


# Hiab method

MAGAZINE PROMOTIONNEL 1/2011

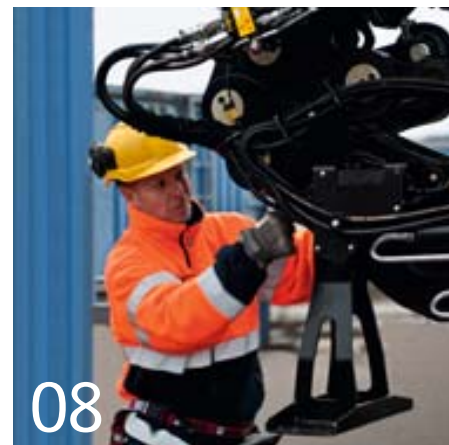


Grande portée  
avec la nouvelle  
Hiab XS622

08

# Sommaire

- 04 Des grues sur mesure pour Siemens
- 06 Les chiffres de Cargotec en bref
- 07 Le Directeur d'Exploitation de Cargotec Pekka Vauramo nous fait part de son expérience
- 08 La nouvelle Hiab XS 622 va encore plus loin
- 12 Actualités : Nouveautés et innovations
- 16 Développement de la gestion des déchets dans les zones urbaines
- 20 Cargotec améliore sa stratégie
- 24 Hiab Jonsered 1080 met sa puissance à l'épreuve en Nouvelle-Zélande
- 26 La gamme Hiab garante de la propreté de Paris
- 28 Une grue conforme aux nouvelles normes de sécurité
- 32 Une entreprise familiale allemande adepte d'Hiab depuis toujours
- 35 Article d'Agnieszka Beyger, Stargard Szczeciński, Pologne

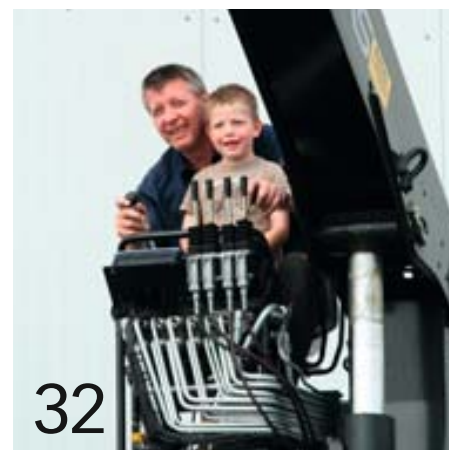


PHOTOS Siemens et Cargotec

## Les tendances mondiales ouvrent la voie à une nouvelle stratégie de Cargotec plus performante

L'urbanisation, l'essor des marchés émergents et l'accélération de l'évolution technologique influencent les orientations futures.

20



En couverture : La nouvelle Hiab XS 622 a été photographiée par Per Trané

Hiab  
**method**

**Hiab Method**, le magazine promotionnel de Cargotec, est distribué à 20 000 exemplaires environ. **Rédaction** : Maija Eklöf (rédacteur en chef), Johan Bohman, Paulo Cardoso, Elizabeth Gibson, Katarina Hoel, Tarjei Isaksen, Bettina Kuppert, Hervé Lherondel, Roger Macknish, Zaloa Malaxetxebarria, Ludmila Timonina et Letty Wong. **E-mail** : maija.eklof@cargotec.com **Mise en page** : Maggie/Zeeland **Imprimé** par Punamusta, Finlande. Les avis exprimés par les auteurs ou les personnes interrogées ne reflètent pas nécessairement le point de vue de Cargotec.



Sondage  
Cargotec

Répondez  
et gagnez  
un iPad2 !

Nous voulons savoir ce que vous pensez des magazines promotionnels de Cargotec. Rendez-vous sur [www.cargotec.com/survey-fr](http://www.cargotec.com/survey-fr) et donnez-nous votre avis.

Vous gagnerez peut-être un iPad2.

## Avant-propos

Une nouvelle stratégie amène de nouveaux clients et de nouvelles solutions sont mises à l'honneur

2010 a marqué le début d'une ère nouvelle pour Cargotec et il est bon de voir un élan positif au gré des différents marchés dans lesquels nous évoluons, manutention et levage confondus. Bien que certains secteurs et certaines régions tentent toujours de se remettre, les activités de Cargotec dans les industries et dans les terminaux sont de loin supérieures aux chiffres de l'année dernière.

À l'automne dernier, Cargotec a affiné sa stratégie et privilégié les marchés émergents, les services, la clarté interne et, par-dessus tout, ses clients. Pour renforcer notre capacité à servir nos clients et consolider les liens tissés avec notre clientèle, la région EMEA (Europe, Moyen Orient et Afrique) a réorganisé ses activités en établissant une nouvelle structure de gestion dans chaque pays.

Ces modifications portent déjà leurs fruits au sein de notre segment industriel, à savoir les grues auxiliaires Hiab, les chariots élévateurs embarqués et les appareils à bras, principalement dans les pays scandinaves, en Allemagne et en France où les activités ont augmenté dans les secteurs de la construction et des infrastructures. Le secteur des terminaux a également progressé avec une hausse de 14,5 % des volumes pris en charge par rapport à 2010. D'importants projets portuaires ont ainsi pu être relancés et ont permis à Cargotec de prouver son expertise et son expérience en tant que fournisseur de solutions globales dans ce domaine, même lorsqu'il s'agit des terminaux automatisés.

Nous sommes en permanence à la recherche de nouvelles méthodes pour améliorer les activités de nos clients. L'accord-cadre signé avec Siemens Wind Power au printemps dernier représente une autre réussite importante. Il établit notre compétence et notre capacité à fournir des solutions complètes répondant aux exigences de nos clients dans le domaine de la production d'énergie et d'application des services. Le contrat établit par ailleurs notre engagement à travailler pour l'industrie des énergies renouvelables dans son intégralité.

En ce début d'année, nous avons également lancé un nouveau produit au sein de la gamme Hiab XS. La nouvelle grue Hiab XS 622 est l'une des meilleures grues jamais conçues dans la catégorie 58 tm, combinant à la fois légèreté et haute capacité. Ce nouveau produit représente une étape technologique importante dans cette gamme.

Notre objectif vise à faciliter la vie de nos clients tout en augmentant leur efficacité. Nous faisons en sorte de mettre au point des produits toujours plus sûrs et plus simples à utiliser dans le respect des lois en vigueur. Grâce à un réseau de distribution et d'entretien inégalé, nous restons en permanence proches de nos clients, prêts à répondre à leur appel et à relever n'importe quel défi auquel ils seraient confrontés.

**Harald de Graaf**

Vice Président Exécutif, EMEA



Hiab est le leader international de la manutention de charge embarquée. Son catalogue inclut les grues auxiliaires Hiab, les grues forestières et de recyclage Hiab Loglift et Hiab Jonsered, les appareils à bras Hiab Multilift, les hayons élévateurs Zepro, Waltco, Focolift et Del et les chariots élévateurs embarqués Hiab Moffett et Princeton PiggyBack®.



## Une conception sur mesure pour une collaboration à long terme

TEXTE Randel Wells | PHOTOS Siemens

Cargotec a signé un accord-cadre à long terme avec Siemens Wind Power A/S, l'un des plus grands fournisseurs de solutions pour l'énergie éolienne. Cargotec fournira exclusivement des grues sur mesure pour les nouvelles turbines Siemens.

Le vent devient une source d'énergie alternative sérieuse et efficace. Le Global Wind Energy Council (GWEC) estime que 22 % de l'énergie mondiale sera générée par le vent d'ici à 2030.

D'après le Global Wind Report rédigé par le GWEC pour 2010, le marché de l'énergie éolienne a connu une diminution pour la première fois de son histoire. En raison de la crise économique mondiale, le marché a enregistré une croissance limitée à 22,5 % en 2010, un résultat somme toute honorable. En raison de la hausse des investissements et des importantes commandes de turbines partout dans le monde en 2010, l'avenir semble prometteur.

