pour Scott Rafkin, l'enjeu n'est pas uniquement de décrocher la première vente. Il explique que VFS s'intéresse à « l'ensemble du cycle de vie » des clients et des machines et que les relations de l'entreprise avec sa clientèle tout au long de la durée du prêt ou du crédit-bail représentent l'opportunité de fidéliser les clients à la marque Volvo à l'avenir.

« Nos clients nous expliquent qu'une expérience positive avec VFS peut avoir une influence significative sur l'achat d'un produit Volvo à l'avenir. » Il ajoute avec un sourire : « Avec un peu de chance, ils financeront également ce produit grâce à Volvo Financial Services. »

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application Spirit pour voir la vidéo de l'interview

PROPOSER LES BONS PRODUITS

Les clients Volvo CE de trois continents attestent la valeur de Volvo Financial Services

Kelston Sparkes Group (KSG) Ltd, sise à la périphérie de Bristol dans le sud-ouest de l'Angleterre, compte 180 employés, possède 200 machines d'équipement de construction et se spécialise dans les projets d'ingénierie civile de grande envergure tels que le terrassement et l'exploitation de carrières, *rapporte Tony Lawrence au Royaume-Uni.*

« Notre industrie est énorme, implique d'énormes projets, d'énormes investissements et d'énormes machines, explique Robert Stark, dirigeant de l'entreprise. Cependant, en termes de personnel, elle est petite. C'est pourquoi les relations fondées sur la confiance et sur la confidentialité revêtent une telle importance. »

Il y a huit ans environ, l'entreprise a débuté une nouvelle relation en s'associant à Volvo Financial Services (VFS). À l'heure actuelle, les deux entités coopèrent toujours.

COMPRÉHENSION

« Lorsque la crise mondiale du crédit a frappé, nous avons eu besoin de diversifier et de développer nos facilités de crédit afin de pouvoir continuer à renouveler nos équipements, explique Robert Stark. C'est là que VFS est entrée en jeu. Elle était au fait de l'état préoccupant de l'industrie, elle était concurrentielle en termes d'intérêts et sa compréhension de notre activité, qui la démarquait de la plupart des banques commerciales, ne pouvait être qu'un avantage. Nous travaillons énormément avec des machines et VFS connaît ces machines. Elle connaissait beaucoup de choses sur nous et savait à quel point nous attachons de l'importance à l'entretien de notre flotte. Tout cela représente un atout majeur. »

Sa collaboration de huit ans avec David Busuttill-Thomas, responsable des ventes chez VFS pour le Royaume-Uni et l'Irlande, est tout aussi importante : « C'était l'un des problèmes du secteur financier : le personnel va et vient, tout peut être temporaire. »

« Je travaille en étroite collaboration avec Rob, explique David Busuttill-Thomas. Nous nous comprenons et nous travaillons ensemble à l'élaboration de chaque contrat de financement. C'est un processus continu. VFS ne va nulle part. Nous restons en contact et nous travaillons énormément en coulisses.

Lorsque KSG cherche à acquérir une machine, je veux que VFS soit là lorsque la décision est prise et apporte de la valeur ajoutée au point de vente. Nous souhaitons présenter des options et faire partie d'une offre, plutôt qu'être uniquement un service de secours. Nous voulons également prendre des décisions rapidement. La rapidité d'exécution est une préoccupation majeure pour nos clients. »

« Disposer d'un département de financement unique en interne est inestimable, ajoute Gavin Clark, directeur commercial de Volvo CE. Il s'agit de tenir compte de tout. Si le client est satisfait, nous sommes satisfaits. »

Au début des années 1970, KSG a acheté l'un des premiers tombereaux articulés du Royaume-Uni. Il a récemment été remis en état pour célébrer les 25 années de partenariat avec Volvo CE, et offert à l'ancien dirigeant de l'entreprise Kelson Sparkes. Environ 65 % de la flotte de KSG est constituée de Volvo.

« Nous avons acheté des milliers de Volvo depuis que nous avons commencé, explique Robert Stark. VFS fait désormais partie de la famille. Combien de temps continuerons-nous à travailler avec elle ? Aussi longtemps qu'elle nous proposera de bons produits, comme elle l'a toujours fait jusqu'ici. »

VFS NOUS CONFÈRE UN AVANTAGE CONCURRENTIEL

UN IMPRESSIONNANT TRAVAIL D'ÉQUIPE

Tandis qu'elle développe son exploitation de carrières, Spring Energy, implantée en Malaisie, a fait appel à VFS pour l'assister dans son achat de 10 tombereaux articulés Volvo A40F plus tôt dans l'année, *rapporte Justin Harper à Singapour.*

Spring Energy a récemment entrepris un certain nombre de projets à grande échelle en Malaisie et souhaitait étoffer sa flotte d'équipements et de véhicules. En plus des tombereaux, cet exploitant de carrière a également acheté 10 pelles cette année, amenant sa flotte totale de machines Volvo à plus de 60 machines. En juin, il a également pris livraison de deux nouvelles chargeuses sur pneus Volvo.

Ces achats représentent un investissement en capital majeur pour Spring Energy, mais ils lui permettent de conclure des contrats d'exploitation de carrières, d'exploitation minière et d'ingénierie civile. L'entreprise possède une forte affinité avec l'A40F et les



Alan Sparkes (à gauche) et Robert Stark, dirigeants de Kelston Sparkes Group Ltd

10 nouvelles machines viennent s'ajouter aux 12 qu'elle a achetées entre 2012 et 2013.

Yap Ho Huat, directeur exécutif de Spring Energy, explique : « Nous travaillons avec Volvo depuis un certain nombre d'années et avons toujours été impressionnés par l'équipe Volvo, car ils comprennent les produits et nos besoins. »

Avec la croissance de l'entreprise sise à Kuala Lumpur, la direction souhaite se concentrer sur le développement de ses opérations et ne pas perdre de temps à traiter la paperasse et à remplir des formulaires. « Nous bénéficions de financements auprès de banques locales, mais j'aime vraiment la manière de fonctionner de VFS. Ils sont efficaces, nous offrent énormément d'accompagnement et nous proposent des conditions adaptées à nos besoins », ajoute Yap Ho Huat. Avoir la capacité de fournir des solutions financières rapidement, sous forme de prêts ou de crédits-bails, est nécessaire à toute entreprise, particulièrement à celles qui connaissent une croissance rapide.

L'ESSOR DE LA CONSTRUCTION

Tandis que les projets fleurissent pour Spring Energy en Malaisie, celle-ci est désireuse de se développer à l'international en Asie, une région qui connaît des transformations massives et une création de richesse significative. Brandon Ross, directeur commercial de Volvo CE en Malaisie, explique : « C'est génial d'avoir son siège social en Malaisie, au cœur de l'Asie, où d'énormes projets de construction voient le jour grâce à l'urbanisation, au développement et à l'amélioration des infrastructures. »

Il ajoute que 30 % environ des ventes réalisées en Malaisie sont effectuées en faisant appel à VFS. « La possibilité de discuter d'opportunités de vente à court, moyen ou long terme avec VFS nous confère un avantage concurrentiel, surtout en ce qui concerne l'autorisation préalable de financement. »

Un autre point positif, selon Brandon Ross, est la rationalisation des paiements périodiques : les coûts des composants de financement

d'équipement et des services de maintenance peuvent être regroupés en une seule facture mensuelle, réduisant les tâches administratives.

SORTIR DU GOUFFRE

La preuve que de nombreuses entreprises reviennent en force après la crise financière mondiale de 2007-2008 se trouve au large de la côte du golfe de Floride *rapporte Julian Gonzalez aux États-Unis.*

RIPA & Associates, entreprise de construction civile à Tampa en Floride, a fait ce que beaucoup d'entreprises ont été forcées de faire en ces temps difficiles : réduire ses effectifs. Heureusement, des décisions commerciales judicieuses ont permis à RIPA de rapidement retomber sur ces pieds et l'entreprise est passée de 175 employés à 500 en juin 2015. Entre-temps, VFS a apporté avec plaisir sa contribution à cette croissance.

« Elle représentait la meilleure option lors de l'achat de nos équipements Volvo. VFS propose des taux d'intérêts et des conditions extrêmement concurrentiels. Elle représentait pour nous une option en or d'un point de vue financier », déclare Chris Laface, président de RIPA.

Dans les bons comme dans les mauvais moments, VFS est présente pour des entreprises comme RIPA. En tant qu'entreprise financière captive, VFS peut transformer les conditions de crédit-bail afin de garantir que RIPA continue à suivre une tendance à la hausse régulière sur son bilan.

« Typiquement, lorsque nous traitons avec les principales marques du secteur des équipements lourds, nous nous rendons compte que la branche financière de Volvo CE, VFS, est généralement plus concurrentielle en matière de financement, explique Chris Laface. Ils connaissent bien leurs équipements et offrent des conditions avantageuses. »

RÉCOMPENSES

Fondée en 1998, l'entreprise tire énormément de fierté de ses principes fondamentaux que sont la robustesse, la fiabilité et la confiance. Avec un revenu annuel toujours supérieur à 100 000 \$ US, il est aisé de comprendre pourquoi RIPA associe de telles valeurs à VFS, qui excelle dans l'aide qu'elle apporte à ses clients, sous quelque forme que ce soit, notamment quand les temps sont durs.

« Les banques vont et viennent sur le marché, alors qu'en tant qu'établissement captif, nous nous consacrons entièrement à ce marché. Il nous est impossible de changer d'idée et de proposer des prêts dans le domaine de l'équipement médical : ce marché est notre métier, nous y sommes pleinement engagés, explique Lori Waldrop, responsable financier de région. En 2008, lorsque l'économie a négocié un virage important, nous étions prêts à réaliser des aménagements pour les clients qui connaissaient des difficultés, en allongeant leurs délais, en leur octroyant des dispenses, en mettant tout en œuvre pour qu'ils conservent leur équipement. Les banques quant à elles jugeaient qu'une fois le contrat d'un client arrivé à échéance, il fallait exiger son remboursement et laisser au client un délai de 45 jours pour payer. »

La crise financière maintenant passée, RIPA continue à aller de l'avant tout en profitant des avantages de la présence de VFS à ses côtés.

« Ce sont des partenaires très agréables et notre relation se renforce au fur et à mesure de nos achats de matériel avec leur aide, déclare Chris Laface. Ils font du bon boulot et ils nous traitent bien. »

PREMIÈRE LIGNE DE DÉFENSE

D'importantes inondations étant prévues lors des 25 prochaines années, les Néerlandais comptent sur de solides défenses pour les protéger de la montée des eaux →

par Nigel Griffiths





En partant de la gauche : Nanco Klein, Ger Kleine, Richard Moens

néerlandais « Room for the River » est un plan spatial intégré amorcé en 2006 pour favoriser la protection contre les inondations et la gestion environnementale. Il comprend la construction ou l'aménagement de digues, l'approfondissement de canaux de drainage et la création de plaines inondables afin de dévier les eaux.