Les éoliennes nécessitent un entretien régulier, généralement au moins une fois par an. Les travaux de maintenance exigent le levage d'outils et de pièces à des hauteurs importantes dans cet espace confiné qu'est la nacelle. En moyenne, ces nacelles se trouvent entre 90 et 100 mètres de haut. Le matériel doit être hissé ou descendu à partir du sol ou de bateaux en cas de fermes éoliennes marines.

Chaque éolienne nécessite un système de levage qui lui est propre, bien intégré à la nacelle. Avant de faire appel à Cargotec, Siemens Wind Power utilisait des grues plus ou moins standards légèrement modifiées.

## « Ce secteur connaît une forte expansion ces dernières années et ce n'est pas fini. »

Mais plusieurs modifications s'avéraient nécessaires. Siemens a donc cherché d'autres fournisseurs. « Nous sommes arrivés au bon moment », se souvient **Marcel Boxem**, Assistant commercial chez Cargotec.

« La présence de Cargotec et sa réputation de leader technologique à l'échelle mondiale ont été les principaux éléments qui nous ont amenés à choisir Cargotec. La proximité de Cargotec, sa polyvalence et sa capacité à fournir des solutions fiables et sûres dans des délais serrés ont aussi joué en sa faveur », explique **Kai Foecking**, Responsable des achats pour les grues chez Siemens Wind Power.

La collaboration avec Siemens a débuté par la conception d'une grue spéciale pour les turbines de Siemens Wind Power. Le modèle utilisé est exclusif et conçu sur mesure pour les utilisations de l'entreprise sur la base de l'expérience de Cargotec dans le domaine des chariots élévateurs embarqués. La réussite de cette collaboration a donné lieu à un accord-cadre à long terme.

« L'accord établit non seulement les compétences de Cargotec et sa capacité à fournir des solutions complètes répondant aux critères imposés pour la production d'électricité éolienne et les entretiens relatifs, mais il démontre également notre engagement envers le secteur de l'énergie renouvelable », explique **Unto Ahtola**, Vice-président exécutif du service Industrial & Terminal chez Cargotec.

### Une solution unique

L'objectif principal de ces grues consiste à hisser des outils et des pièces détachées. Le hissage est réalisé de l'extérieur à l'aide d'une flèche télescopique. Un treuil spécial déploie la puissance nécessaire au mouvement. La flèche et le treuil sont intégrés à la nacelle de la turbine. Dans ce modèle, le système hydraulique utilisé pour commander

les engrenages du lacet et de l'inclinaison actionne également la grue et le treuil.

« Ce qui nous distingue réellement, c'est que nous partons de rien alors que les autres fournisseurs se basent sur des grues standards qu'ils modifient », souligne Boxem. « Nous étions plus flexibles et en mesure d'adapter la solution à leurs besoins. »

La grue est un modèle spécialement conçu pour Siemens, particulièrement adapté aux turbines fabriquées par la marque. Cargotec avait déjà travaillé sur des projets similaires, mais aucun n'avait une telle envergure. La flèche en T, inhabituelle sur les grues Hiab, et le nouveau treuil auxquels s'ajoutent le logiciel et la télécommande, permettent à Siemens d'aller encore plus loin en ce qui concerne les grues utilisées pour l'entretien des turbines éoliennes.

Siemens a compris qu'elle avait besoin d'une grue offrant une grande capacité de levage pour ses turbines. « Au lieu de simplement utiliser des idées existantes, nous avons passé les critères en revue et créé un tout nouveau concept », explique Boxem.

Les résultats sont impressionnants. La solution unique proposée par Cargotec permet de doubler la capacité de levage dont disposait auparavant Siemens et de passer ainsi de 3,5 à presque 8 tonnes/mètre tout en profitant d'une portée supérieure. Les grues Hiab fournissent à Siemens davantage de flexibilité dans la conception de leur turbine. Le fabricant peut ainsi manipuler le matériel et les pièces dans un espace de travail plus vaste.

Les premières grues de service Hiab ont déjà été livrées depuis le site d'assemblage de Cargotec de Stargard Szczeciński en Pologne. Cargotec a déjà enregistré des commandes pour plus de 100 pièces et d'autres modèles adaptés aux différents formats de turbine sont à l'étude. Les volumes devraient atteindre le millier d'unités par an.

### Élargir la production

Outre de meilleures performances, la capacité de production globale de Cargotec offre d'autres avantages. Grâce à ses sites de production présents partout dans le monde, Cargotec peut assembler ses grues à proximité des usines de ses clients.

« Ces grues seront assemblées en Pologne, mais elles pourront l'être également là où Siemens en a besoin », explique Boxem.

Les grues de service Hiab seront utilisées pour les éoliennes installées en mer et sur le continent. Elles seront intégralement assemblées par Cargotec et envoyées vers les sites de production de Siemens. Le système est intégré à la nacelle pendant la production. Ensuite, la nacelle complète est acheminée sur le chantier en vue de l'installation.

Seules les nouvelles éoliennes seront dotées des grues de service Hiab. Bien qu'il eût été utile de les intégrer à l'ensemble du parc éolien de Siemens, la modification des anciens modèles est impossible. « En raison de la hauteur des éoliennes, cela coûterait trop cher de les remplacer », explique Boxem.

Vu le développement exceptionnel de l'énergie éolienne, l'impossibilité d'ajouter ce module aux anciens modèles n'est pas un gros problème. « Ce secteur connaît une forte expansion ces dernières années et ce n'est pas fini. Toutes les régions enregistrent une forte croissance et nous prévoyons une expansion au cours des 10 prochaines années », affirme-t-il.

« C'est donc un domaine dans lequel nous comptons nous développer », continue Boxem. « Nous voulons disposer d'une gamme complète de produits adaptés aux usages éoliens. Nous proposons déjà plusieurs modèles de grue, mais nous comptons élargir la gamme afin de pouvoir répondre à l'ensemble des besoins de ce secteur. » ■

## À propos de Cargotec

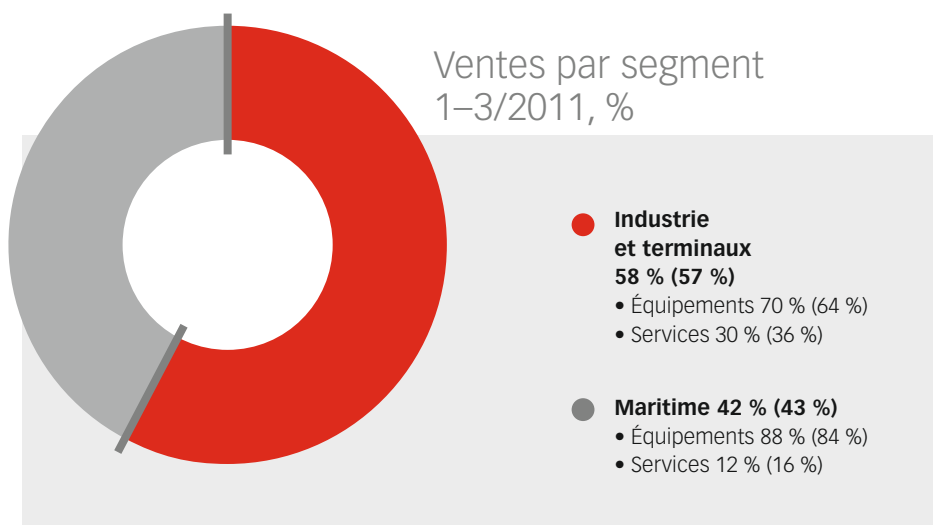
Cargotec améliore l'efficacité des trafics de marchandises sur terre et sur mer, aux quatre coins du globe.

Hiab, Kalmar et MacGregor, filiales de Cargotec, sont incontestablement les leaders internationaux de la manutention de charge et de marchandises.