Le long de l'un des tronçons de la rivière IJssel, situé entre Cortenoever et Voorsteklei, un méandre important de la rivière compte déjà une plaine inondable, une ancienne digue et des fermes historiques. La rivière est étroite et les courants alimentés par la puissance déferlante du Rhin sont forts. En raison de la hausse du niveau de la mer, on prévoit qu'une inondation majeure surviendra au cours des 25 prochaines années, avec des conséquences désastreuses dans les régions environnantes. La dernière inondation importante survenue dans la région remonte à 1990 et les autorités savent à quoi s'attendre.

De Vries & van de Wiel prévoit de donner plus de place à la rivière dans cette zone afin d'éviter une catastrophe. Le projet, qui se poursuit jusqu'en mars 2016, comprend la création d'une nouvelle digue située à 1 km de la rivière. La structure existante sera diminuée pour devenir une barrière primaire dans des conditions normales. La rivière est en train d'être élargie et draguée pour abaisser le niveau de l'eau de 30 cm, créant ainsi un espace supplémentaire au sein de la plaine d'inondation, destiné à accueillir l'eau des crues.

UNE MAÎTRISE TOTALE

Le contrat passé avec de Vries & van de Wiel confère à cette entreprise l'entière responsabilité de la conception et de la construction de défenses contre les inondations, ainsi que l'entière gestion environnementale de la zone et des relations avec les populations locales.

« Chez de Vries & van de Wiel, nous avons besoin d'équipement pouvant être utilisés sur divers types de projets, allant de la construction de digues au dragage à partir de pontons, explique le surintendant technique Nanco Klein. Pour être rentables, nos machines doivent fonctionner 2 200 heures par an. Elles doivent donc être capables de réaliser diverses tâches sur la terre ou dans l'eau. »

« Le défi de Kuiken était de trouver la combinaison optimale de fonctionnalités qui permettrait à de Vries & van de Wiel de travailler de manière rentable au sein de ses différents environnements de travail », explique Ger Kleine, directeur de ligne chez Kuiken.

PRÉCISION

Les machines personnalisées Volvo fournissent la portée supplémentaire requise aussi bien pour la construction de digues que pour le dragage, deux applications distinctes qui ont nécessité que Volvo CE réalise des modifications spéciales pour étendre les flèches et les bras des machines. Chaque flèche de pelle peut être allongée de 6,45 m à 8 m, tandis que le bras peut être agrandi de 3,20 à 4,70 m. Pour compenser l'allongement de la flèche et du bras, un contrepoids brillamment conçu de 2 300 kg a été ajouté.

L'une des machines est dotée d'une rehausse de cabine hydraulique pouvant s'élever jusqu'à 1 700 mm pour une meilleure visibilité lors de manœuvres au-dessus d'une digue angulaire. Le dragage demande un haut niveau de précision et des capteurs installés tout autour de la machine offrent au conducteur une vue en 3D du creusage ou du dragage sur l'écran d'ordinateur de la cabine.

D'autres caractéristiques personnalisées incluent des capteurs d'alarme de pression, des filtres sous pression, des connecteurs d'attache rapide hydrauliques, un crochet de levage de 18 tonnes, ainsi que la personnalisation permettant le fonctionnement →

Au cours des siècles, les Néerlandais sont devenus les experts mondiaux de la reconquête des terres sur la mer, en construisant des digues pour prévenir les inondations et en utilisant des moulins à vent à des fins de drainage. Leurs défenses contre les inondations sont cependant encore une fois mises à l'épreuve en raison du changement climatique qui provoque la hausse du niveau de la mer. Les autorités prennent des mesures préventives et des pelles sur chenille Volvo personnalisées ont été déployées afin de renforcer la protection anti-inondation du pays.

Avec une part importante de son territoire gagnée sur la mer, le contrôle des inondations a toujours constitué un enjeu de taille pour les Pays-Bas. Actuellement, près de deux tiers du pays sont exposés aux inondations, dont les conséquences pourraient être désastreuses dans une région aussi densément peuplée.