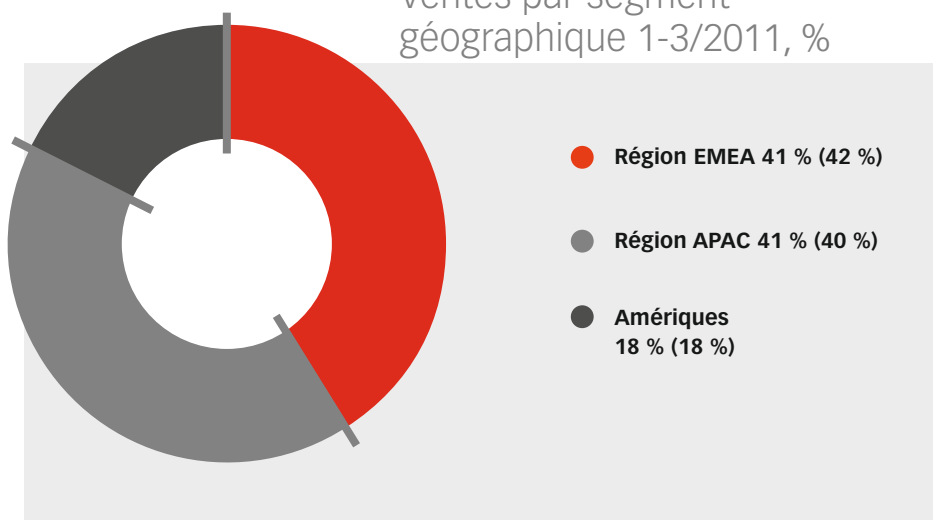
Grâce à son réseau mondial, Cargotec est proche de ses clients et peut fournir des services complets garantissant des équipements aux performances constantes, fiables et durables.

L'entreprise emploie environ 10 500 personnes.

Ventes par segment  
1-3/2011, %



Ventes par segment  
géographique 1-3/2011, %



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

Principaux résultats de janvier-mars 2011	T1 2011	T1 2010	2010	2009
Commandes reçues (millions d'euros)	819	598	2,729	1,828
Carnet de commandes (millions d'euros)	2,373	2,239	2,356	2,149
Ventes (millions d'euros)	763	555	2,575	2,581
Bénéfice d'exploitation (millions d'euros)	50.6	13.5	131.4	0.3
Marge d'exploitation, %	6.6	2.4	5.1	0.0
Revenus avant impôt (millions d'euros)	46.4	6.8	101.4	-26.7
Flux de trésorerie des activités (millions d'euros)	36.2	46.5	292.9	289.7
Dette nette portant intérêts (millions d'euros)	335	336	171	335
Revenus nets pour la période (millions d'euros)	36.2	9.8	78.0	7.1
Revenus par action (millions d'euros)	0.59	0.13	1.21	0.05



## Ce que la Chine nous a appris

Pekka Vauramo, Directeur des opérations et vice-PDG, a quitté sa Finlande natale pour Hong Kong au début de l'année afin de contribuer à l'essor de Cargotec dans la région Asie-Pacifique. *Hiab Method* l'a rencontré récemment pour recueillir ses impressions à des milliers de kilomètres de son pays natal.

### **LA CROISSANCE RAPIDE DE L'ASIE, ET DE LA CHINE NOTAMMENT, A SURPRIS LE MONDE ENTIER. QU'AVEZ-VOUS APPRIS DES ACTIVITÉS EN ASIE JUSQU'À PRÉSENT ?**

Le taux de croissance rapide constaté en Asie nous a bien entendu surpris. Les taux de croissance ne sont que de vulgaires chiffres jusqu'à ce que vous vous rendiez sur place et compariez la situation actuelle avec celle d'il y a 10 ou 15 ans. L'évolution a été incroyablement rapide, surtout en Chine.

Si nous voulons nous développer en Asie, nous devons agir vite. Nous devons opter pour un recrutement proactif. L'idée préconçue que la Chine est un pays bon marché, est bel et bien dépassée. Il faut payer le prix fort pour trouver les bonnes recrues, quel que soit le pays indiqué sur leur passeport.

### **COMMENT DÉCRIRIEZ-VOUS LES OPPORTUNITÉS COMMERCIALES OFFERTES PAR LA CHINE ? QUELS SONT LES RISQUES POUR CARGOTEC ?**

La Chine offre de belles possibilités, mais la concurrence est féroce. Il y a tout d'abord les concurrents locaux et tous les expatriés qui tentent de rivaliser avec eux. Ce n'est facile pour personne. La Chine est un peu le nouvel El Dorado.

### **QUELLE EST LA VOIE EMPRUNTÉE PAR CARGOTEC SUR LES MARCHÉS ASIATIQUES ?**

Les entreprises étrangères ciblent souvent la côte car c'est là que l'on enregistre la plus forte croissance. La progression annuelle de l'économie est de 8 à 10 %, mais dans certaines régions, ce chiffre est de loin supérieur... ou inférieur.

On oublie souvent que dans les terres, certaines régions connaissent également une forte croissance. Il est important pour nous de nous familiariser avec la réalité des entreprises locales et d'accéder aux réseaux fluviaux et ferroviaires.

Nous examinons ces régions de près. Nous employons plus de mille personnes en Chine. Nous avons également des partenaires fiables avec nous.

Les chaînes de livraison sont de plus en plus importantes en Chine. Elles sont désormais intégrées aux solutions commerciales et logistiques. Nous voulons jouer un rôle actif dans cette démarche et nous devons donc faire en sorte que nos propres réseaux commerciaux et de services soient de taille à affronter ce défi.

### **POURQUOI EST-IL SI IMPORTANT DE COMPRENDRE LES CONDITIONS ET LES RISQUES LOCAUX EN CHINE ?**

Il est absolument nécessaire de respecter et de suivre les coutumes locales. Par exemple, nous utilisons exclusivement la langue chinoise lorsque nous devons prendre des décisions importantes. En tant qu'Européens, je pense que nous devons encourager notre personnel local à prendre les décisions. Nous devons également veiller à ce qu'il profite de tout le soutien du siège social. Ainsi, nous pourrions montrer à nos partenaires que, bien que nous venions d'un autre pays et d'une culture différente, nous travaillons sérieusement.

# Hiab : toujours plus haut, **toujours plus précis**



La nouvelle Hiab XS 622 est plus légère que son prédécesseur, la XS 600. Malgré des performances supérieures, la nouvelle grue pèse 400 kg de moins.

## Au printemps dernier, Cargotec a intégré une toute nouvelle grue auxiliaire à sa gamme 58 tm : la Hiab XS 622. La nouvelle Hiab XS 622 représente ce qu'il se fait de mieux en termes de précision avec une longue portée.

« Il n'est pas toujours facile de bénéficier d'une grande précision avec une longue portée. Mais tout devient plus simple avec la Hiab XS 622. Même avec la portée maximale, la déviation latérale est quasi-nulle », explique **Mikael Rietz**, Vice-président responsable des grues auxiliaires chez Cargotec. Les nouvelles solutions techniques garantissent la stabilité de la flèche. Ainsi, le modèle utilisé pour les vérins permet d'éviter toute secousse pendant les manœuvres d'extension ou de rétraction. Pour chaque extension, de nouveaux guides latéraux assurent la flèche.

La grue Hiab XS 622 se distingue de ses prédécesseurs par un gabarit plus petit et une plus grande légèreté. Elles est à la fois compactes et basses, ce qui permet une installation sur les véhicules à triple essieu. « Les conducteurs préfèrent les grandes grues dotées d'une importante capacité de levage, mais ils souhaitent également pouvoir limiter la taille du camion. En d'autres termes, la grue doit être légère mais offrir une portée et une capacité de levage maximales. C'est aujourd'hui possible grâce à la Hiab XS 622 », continue Rietz.