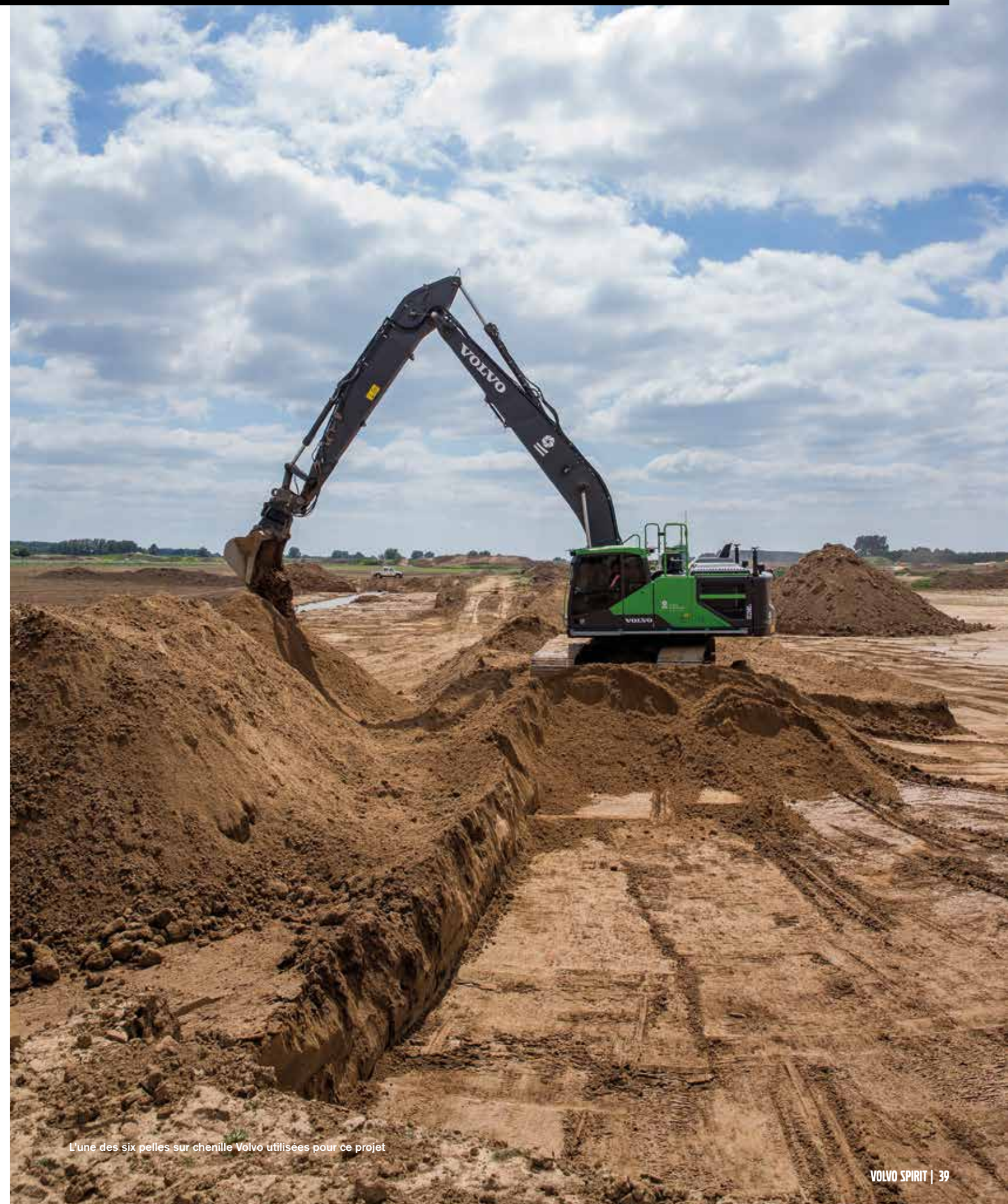
Un système complexe de fossés, de canaux de drainage et de stations de pompage (traditionnellement des moulins à vent) maintient les parties basses du pays au sec et les rend habitables et cultivables. Ce n'est cependant plus suffisant et, convaincues que la menace d'une catastrophe naturelle est imminente, les autorités s'affairent à renforcer les défenses contre les inondations.

Les ingénieurs spécialisés en environnement et en dragage dragage de de Vries & van de Wiel, filiale du groupe DEME dédiée au dragage et à la reconquête de territoire sur la mer dans le Benelux depuis le milieu du XIX^e siècle, ont mis au point un projet de protection contre les inondations pour l'une des zones les plus critiques. Leur contrat inclut l'entière responsabilité de la conception et de la construction de défenses contre les inondations, ainsi que l'entière gestion environnementale de la zone et des relations avec les populations locales.

Ils sont assistés de six pelles sur chenille Volvo : deux EC380EL, deux EC250CL et deux EC220DL, spécialement adaptées aux besoins de de Vries & van de Wiel par le concessionnaire Volvo Kuiken NV.

UN PLAN DE GESTION DES INONDATIONS

La principale inquiétude des autorités néerlandaises est provoquée par deux rivières, IJssel et Waal, et un fleuve, la Meuse, tous trois ramifications du Rhin, fleuve particulièrement puissant. Le projet



L'une des six pelles sur chenille Volvo utilisées pour ce projet



Les machines arborent la couleur verte caractéristique de de Vries & van de Wiel

sous-marin. Les pelles sont équipées de larges patins de 900 mm pour une meilleure stabilité sur l'argile tendre néerlandaise.

L'une des personnalisations les plus inhabituelles requises par de Vries & van de Wiel a été le remplacement du jaune Volvo par le vert caractéristique de l'entreprise. Les flèches sont peintes en gris pour des raisons pratiques, explique le gestionnaire de projet Richard Moens, car cela évite les reflets qui pourraient gêner le conducteur pendant son travail.

UN BON INVESTISSEMENT

D'après Nanco Klein, lors de la sélection de ses équipements, de Vries & van de Wiel réfléchit à long terme. « Des normes strictes en matière de conformité des émissions sont en train d'être définies par le gouvernement et nous nous attendons à un durcissement, explique-t-il. Nous investissons sur une période minimale de 5 ans et nous voulons nous assurer que nous avons atteint un niveau de performances et de respect des normes antipollution optimal.


Lorsque nous sélectionnons une machine, nos calculs s'appuient sur le coût de possession pour une période de cinq ans. En effet, les coûts en carburant sur cinq ans sont trois fois supérieurs à l'investissement réalisé pour la machine, le service après-vente et l'assistance technique sont également importants, ajoute Nanco Klein. Nous possédons au final d'excellentes plates-formes de pelles aux usages multiples, dotées de moteurs puissants et économes en carburant. »

DES PELLES SUR CHENILLE VOLVO PERSONNALISÉES ONT ÉTÉ DÉPLOYÉES AFIN DE RENFORCER LA PROTECTION ANTI-INONDATION DU PAYS

La capacité de soutien de Kuiken a également été un facteur décisif dans l'obtention de la commande de de Vries & van de Wiel. L'entreprise dispose de véhicules de service disséminés dans le pays, capables de livrer des pièces du jour au lendemain. Ger Kleine de chez Kuiken explique que de Vries & van de Wiel ne possède aucune installation de maintenance interne. « Ils ont un planificateur

pour la flotte Volvo à même de contrôler le système télématique CareTrack, explique-t-il. Cela leur donne un bon aperçu de l'efficacité opérationnelle, tout en leur fournissant des faits et des chiffres sur le coût du travail en cours. »

Tandis que le travail avance, les fermes sont réinstallées au-delà de la nouvelle digue, même si les activités agricoles se poursuivront comme avant. Les aménagements de la digue sont effectués dans le respect de l'environnement naturel, préservant notamment les espèces végétales et les oiseaux. En collaboration étroite avec les résidents, de Vries & van de Wiel apporte également son aide pour trouver des solutions pour les foyers et les entreprises affectées par le projet.