La Hiab XS 622 se distingue avant tout par ses performances et la précision qu'elle offre. En installant un Jib Hiab 150 X sur la grue, la charge peut être placée à des endroits jusqu'ici inaccessibles pour une grue de cette taille. Dans les installations les plus avancées, la portée maximale sera de 32 mètres. La flèche est vraiment polyvalente. Elle peut même être inclinée de 25 degrés vers le haut. Le suivi de la flèche est assuré par le module Jib Dual

Capacity (JDC). Cette fonction est particulièrement appréciable lorsque l'opérateur doit déposer la charge encore plus loin. Lorsque la flèche est totalement déployée à un angle de 70 degrés et que le Jib est placée horizontalement, la grue est en mesure de soulever une charge de 680 kg. Avec le module JDC, la capacité augmente et passe automatiquement à 960 kg lorsque la dernière extension de la grue est rétractée.

### Déposer la charge encore plus loin

Grâce aux nouveaux raccords, à de nouveaux joints et à des diamètres de tuyaux optimisés assurant le refroidissement du matériel, la grue Hiab XS 622 présente un risque de fuite réduit pour une plus grande durée de vie. Les systèmes de contrôle E-Link et HiPro sont montés de série et offrent automatiquement la capacité supplémentaire nécessaire au levage de charges lourdes. Avec l'intégration d'une flèche de type P, la grue conviendra au chargement et au déchargement des bateaux, des bureaux mobiles et des conteneurs. Le transport fait souvent partie du travail. Le poids est donc un élément essentiel.

Les versions E et EP peuvent être dotées d'un treuil. L'élément novateur, c'est que ce treuil peut être déplacé latéralement à l'aide d'un cylindre hydraulique commandé à distance. Dès lors, le treuil peut être aligné sur la flèche lorsqu'il est actif afin d'autoriser le mouvement idéal du câble. Lorsque la grue est descendue, le treuil est déplacé latéralement en position de stationnement. L'assistant de déploiement de la flèche (BDA - Boom Deployment Assistant) est un module de sécurité installé de série sur toutes les grues de cette gamme. Il permet d'éviter toute manipulation incorrecte pendant le stationnement ou le montage.

La grue Hiab XS 622 offre la possibilité d'installer de série une pompe à débit variable, ce qui permet de réduire considérablement les frais de consommation et de limiter les émissions de CO2. Un vrai plus pour l'environnement !

Tous les modèles sont également dotés de doubles moteurs pour une rotation continue assurant un gain de puissance et de précision lors de la rotation. La grue gagne ainsi en polyvalence et en précision en cas d'utilisation dans les espaces restreints.

La télécommande CombiDrive2 peut être équipée de six ou huit leviers. Avec la version à huit leviers, l'opérateur peut manipuler plusieurs fonctions hydrauliques en même temps, et ce, sans changer de menu.

« Bien que robuste, la grue Hiab XS 622 reste légère. Cela peut sembler contradictoire, c'est pourtant la réalité. Avec une ingénierie de pointe, on peut combiner les deux », conclut Rietz. ▶



« Incroyable ! Une grue aussi puissante sur un triple essieu », s'enthousiasme Jim Aaltonen.

## Une autre vie de bateau

**Jim Aaltonen**, domicilié à Stockholm, est un nom particulièrement réputé dans le domaine des transports et des levages délicats. Avec les véhicules en leasing, Aaltonen AB gère désormais plus de huit grues sur camion entre 24 et 95 tonnes-mètres. L'entreprise conduit également pour sa succursale ComEast Logistik AB, spécialisée dans le transport de bateaux et autres objets volumineux et fragiles. C'est dans ce type d'opération que Jim exploite pleinement la nouvelle grue Hiab XS 622 EP-5 HiPro. « Malgré sa capacité, c'est un peu comme conduire une petite grue très fine. Une grue de cette taille sur un triple essieu, ça doit être unique », affirme-t-il.

L'avantage d'une solution sur remorque, c'est qu'il suffit d'accrocher la remorque adaptée à la tâche. Son travail consiste essentiellement à transporter des bateaux. C'est la raison pour laquelle il dispose d'une remorque spécialement conçue pour ça.

« Avant, j'avais un tracteur sans grue. Je dépendais donc des autres. Maintenant, je peux charger et décharger moi-même. Vous n'imaginez pas le nombre de bateaux qui sont déplacés sur le continent pendant l'année », dit-il.

« Hormis les missions pour certains armateurs, beaucoup de bateaux doivent être déplacés, surtout lorsqu'ils sont échoués et qu'ils ont subi d'importants dommages couverts par l'assurance. Même en hiver, il y a beaucoup à faire en raison des salons qui se succèdent.

« En ce qui me concerne, je suis toujours sur la brèche la semaine qui précède et qui suit les salons. De nombreux bateaux doivent être transportés vers les salles d'exposition pour ensuite être rapportés. »

À cette époque, le transport ne se limite pas aux frontières de ce pays. Il y a également de nombreuses missions à effectuer en Finlande, au Danemark, en Estonie et en Norvège. Beaucoup de bateaux neufs ou d'occasion sont vendus à distance. Aaltonen est donc un partenaire de choix pour la livraison des commandes.

« Il y a de plus en plus de bateaux et tous ont

tendance à devenir de plus en plus grands au fil des ans. »

Tout le monde n'est pas en mesure de manipuler et de transporter un yacht de 10 tonnes. Aaltonen peut le faire grâce à son EP-5 et au système HiPro qui lui assurent la puissance, la précision et la délicatesse nécessaires. Par ailleurs, la grue est suffisamment rapide pour une prise en charge efficace de missions plus simples.

Aaltonen s'occupe également de travaux marins, tels que le levage des moteurs à réparer par exemple. C'est là que la précision et la stabilité sont particulièrement importantes, car seuls les faibles déplacements sont autorisés dans ce cas.

La nouvelle grue choisie par Aaltonen est une Hiab XS 622 EP-5 HiPro. Elle est montée derrière la cabine d'un camion triple essieu Man TGA avec train roulant orientable. La remorque peut supporter une charge de 18 tonnes, mais puisque les pieds exigent davantage d'espace, Aaltonen doit rester à une distance raisonnable lors du levage des bateaux. Par conséquent, les bateaux à moteur sont limités à huit tonnes, et à dix tonnes pour les yachts puisque le pied peut déborder en partie de la coque. Totalement déployée, la grue atteint les 14,7 mètres. À cette hauteur, elle peut lever 3350 kg.

### Travailler dans les espaces exigus

« Je transporte aussi de nombreux conteneurs et des éléments en béton. Par exemple, je manipule souvent des blocs de béton installés le long des zones de travaux sur les routes, et dans ce type de cas, la vitesse est un avantage essentiel. Dans l'ensemble, il y a beaucoup de travaux de construction dans Stockholm et en périphérie. On ne chôme pas », explique Aaltonen. Et effectivement, il n'a pas tort. Les deux grandes arènes en construction génèrent un trafic gigantesque.

L'essentiel est construit à partir d'éléments en béton, et pour ce type de matériel, Aaltonen dispose d'une remorque spéciale.

« Il y a peu, j'assemblais des éléments en béton à l'intérieur des entrepôts d'UPS. Les blocs mesuraient 11,5 mètres de long. Il fallait donc les déplacer avec une remorque. Même avec cela, le travail nécessaire à la mise en place était considérable. Il fallait les lever



Le transport exceptionnel est la spécialité de Jim Aaltonen. Ce sont essentiellement les bateaux qui sont transportés dans toute l'Europe. « Nous sommes occupés toute l'année, pas seulement pendant les salons en hiver », dit-il.

à cinq mètres dans un espace très limité, et les blocs pesaient six tonnes chacun. »

La grue permet une rotation illimitée grâce à des moteurs à double rotation offrant une meilleure précision et déployant davantage de puissance au niveau du pivot, ce qui est parfait pour ce type de tâche.

Pour couronner le tout, la gamme Hiab XS 622 est dotée de raccords à joints souples permettant d'éviter le risque de fuite tout en facilitant l'entretien. La grue offre la possibilité d'installer une pompe à débit variable, ce qui permet de réduire considérablement la consommation

et les émissions de CO<sub>2</sub>. La pompe à débit variable et HiPro permettent d'obtenir un débit de 120 l/min tout en limitant l'usure du système hydraulique grâce à une température d'huile inférieure de 20 degrés.

Les grues EP, grâce à leur plus grande extension, conviennent parfaitement aux

travaux rapides et précis nécessitant des portées plus courtes.

La société a bien évolué depuis que Jim Aaltonen s'est lancé dans l'industrie du transport en 1980 avec son camion-malaxeur Scania LS 85 acheté d'occasion en 1973. Sept ans plus tard, il achetait son premier-camion grue. Aujourd'hui, il en possède quatre.

« Trois véhicules sont à moi et j'élargis mon parc grâce au leasing. »

## La gamme Hiab XS 622 est dotée de raccords à joints souples permettant d'éviter le risque de fuite.

Au total, Jim Aaltonen Åkeri AB et la succursale ComEast AB, une société de logistique comptant quatre entrepreneurs de services routiers spécialisés dans les missions spéciales, comptent ensemble huit véhicules. Des remorques surbaissées et des systèmes de manutention de charges larges sont disponibles.

Tous les véhicules Aaltonen présentent les mêmes couleurs : le blanc ou le bleu pour la base, avec des bandes mauve, cerise et bleu clair. Le slogan de l'entreprise est clair : « Levez le combiné, nous levons le reste ». ■



## BOCM Pauls fait appel à Hiab Moffett pour livrer ses aliments

TEXTE John Bailey

BOCM Pauls Ltd est le plus grand fabricant et fournisseur d'aliments pour animaux au Royaume-Uni. L'entreprise a choisi les chariots élévateurs embarqués Hiab Moffett M10 20.3N de Cargotec.

Outre les douze nouveaux chariots élévateurs déjà livrés, douze autres seront encore livrés cette année.

BOCM Pauls compte seize usines réparties dans tout le Royaume-Uni. Elles fabriquent des aliments pour le bétail, les ovins et la volaille. Plus de deux millions de tonnes d'aliments quittent les sites de production chaque année, générant ainsi un revenu de plus de 500 millions de livres. Les derniers chariots élévateurs Hiab Moffett achetés viendront rejoindre le parc composé de 130 véhicules et 50 tracteurs et remorques.

### Conçus dans le respect des normes les plus strictes

Cargotec a obtenu le contrat en adaptant son modèle Hiab Moffett aux exigences du client. BOCM Pauls voulait un chariot élévateur embarqué capable de décharger le véhicule latéralement. Il devait pouvoir lever

une palette d'aliments (1030 kg à un centre de gravité de charge de 1800 mm), livrer les produits dans des bâtiments agricoles dont la hauteur est inférieure à 2500 mm et offrir une bonne maniabilité et une bonne stabilité sur terrain accidenté. Le produit devait également être conforme aux normes de sécurité. Il devait donc être équipé de ceintures de sécurité, d'une cabine offrant une protection contre la chute d'objets et le retournement, un module de télécommande et un système permettant de fixer la Hiab Moffett au véhicule principal afin d'éviter de devoir travailler en hauteur.

Après les tests en usine, le prototype M10 20.3N a été installé sur l'un des véhicules de BOCM Pauls pour être évalué. Après deux semaines d'essai, les trois chauffeurs-livreurs ayant manipulé la M10 ont dû remplir un questionnaire sur les performances du matériel, sa maniabilité, l'ergonomie de l'habitacle, la stabilité et le style général. Le score le plus faible obtenu pour les 35 questions a été de 8/10.

### Système de sécurité Ground Mount™

Tous les opérateurs ont attribué une note de 10 au système de montage/démontage par télécommande Ground Mount™ de la Hiab Moffett. Avec l'évolution de la législation relative aux travaux en hauteur et l'exigence des clients toujours plus élevée, Hiab Moffett a cherché à mettre au point des solutions permettant l'accès et la descente du chariot élévateur sans que l'opérateur n'ait à escalader la machine.

Le système Ground Mount™ renforce la sécurité et diminue le temps nécessaire à la récupération et à l'accrochage du véhicule. L'opérateur profite d'un contrôle intégral du Moffett grâce au module de commande à distance.

La procédure est très simple : pour descendre, l'opérateur introduit le code de sécurité. Il appuie ensuite sur le bouton de chauffage et le maintient enfoncé jusqu'à ce que la Hiab Moffett émette un signal sonore indiquant que le moteur est suffisamment chaud pour démarrer. L'opérateur

maintient ensuite le bouton de démarrage de la télécommande tout en appuyant sur le deuxième bouton de démarrage placé sur le côté de la Hiab Moffett. Une fois que le moteur tourne, l'opérateur contrôle les six fonctions hydrauliques permettant le décrochage et l'accrochage de l'engin.

« La Hiab Moffett M10 est sans aucun doute le meilleur choix pour notre activité. Pour livrer dans les fermes en passant par des chemins étroits ou accidentés, parfois par mauvais temps, nous avons besoin d'un engin fiable et robuste. Le M10 répond parfaitement à ces exigences. Grâce à ses fonctions de sécurité et à une capacité de levage étonnantes, il représente tout ce dont nos chauffeurs ont besoin pour faire leur travail », explique **Andy Stanfield**, Responsable du service Fleet and Procurement.

BOCM Pauls a opté pour un leasing de cinq ans, réparations et entretiens compris. L'entretien de tout le parc automobile Hiab Moffett sera assuré par les ingénieurs de Cargotec établis au Royaume-Uni.

## Des appareils à bras pour les services de secours

Un nouvel appareil à bras, un Scania P400 quatre essieux avec Hiab Multilift XR 20SL-56 pilotable à distance, a rejoint la brigade des pompiers d'Ängelholm en Suède. Lors des incidents majeurs, comme les incendies de forêt, deux pompiers conduisent le véhicule et manipulent le réservoir tandis qu'un troisième contrôle les pompes sur le site. Il peut être utilisé comme unité autonome pour l'extinction des incendies.

L'appareil à bras transporte un réservoir contenant 12,5 mètres cubes d'eau et 1000 litres de mousse. Si nécessaire, un réservoir supplémentaire peut être transporté sur le même véhicule afin de gagner encore en efficacité. **Lars Hansson** est contrôleur. D'après lui, les appareils à bras vont gagner en popularité car les services



de secours effectuent généralement peu de kilomètres.

Les pompiers interviennent également sur 100 accidents de la route chaque année, ce qui permet au parc de véhicules de gagner en efficacité.

« Outre les réservoirs d'eau, nous disposons également d'un conteneur que nous utilisons pour les accidents impliquant un glissement de terrain, un bus ou un train », explique Hansson.

## Le système de commande de grue Hiab HiPro entre dans une nouvelle ère

Le système de commande de grue Hiab HiPro de Cargotec est désormais proposé dans une nouvelle version avec télécommande XSDrive. Ce module de commande efficace et convivial s'appelle HiPro XSD. La Hiab XS 111 est la première grue dotée de ce nouveau système.

La télécommande XSDrive est légère. Elle peut être portée à l'épaule, à la ceinture ou avec un harnais. HiPro XSD dote la Hiab XS 111 des fonctions de commande de premier ordre et lui assure une productivité hors norme.

La grue Hiab XS 111 a une capacité de

12 tonnes-mètres. Elle a été conçue pour résister aux tâches les plus lourdes comme les manœuvres au godet et au grappin. Cette grue est légère et compacte. Elle représente le choix idéal pour les clients à la recherche d'une capacité moyenne.

Le premier système de commande Hiab a été présenté au début des années 90. Quelques années plus tard, Cargotec introduisait l'électronique dans ses grues Hiab. Des modules hydrauliques précis et un système de commande intelligent ont permis d'allier précision, vitesse et sécurité. Le premier système de commande de grue Hiab HiPro a été mis sur le marché en 2001. Il a immédiatement récolté un franc succès.