Cerise sur le gâteau, une piste cyclable est en train d'être construite au sommet de la digue pour favoriser les loisirs, tandis que les plaines inondables renforcées de Cortenoever assureront à la fois la tranquillité d'esprit des résidents et leur protection face aux éléments. 

Visitez le site Web Spirit ou téléchargez l'application Spirit pour regarder une vidéo aérienne du projet

LE SUCCÈS TIENT À UNE GOUTTE D'HUILE

Les lubrifiants constituent un composant clé pour les clients de Volvo CE →

par Tony Lawrence



Photographies de Gustav Mårtensson



Donald McCarthy, spécialiste en lubrifiants (à gauche) aux côtés de Anders Pettersson, coordinateur international pour les lubrifiants

Tout le monde sait que certains composants sont essentiels au bon fonctionnement d'une machine. Par exemple, un tombereau articulé ne fonctionnerait pas bien sans vitesses, une pelle sans roulements ou sans valves hydrauliques ne serait pas une bonne excavatrice et les chargeuses sur pneus sans pneus ne seraient pas opérationnelles.

Certains de ces éléments sont cependant souvent négligés ou considérés comme acquis. Prenons l'huile, par exemple. Imaginez-vous en train d'essayer de conduire des équipements de construction sans l'aide des lubrifiants, des liquides de refroidissement ou des graisses de moteur, hydraulique, de transmission, d'essieu et de freins mouillés.

Quiconque considère que les huiles et les lubrifiants sont juste des huiles et des lubrifiants, tous identiques, simplement extraits du sol et directement mis en bouteille, devrait passer plus de temps avec Anders Pettersson et Donald McCarthy au centre technique de Volvo Construction Equipment, situé à Eskilstuna en Suède.

DES PIÈCES VITALES

Si ces deux spécialistes parlent volontiers pendant des heures d'hydrocarbures, de polyalphaoléfine et de viscosité cinématique, ils vont droit au but lorsqu'il s'agit des besoins des clients.

« Avant, les gens construisaient une machine, puis cherchaient de l'huile à utiliser dans leur machine. Aujourd'hui, nous considérons l'huile comme un composant à part entière et vital, explique Donald McCarthy. L'huile est prise en compte dès le début.

Les lubrifiants jouent un rôle majeur dans l'optimisation de la performance et de la durée de fonctionnement des machines, tout en minimisant le travail de maintenance et en réduisant le coût total de possession. Les meilleurs lubrifiants sont conçus de manière à rendre les machines plus réactives et rapides, les rendant plus efficaces tout en réduisant leur consommation en carburant. Dans certaines applications et sous certaines conditions, les nouvelles huiles ont permis d'augmenter l'efficacité jusqu'à 10-15 %. Peu de personnes le savent. »

Le centre technique, plus grand site de recherche et développement de Volvo CE, compte 800 employés effectuant une vaste gamme de recherches et de tests de pointe, tout en travaillant sur de nouveaux projets d'ingénierie et de technologies avancées.

« Nous sommes cinq à travailler à plein-temps sur les lubrifiants, explique Anders Pettersson, coordinateur international pour les lubrifiants. En plus du laboratoire, nous disposons ici de cellules et de machines de tests. Nous gardons un œil sur tous les types de données récoltées sur le terrain et surveillons la performance d'un vaste nombre de machines réparties dans le monde entier. Nous travaillons également en étroite collaboration avec nos partenaires, ainsi qu'avec d'autres branches du Volvo Group. »

« UNE SAUCE SALADE »

Les huiles et lubrifiants propres à Volvo CE, comme Anders Pettersson l'explique, « sont uniques et nous sont spécifiques, ils sont conçus sur mesure ». Ils sont développés et conçus en partenariat

avec les compagnies pétrolières, les entreprises d'additifs et les universités. Volvo est fortement impliqué dans l'élaboration du cahier des charges initial, dans le développement des formules et la réalisation des tests de vérification.

« C'est comme préparer une sauce salade, explique-t-il. Vous commencez par une huile de base, qui peut être légèrement différente, huile d'olive extra-vierge, de colza ou autre, puis vous ajoutez des épices selon que vous souhaitez obtenir une sauce César ou une vinaigrette. Les additifs constituent uniquement un faible pourcentage du mélange, mais leur effet sur ces propriétés est déterminant. »

Certains lubrifiants Volvo sont conçus pour les conditions climatiques les plus extrêmes : - 40 °C en Sibérie ou + 40 °C dans les régions désertiques. L'important est cependant également de créer des huiles standard à l'efficacité optimale sur de longues durées, adaptées à une palette toujours plus large d'environnements et de températures.