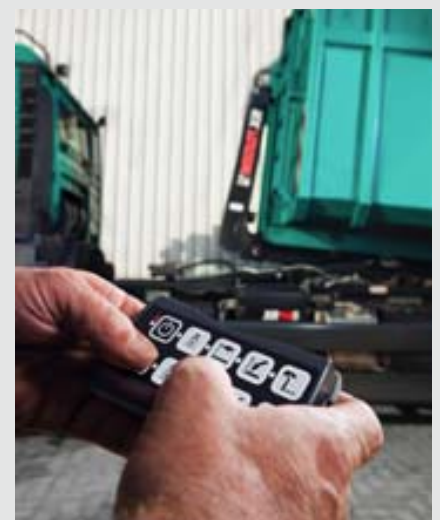
« Nous avons consacré 10 ans à la recherche pour mettre en place une solution de pointe telle que HiPro. Nous en sommes à la deuxième étape de notre périple », explique **Bengt Söderholm**, Chef de produit pour le département Loader Cranes.



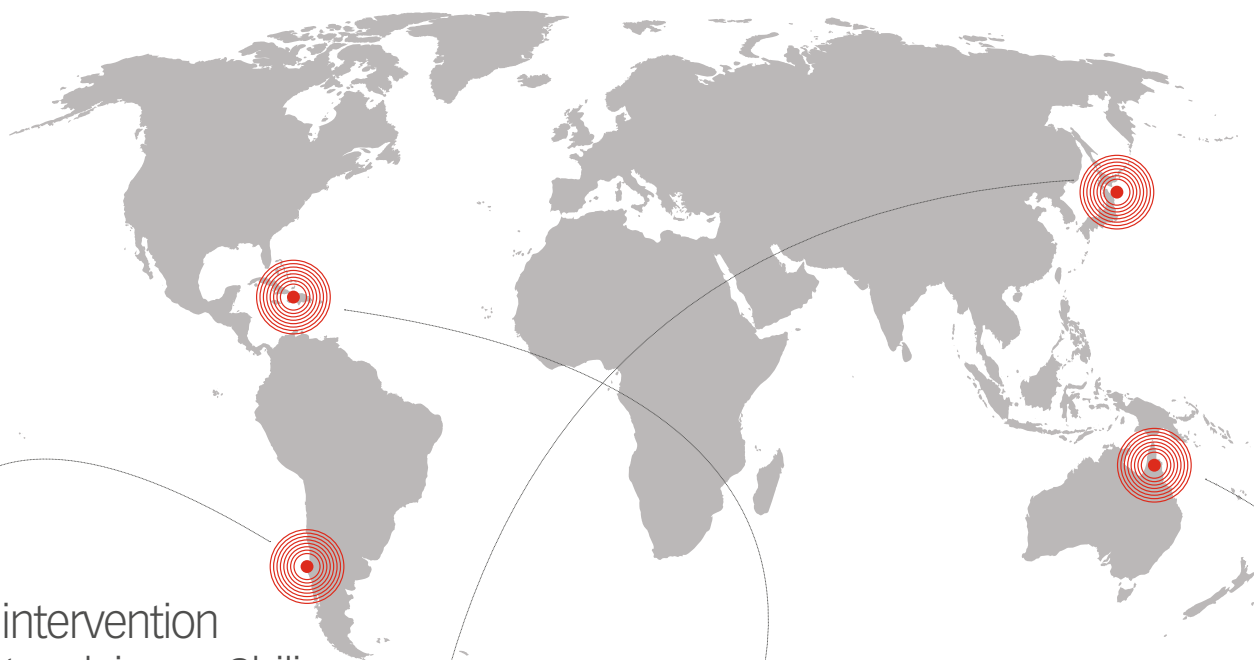
## Nouveau mini-module radiocommandé

Cargotec propose sa dernière innovation dans la gamme des appareils à bras Hiab Multilift : un système radiocommandé portable. Les appareils à bras Hiab Multilift XR Power sont dotés d'une télécommande permettant au chauffeur de piloter l'engin dans la cabine et de l'extérieur. Cette fonction permet à l'opérateur de se mettre à l'abri pour travailler en toute sécurité.

« De plus en plus de clients nous demandaient une télécommande compacte et facile à utiliser. La commande Mini-Radio est la solution idéale. La commande Mini-Radio est dotée de huit boutons programmables permettant de piloter les différents mouvements du lève-conteneurs ou des fonctions spécifiques. La commande Mini-Radio est particulièrement adaptée aux opérations nécessitant des fonctions et des mouvements précis », explique **Mark Davies**, responsable de produits pour les systèmes Hiab Multilift.



La télécommande permet à l'opérateur de réaliser un mouvement simple à l'aide du crochet sans devoir accéder à la cabine. Il gagne ainsi du temps et augmente sa productivité.



## Une intervention spectaculaire au Chili

PHOTO © Aliosha Marquez / AP Photo / Lehtikuva



Une grue Hiab XS 215 a servi aux essais réalisés avec la capsule utilisée pour l'opération de sauvetage au Chili qui a permis de sauver la vie de 33 mineurs bloqués à 700 mètres sous terre. Tous les hommes ont pu être remontés le 13 octobre 2010 après 69 jours passés dans la mine.

## Collaborer à la reconstruction d'Haïti

Cargotec a participé aux efforts déployés en Haïti en fournissant un chariot élévateur embarqué qui permettra la construction de 120 nouveaux foyers. Plusieurs chariots tous-terrains Kalmar ont été utilisés dans les travaux visant à la réouverture du port d'Haïti. Ils ont permis l'acheminement des vivres vers les cinq centres opérationnels.

## Prêter main-forte

Cargotec a joué un rôle de premier ordre dans la réhabilitation de la centrale nucléaire de Fukushima Daiichi. Les pompiers ont dépêché deux engins spéciaux sur le site dans le cadre de leur programme d'intervention : une grue auxiliaire Hiab XS 077 et un appareil à bras Hiab Multilift ont été utilisés pour prélever l'eau de mer destinée à refroidir la centrale nucléaire. La grue Hiab XS 077 pompait l'eau tandis que la Hiab Multilift XR 7J était installé sur un véhicule spécial pour enrouler le tuyau.

## Hiab Moffett intervient après le passage du cyclone Yasi en Australie

Un chariot élévateur embarqué Hiab Moffett M5 s'est avéré particulièrement utile aux services de secours du Queensland après le passage de Yasi, un cyclone de catégorie 5, ayant dévasté des villages entiers entre Cairns et Townsville dans le nord de l'Australie en février dernier.

Le cyclone a laissé sa marque sur 100 km, dans une zone devenue invivable pour les habitants en raison notamment du manque d'électricité. Les routes ont été coupées suite aux inondations qui ont accompagné le cyclone. Une fois les routes rouvertes, la grue Hiab Moffett a été utilisée pour décharger les tentes et le matériel d'urgence tant attendus. Les services de secours ont particulièrement apprécié la maniabilité de l'engin sur terrain accidenté ainsi que sa polyvalence.

## Hiab fait ses preuves à Singapour

L'intégration d'Hiab, de Kalmar, de Macgregor et de Bromma s'est avérée un franc succès avec l'ouverture du bureau de Cargotec à Singapour. Cet événement a permis à Cargotec de présenter toutes ses compétences lors du Hiab Roadshow de 2010. Ce salon

a vu la participation de 300 clients et industriels venus assister à la démonstration de l'engagement de Cargotec dans le domaine de la manutention de charges. Les visiteurs ont également pu voir les engins à l'œuvre et profiter d'activités divertissantes.



Le salon Hiab de Singapour attire plus de 300 personnes, clients et industriels confondus.

## Une portée et des performances exceptionnelles sur les chantiers

Le secteur de la construction présente plusieurs signes d'amélioration aux États-Unis. Ryan Building Materials est un client de longue date de Cargotec. La société est spécialisée dans la pose de plafond et cloisons sèches, les supports métalliques et l'isolation. Elle utilise un parc de véhicules Cargotec. L'entreprise exerce ses activités à Detroit et en périphérie.