« Comparez l'huile à de la crème fouettée, déclare Donald McCarthy, spécialiste en lubrifiants. Les huiles de mauvaise qualité épaississent rapidement, au contraire des bonnes huiles, dont la durée de vie est supérieure et qui protègent les pièces des machines et optimisent la consommation en carburant. »

UNE DURÉE DE FONCTIONNEMENT ACCRUE

« Cela signifie également qu'il faut vidanger l'huile de la machine moins souvent, poursuit-il. Espacer ces intervalles de vidanges est essentiel à l'amélioration de la durée de fonctionnement et fait une

énorme différence, surtout auprès des propriétaires de vastes flottes. »

Alors que l'accent est actuellement mis sur les nouveaux développements, Donald McCarthy ajoute que l'équipe du centre technologique est également dévouée à l'amélioration des huiles et lubrifiants existants. « Tout le monde n'a pas accès aux produits haut de gamme, mais il est important que les propriétaires situés dans des zones plus isolées puissent accéder à des lubrifiants au fonctionnement optimal, approuvés et testés par Volvo. »

Anders Pettersson, Suédois de 40 ans, et Donald McCarthy, Écossais de 42 ans, sont tous deux ingénieurs mécaniques de formation et possèdent une connaissance approfondie de la chimie. Ils se sont rencontrés en 2002 lors de leurs études à l'université de technologie de Luleå, située au nord de la Suède.

Ils affirment être de caractères bien différents, mais apprécient visiblement de travailler et d'organiser des sorties ensemble. Ils partagent aussi une passion commune : l'envie de faire la différence.

« C'est parfois frustrant que les gens ne se rendent pas compte de ce que nous pouvons faire pour les aider, mais nous voyons cela comme un défi, explique Donald McCarthy. De plus en plus de personnes prennent conscience du rôle clé joué par les lubrifiants. Nous faisons passer le message lors de formations adressées aux concessionnaires, pour que leur personnel puisse expliquer aux clients à quel point c'est important. »

Il n'est ainsi pas surprenant d'apprendre que Anders Pettersson est un cuisinier accompli et Donald McCarthy un bon boulanger. Il ne s'agit après tout que d'arriver à marier les bons ingrédients. Et si l'un d'entre eux décide de composer une salade, elle sera sans nul doute délicieuse, assurez-vous d'obtenir la recette de la sauce. ☑

LES NOUVELLES HUILES AUGMENTENT LA PERFORMANCE JUSQU'À 10-15 %



Anders Pettersson de Volvo CE (à gauche) aux côtés de Leszek Dawidziak de Cementownia Warta SA

Au cours de cette interview, Leszek Dawidziak de l'entreprise de ciment polonaise Cementownia Warta SA, a visité le laboratoire. Il a expliqué à Anders Pettersson et Donald McCarthy que son entreprise possède une flotte de Volvo, comprenant notamment neuf tombereaux articulés A40. « J'ignorais complètement l'existence de ce laboratoire Volvo CE jusqu'à présent, a-t-il déclaré. Nous utilisons avant 16 poids lourds d'un autre fabricant, mais nous avons réalisé que 9 tombereaux Volvo suffisaient à les remplacer. Ils travaillent dans un environnement très poussiéreux, mais les filtres à air et à huile les rendent extrêmement fiables. Nous utilisons l'huile et les lubrifiants Volvo pour tous nos équipements Volvo et d'autres machines également. Réduire le nombre d'additifs requis est important pour nous, tout comme espacer les intervalles de vidanges, afin de réduire les coûts et de permettre à nos machines de travailler plus longtemps sans interruption. »



Le chef d'orchestre invité Kent Nagano avec l'Orchestre symphonique de Göteborg © Ola Kjelbye



Salle de concert de Göteborg © Sofia Paunovic



Göteborg Opera © Ingmar Jernberg

IDENTITÉ CULTURELLE

Volvo soutient la vie culturelle et artistique de sa ville d'origine, Göteborg, la deuxième ville de Suède

par Kate Holman

L'Orchestre symphonique de Göteborg (appelé plus souvent GSO, pour Gothenburg Symphony Orchestra) et l'opéra de Göteborg (Göteborg Opera) bénéficient depuis longtemps déjà d'un soutien vital du Volvo Group. « Le parrainage de Volvo a largement contribué à faire exister le Göteborg Opera, dit Jessica Malmsten, la directrice du développement des activités de la compagnie de l'opéra. Ce partenariat est crucial. »

Ces deux institutions musicales constituent d'importants piliers de l'identité culturelle de Göteborg et de toute la Suède. En 1997, le GSO a été nommé Orchestre National de Suède, reconnaissance de sa réussite dans la promotion des compositeurs nordiques et de leur

musique à travers le monde. Le parrainage de Volvo a aidé ces deux institutions à établir et à développer leur réputation mondiale en termes d'excellence artistique.

« Cela nous aide vraiment beaucoup et de différentes manières, explique le norvégien Sten Cranner, qui a été nommé directeur général et artistique du GSO en novembre 2014. Ce parrainage nous permet d'aller au-delà de notre offre classique et de réaliser des projets extraordinaires. C'est un véritable coup d'accélérateur.

Mon objectif est de faire du GSO et des nombreuses activités de la salle de concert de Göteborg un élément incontournable dans la vie de chaque citoyen de la ville et de la région, ajoute-t-il. →

Je voudrais également préserver le rôle essentiel que joue l'orchestre dans la musique suédoise et renforcer sa réputation internationale. »

« Nous contribuons à rendre la ville de Göteborg agréable à vivre, confirme Madame Malmsten. Grâce à la musique, au théâtre et à la danse, nous espérons améliorer la qualité de vie des habitants. »

COLLABORATION

Le soutien culturel et le parrainage participent de l'identité de la marque Volvo, qui démontre ainsi que l'entreprise a très à cœur le bien-être de ses employés et de leur entourage, dans tous les aspects de leur vie. Elle est le sponsor principal du GSO depuis 1983, et l'un des quatre soutiens les plus importants de l'opéra.

Fondé en 1905, le GSO a vécu des moments tragiques au cours de ses 110 années d'existence. Ses locaux d'origine ont été détruits par un incendie dans les années 1920 et ont par la suite été remplacés par l'actuelle salle de concert de Göteborg. Ce bâtiment inauguré en 1935 est célèbre pour son architecture révolutionnaire et son extraordinaire acoustique. Sa salle principale est recouverte de panneaux d'érable-sycomore dorés répercutant le son sans déformation.

Depuis, le GSO a doublé ses effectifs et accueille aujourd'hui 109 musiciens. Le personnel artistique du Göteborg Opera, est composé de 86 musiciens, 22 solistes, 38 danseurs, ainsi que d'un chœur de 46 chanteurs. Les deux groupes d'artistes n'ont cessé d'étendre leur collaboration. Plusieurs projets communs sont prévus pour les deux années à venir, notamment une coproduction en 2017 lors de laquelle des stars de l'opéra joueront dans la salle de concert. « Nous entretenons des rapports très sains et très concrets », dit Monsieur Cranner.

Les locaux du Göteborg Opera sont un bâtiment tout aussi impressionnant. Volvo a été la première entreprise à soutenir la construction du nouvel opéra, inauguré en octobre 1994 sur les quais de la ville, non loin de la mer, puis rénové en 2009. Il accueille 250 000 visiteurs par an pour environ 270 représentations incluant des spectacles de danse, des comédies musicales et des concerts. Sa mission consiste à attirer des personnes de tous âges et de toutes origines et de leur donner envie de s'engager dans des processus de création.

Prenons l'exemple de cet atelier de travail mis en œuvre la saison passée en collaboration avec la Croix Rouge, au cours duquel un groupe de réfugiés récemment arrivés en Suède a créé des œuvres originales basées sur leurs propres expériences.

« Nous voulons donner vie à une communauté artistique qui s'étend jusqu'aux pans de la société qui n'ont pas toujours voix au chapitre au milieu de nos institutions culturelles bien établies, déclare le directeur artistique opéra/théâtre Stephen Langridge. Nous prenons très au sérieux cet aspect de notre travail. »

EN TÊTE D'AFFICHE

Ayant également très à cœur la protection de l'environnement local, l'opéra fait beaucoup d'efforts pour minimiser son impact écologique grâce à l'énergie solaire et au recyclage des déchets, ainsi qu'à l'installation de ruches sur son toit.

Le GSO est également très engagé au niveau social, en Suède et à l'étranger. Lors de sa tournée dans cinq villes chinoises en avril 2015,



Jenny Holmgren et Denny Lekstrom sont les vedettes de « Crazy for You » d'Ira et George Gershwin © Mats Bäcker

l'orchestre a été particulièrement fier de pouvoir, avec le soutien de Volvo, jouer pour les jeunes patients de l'hôpital pour enfants de Shanghai.

LE SOUTIEN CULTUREL ET LE PARRAINAGE PARTICIPENT DE L'IDENTITÉ DE LA MARQUE VOLVO

Au fil des années, le GSO a été dirigé par un grand nombre de musiciens hors du commun. En 1907, le célèbre compositeur suédois Wilhelm Stenhammar était le chef d'orchestre de la maison, et Carl Nielsen ainsi que Jean Sibelius y ont dirigé leurs propres œuvres. L'actuel chef d'orchestre invité, l'américain Kent Nagano, travaille aux côtés de l'artiste de la maison, la chef d'orchestre et voix soprano canadienne Barbara Hannigan, qui compte parmi les interprètes d'opéra contemporain les plus célèbres dans le monde.

EN TOURNÉE

Pour les deux institutions, le soutien de Volvo contribue à la préparation d'une programmation incroyable dans les prochains mois. Le GSO, qui a déjà joué aux États-Unis, au Japon et en Extrême-Orient, sera en tournée en Allemagne en novembre. Le mois de décembre marquera le coup d'envoi du festival Sibelius. « Nous allons jouer toutes les symphonies de Sibelius en une semaine », annonce Monsieur Nagano.

L'offre du Göteborg Opera est éclectique : de la première adaptation sous forme d'opéra du thriller d'espionnage « Les Enchaînés » d'Alfred Hitchcock, avec la mondialement célèbre soprano Nina Stemme dans le rôle principal, jusqu'à la comédie musicale « Crazy for You » d'Ira et George Gershwin, en passant par un festival dédié aux œuvres de Shakespeare à l'occasion des 400 ans de la mort de l'écrivain en 2016, avec des concerts et des opéras basés sur *Hamlet* et *Macbeth*. Avec la danse, l'opéra ajoute une autre corde à son arc. Sous la direction artistique d'Adolphe Binder, la Danskompani a travaillé avec les plus grands chorégraphes, comme Sidi Larbi Cherkaoui, et connaît un grand succès international.

Grâce à la diffusion gratuite sur Internet de concerts en direct, de vidéos à la demande, d'interviews et de chats dans les coulisses, le GSO est en outre à l'avant-garde de la transmission musicale numérique.

« Notre salle de concert numérique peut être regardée dans le monde entier », indique Monsieur Cranner. Elle est accessible à l'adresse www.gsoplay.se

Visitez le site Web *Spirit* ou téléchargez l'application *Spirit* pour regarder une vidéo



Le directeur général et artistique du GSO, Sten Cranner © Dan Holmqvist



La directrice artistique de la danse de l'opéra, Adolphe Binder © Mats Bäcker



Le Göteborg Opera joue devant une salle comble

DES PERFORMANCES SUPÉRIEURES

Un conducteur chinois chante les
louanges du tombereau articulé
A40D de Volvo →

par Michele Traverso



Photographies de Daniele Mattioli

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)



Volvo Construction Equipment





La décharge Laogang de Shanghai, opérationnelle depuis 1989, est la plus grande de Chine et accueille l'un des projets de conversion de gaz de décharge en énergie les plus ambitieux d'Asie (voir page 16). Exploitée par Shanghai Old Port Garbage Disposal Co Ltd, la décharge est une co-entreprise formée par Veolia et l'administration municipale.