Elle a commandé une nouvelle grue Hiab XS 335 K afin de mieux répondre aux besoins de ses clients. L'entreprise compte sept grues Hiab pour les panneaux de revêtement, montées sur camion à plateau et trois chariots élévateurs embarqués Hiab Moffett.

« Les engins Cargotec représentent la solution idéale pour livrer le matériel sur le

chantier », explique **Bill Johnston**, PDG de Ryan Building Materials. « Ils manipulent les charges rapidement, efficacement et précisément, ce qui nous permet de travailler de manière rentable. »

Le chariot élévateur embarqué Hiab Moffett se détache de l'arrière du camion en moins d'une minute. L'engin est utilisable quel que soit le terrain, permettant ainsi à l'opérateur de placer le matériel à un endroit facilement accessible.

### La sécurité avant tout

Sur chantier, les grues Hiab utilisées pour le levage des plaques de parement peuvent atteindre plusieurs étages. Leur flèche optimisée offre une grande capacité de levage à grande hauteur et un chargement/déchargement rapide. Le système est piloté à l'aide d'une télécommande, offrant à l'opérateur suffisamment de liberté pour travailler précisément.

« L'équipement est très efficace et très fiable », continue Johnston. « Au fil des années, Cargotec a amélioré la technologie de ses grues grâce à des fonctions de sécurité et de commande améliorées. Chaque machine offre des performances régulières, ce qui nous permet d'assurer le service de qualité que nos clients attendent de nous. »

Un entretien régulier est crucial tant le niveau de difficulté est variable d'un chantier à l'autre. Cargotec assure tous les entretiens planifiés sur les engins sur le site du chantier ou dans son atelier le plus proche.



Ryan Building Materials, société établie à Detroit dans le Michigan spécialisée dans la pose de plafond et cloisons sèches, les supports métalliques et l'isolation, utilise un parc de véhicules Cargotec.

# Garder la ville propre

TEXTE Satu Alavalkama | PHOTOS Cargotec

En 2050, plus de six milliards de personnes vivront dans des villes. Avec la croissance de l'économie et de la consommation, une gestion plus efficace des déchets est nécessaire.

L'on estime que d'ici à 2025, le marché de la gestion des déchets se chiffrera à 500-600 milliards d'euros. L'on s'attend à davantage de croissance en Chine, mais également dans toute l'Asie, en Amérique latine, au Moyen-Orient et en Russie.

Ce seront les marchés émergents et les villes qui seront le plus touchés en raison d'un enrichissement de la population et de

l'augmentation de la consommation. Des supermarchés vont être construits en périphérie, comme dans les pays occidentaux. La vente au détail va ainsi augmenter le volume des produits conditionnés.

« En 2009, la gestion des déchets se chiffrait à 300 milliards d'euros. Les déchets municipaux représentaient environ la moitié, soit 150 milliards d'euros », explique

le responsable du service Environmental Business Solutions Development **Jukka Loikala** de Cargotec.

Presque 90 % des activités de gestion des déchets municipaux à l'échelle mondiale se concentrent sur les quatre marchés fortement urbanisés : les États-Unis, l'Europe occidentale, le Japon et la Chine. Si les 20 plus grands pays suivant dans la liste sont



« En 2009, le montant dépensé pour la gestion des déchets s'élevait à 300 milliards d'euros à l'échelle mondiale. »

pris en compte, cela représente 95 % des activités de gestion des déchets. Les autres pays se partagent les 5 % restants.

## Respect des traditions en Chine

Pour ce qui est de la gestion des déchets, la Chine accorde toute sa confiance à l'occident. C'est la raison pour laquelle certaines solutions utilisées lors des Jeux Olympiques de Pékin en 2008 ont été commandées chez Cargotec.

Cargotec connaît l'envergure et les traditions du marché chinois. Seulement 10 % des déchets municipaux produits sont collectés à l'aide de véhicules et de matériel modernes.

« En Chine, des millions de personnes vivent de la récupération des éléments

recyclables à la source. Presque l'intégralité du matériel pouvant être recyclé et réutilisé est récupérée. Seuls les véritables déchets finissent dans les poubelles : la plupart des déchets organiques ne sont pas récupérés. »

Les déchets biodégradables sont humides et lourds. Ils peuvent être stockés sous terre dans des conteneurs étanches sans aucun danger pour l'environnement. Les grues auxiliaires Hiab sont conçues pour vider les systèmes enterrés et semi-enterrés.

Lors de cette opération, les déchets rassemblés dans des conteneurs souterrains sont compactés afin de réduire leur volume à l'aide de presses montées sur les véhicules de ramassage. Entre 14 et 15 tonnes de déchets compactés peuvent être chargées dans chaque conteneur.

La quantité de déchets produits en Chine connaît une croissance rapide. L'on s'attend à ce que la quantité de déchets produits par les villes comptant plus d'un million d'habitants double d'ici à 2030, ce qui signifie que le volume des opérations va tripler au cours de cette même période.

« Chacun peut imaginer ce qu'il adviendra lorsque les Chinois commenceront à conditionner leurs aliments. Heureusement, de nombreuses villes telles que Shenzhen, Shanghai, Pékin et Chongqing développent leurs infrastructures très rapidement », explique Loikala.

## L'Europe à l'avant-garde en matière de recyclage

En Europe occidentale, il existe généralement des infrastructures de ramassage et de recyclage. Cependant, une logistique avancée et davantage de rentabilité sont nécessaires. Dans les rues étroites des villes médiévales, des véhicules maniables sont de rigueur afin d'assurer la transition vers les véhicules plus grands. Les appareils à bras Hiab Multilift assurent à la fois le transport et le ramassage.

Les pays en tête en matière de recyclage sont le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Autriche et la Suède où seulement 1 à 4 % des déchets municipaux sont déversés en décharge.

Une partie des déchets est recyclée tandis qu'une autre subit un traitement biologique par compostage ou digestion anaérobie. Les déchets sont également utilisés pour produire de l'énergie au sein des zones résidentielles et dans l'industrie. Les grues de recyclage Hiab Jonsered conviennent parfaitement à la manutention des déchets pendant le recyclage ainsi que pour le levage des déchets et résidus forestiers à incinérer.

En 2009, pas moins de 243 millions de tonnes de déchets municipaux ont été collectés aux États-Unis, soit deux kilos par personne par jour. Un tiers a été recyclé et composté.

## 800 km à parcourir pour arriver à la décharge

Partout dans le monde, la tendance est à l'éloignement des décharges par rapport aux zones urbaines. Des solutions plus efficaces sont donc nécessaires au transport de longue distance. Les stations de transfert dans les villes compactent les déchets dans des conteneurs à haute capacité qui sont ensuite transportés par route, par voie ferroviaire ou sur l'eau, ou bien en combinant les différents modes de transport. La station de transfert peut également être souterraine afin de libérer de l'espace pour d'autres usages. Cela permet de faire en sorte que la manipulation des déchets dans les espaces confinés ne cause pas de bruit ou d'autres nuisances environnementales. ▶