En raison de leur fiabilité, davantage de machines Volvo viendront s'ajouter aux quatre tombereaux articulés A40 de Volvo déjà présents sur le site, tandis que les autres équipements arrivent au terme de leur cycle de vie. Le site use rapidement les machines. Les tombereaux de Volvo se révèlent cependant dans des conditions glissantes où les autres poids lourds sont mis à mal.

Le conducteur Xu Nong Ming récupère de la terre grâce à son tombereau Volvo pour ensuite recouvrir la montagne croissante de déchets déchargés par des camions toutes les 30 secondes et aide ainsi à l'ensevelissement des déchets et lixiviats. Les tombereaux Volvo sont également utilisés pour déplacer le lixiviat lui-même, jusqu'à cinq chargements par jours, et parfois même les déchets.

PROGRAMME

Même quand les roues s'enfoncent dans la boue, le conducteur peut enclencher ou désenclencher différents modes de conduite.

« Son châssis élevé est également un avantage », déclare Xu Nong Ming, qui a commencé à travailler pour la décharge Laogang en 2005.

Xu Nong Ming a commencé sa carrière dans l'armée, où il a appris à conduire. « Je me suis engagé en décembre 1993 et j'ai servi à Hangzhou, explique-t-il. On est bien plus en sécurité lorsqu'on travaille avec des tombereaux Volvo », ajoute-il en souriant.

Le jovial Xu Nong Ming, 45 ans, est originaire de Pudong, vaste district de la municipalité de Shanghai à l'est du fleuve Huangpu. Jusqu'à il y a 20 ans, Pudong jouait les seconds rôles derrière le district de Puxi de Shanghai, zone située à l'ouest du fleuve et accueillant la vieille ville. Elle est aujourd'hui la partie de la ville la plus dynamique, la plus attrayante

et qui comporte le plus grand nombre de gratte-ciel. Elle accueille la bourse et d'autres institutions financières, ainsi que la décharge Laogang, où travaille Xu Nong Ming, au sud de l'aéroport international.

Pendant son temps libre, Xu Nong Ming est un passionné de mahjong, jeu populaire d'adresse et de stratégie chinois qui se joue avec des tuiles numérotées. Joué en groupes de quatre, parfois en salle mais le plus souvent au bord de la route sur des tables improvisées, le mahjong attire inévitablement de nombreux spectateurs. En outre, Xu Nong Ming aime aller à la pêche à ses heures perdues et manger ses propres prises, même s'il admet que : « Je n'ai encore jamais attrapé de gros poissons, seulement des petits. »

UN TRAVAIL DE JOUR

La journée de travail de Xu Nong Ming débute à sept heures du matin et dure huit heures. « En arrivant sur le site, nous vérifions tout d'abord notre équipement, puis nous évaluons et effectuons les réparations et la maintenance de la flotte », dit-il. Ensuite, il passe généralement le reste de la journée à parcourir les pistes autour de la décharge pour ramasser et transporter la terre qui servira à couvrir la dernière couche de déchets.

Xu Nong Ming est un grand fan des performances tout-terrain impressionnantes du tombereau. « Même entièrement chargé, le A40D ne reste jamais bloqué dans la boue », déclare-t-il. Les pneus

larges réduisent la pression sur le sol et offrent une bonne mobilité tout-terrain. « Même quand les roues s'enfoncent dans la boue, ses quatre roues motrices et ses pneus larges s'en sortent aisément. »

En revenant de l'armée, Xu Nong Ming n'a pas trouvé les nouveaux tombereaux utilisés à Laogang aussi complexes qu'il le craignait. « Je pensais que la machine serait plus difficile à manœuvrer parce qu'elle est entièrement automatisée. Mais, en fait, c'est plus facile grâce à la direction articulée. »

La machine de Volvo l'a entièrement convaincu : « En termes de capacité de charge, d'utilité et d'efficacité, je choisirais la Volvo pour sa robustesse. »

**MÊME ENTIÈREMENT
CHARGÉ, LE A40D NE
RESTE JAMAIS BLOQUÉ
DANS LA BOUE**

VOUS EN VOULEZ PLUS ?

Il existe désormais de multiples possibilités pour profiter de *Spirit*



Disponible sur tous les appareils Android et iOS. Téléchargez l'application ou visitez le site Web pour consulter des contenus supplémentaires incluant une vidéo exclusive

SUR VOTRE ORDINATEUR • SUR VOTRE TÉLÉPHONE • SUR VOTRE TABLETTE

volvospiritmagazine.com



100% VOLVO

**KEEP
YOUR VOLVO
A VOLVO**

Genuine Volvo Maintenance Parts

Les lubrifiants Volvo d'origine sont fabriqués par Volvo pour Volvo. Aucun autre lubrifiant ne garantit les bonnes performances de votre machine Volvo de la même manière. Choisissez parmi une large gamme de pièces et de niveaux d'entretien afin de trouver ce qui vous convient et d'optimiser les performances et la durée de fonctionnement. Conçus pour augmenter la durée de vie votre machine et réduire vos coûts de possession, les lubrifiants Volvo sont capables de doubler les intervalles de maintenance jusqu'à **4000 heures***.

*Valable pour une sélection de machines et de lubrifiants
Contactez votre concessionnaire pour plus d'informations.

www.volvoce.com



http://opn.to/a/SP_Lub_A

Volvo Construction Equipment