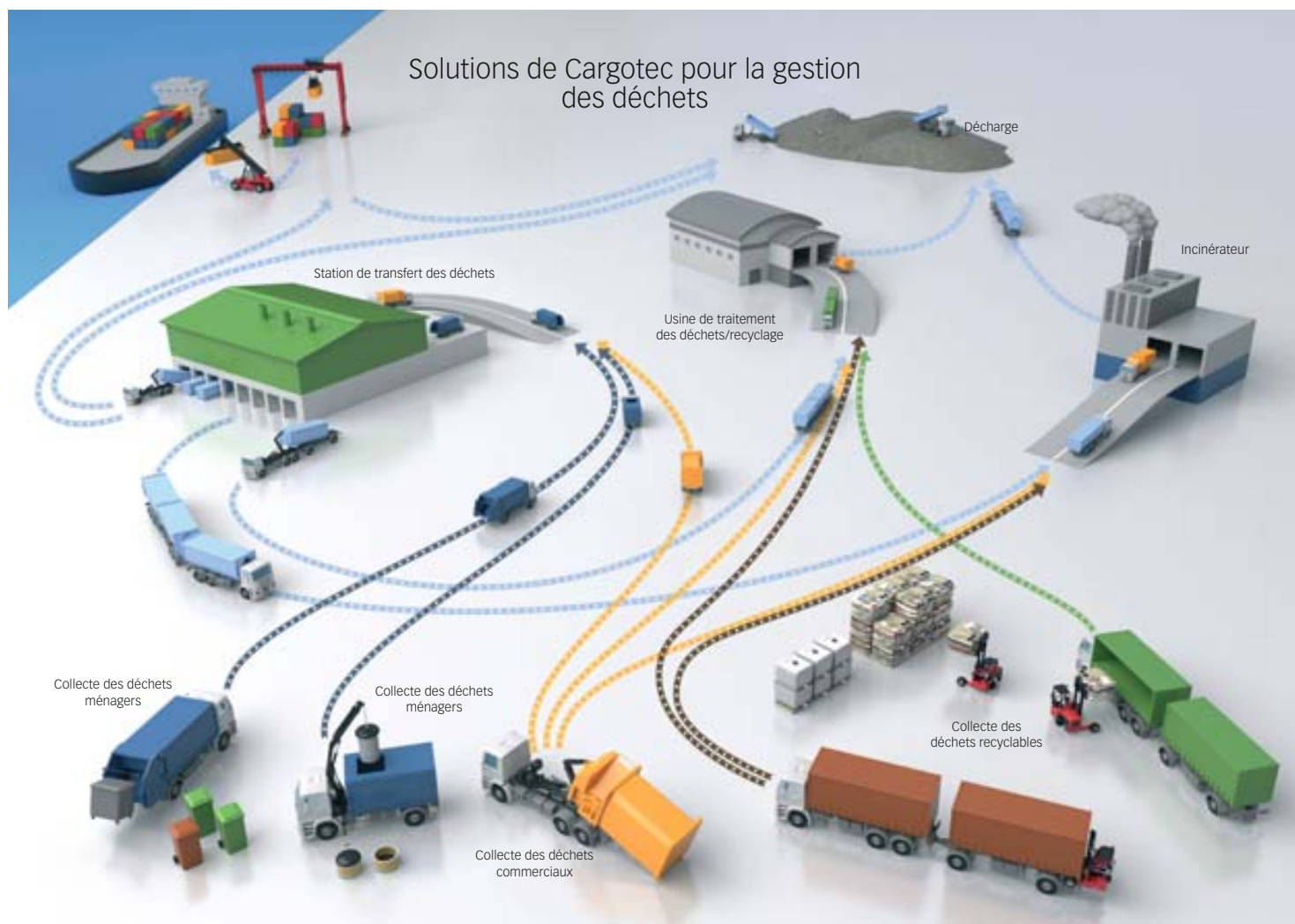


## Empreinte écologique

Une chaîne de transport des déchets municipaux

- transfère les déchets vers les sites de traitement
- permet de mieux exploiter l'équipement grâce à un procédé de collecte et de transport
- réduit l'investissement et les frais d'exploitation
- réduit l'impact sur l'environnement et l'empreinte carbone
- permet une utilisation plus efficace des déchets pour le recyclage ou la production d'énergie

## Solutions de Cargotec pour la gestion des déchets



Cargotec propose des solutions complètes pour l'évacuation et la gestion des déchets dans les zones urbaines.

## SITA ne perd pas de temps grâce au Contrat d'entretien de Cargotec

SITA Pays-Bas fait partie de Suez Environnement. L'entreprise est l'une des plus connues aux Pays-Bas en matière de traitement des déchets. Là-bas, les exigences en termes d'efficacité et de durabilité sont très strictes.

Avec le recyclage d'environ 50 % des 100 millions de tonnes de déchets ménagers et industriels par an, les Pays-Bas enregistrent l'un des plus hauts taux d'Europe. SITA Pays-Bas y contribue fortement en cherchant en permanence de nouveaux moyens de repousser

les limites de la durabilité.

SITA Pays-Bas dispose d'un parc de véhicules composé de 900 engins. Elle est l'un des leaders du marché dans le domaine de la collecte, du recyclage et du traitement des déchets pour les entreprises et les municipalités. **Eddy De Jong** est Directeur de la gestion des véhicules. Il a contribué à l'adoption de produits plus efficaces pour que SITA puisse atteindre ses objectifs en matière de durabilité et réduire le coût total de propriété du parc de véhicules.

Pendant plus de 15 ans, il a collaboré avec Cargotec pour mettre au point un modèle d'entretien global pour l'ensemble des grues auxiliaires Hiab et des appareils à bras Hiab Multilift. Cela permet à SITA de se concentrer sur ses activités principales tout en réduisant les postes importants, notamment le carburant et l'entretien. La solution proposée couvre toute la durée de vie de l'équipement, soit 10 ans. Le premier contrat permanent a été signé en 2002 et du nouveau matériel est réguliè-

rement ajouté. Vingt-cinq produits étaient pris en charge en 2010.

En vertu du contrat, Cargotec est responsable de l'inspection, de la maintenance et de la réparation. En raison du forfait mensuel, SITA peut prévoir exactement ses frais et éviter ainsi toute mauvaise surprise. Le contrat de niveau de service prévoit l'intégration de tous les frais. Cargotec assume la responsabilité de toutes les opérations d'entretien grâce à son réseau de partenaires établi aux Pays-Bas.

D'après Eddy De Jong : « En raison du contrat de maintenance

« Aux États-Unis, les déchets sont transportés sur des distances pouvant aller jusqu'à 800 km en additionnant les distances parcourues sur la route, par voie ferroviaire et sur l'eau. L'idée consiste à augmenter la cargaison au maximum afin de réduire la consommation de carburant », explique **Kalevi Nurmi**, Vice-président du service Demountables and Environmental Solutions chez Cargotec.

À Shanghai, en Chine, les déchets sont transportés par bateau vers une décharge située à 60 km du centre. Entre 1000 et 2000 tonnes de déchets peuvent être collectés dans une zone urbaine composée de 1 à 2 millions d'habitants. Le ramassage et la livraison vers la station de transfert s'effectuent de nuit. Les déchets ramassés par les petits véhicules sont compactés dans les conteneurs de transport. L'augmentation de la manipulation des conteneurs et du transport intermodal contribue à la hausse de la demande pour les produits Kalmar ciblant les déchets et le recyclage.

### Une solution globale efficace

Pour gérer efficacement la logistique associée à la manutention et au recyclage des déchets, l'entreprise a besoin d'une solution globale permettant de combiner tous les composants. Cargotec passe en revue les activités du client dans leur intégralité en vue d'isoler

les points éventuellement problématiques de la chaîne logistique. Ensuite, une chaîne de transport efficace est proposée au client en tenant compte de la composition et du volume de déchets à chaque étape : du ramassage des déchets au transport, en passant par la manutention dans les stations de transfert et le transport longue distance. Les solutions proposées sont toujours adaptées aux conditions locales et aux solutions de gestion des déchets utilisées par le client. Les matières collectées sont envoyées aux usines de traitement aussi efficacement que possible sans transport supplémentaire.

« Les solutions de Cargotec facilitent la logistique et réduisent les frais de plus de 50 % par rapport aux anciennes méthodes. Notre gamme constitue une solution pour la majorité des défis logistiques que représentent les déchets municipaux, de construction et de démolition, sans oublier les produits dangereux », affirme Jukka Loikala.

L'une des forces de Cargotec réside dans sa présence locale et dans ses compétences : un réseau composé de professionnels de la vente et de l'entretien parlant la langue du client et maîtrisant le marché local dans 120 pays. Parmi les autres éléments importants figurent les produits inspirés des clients, la technologie avancée, la qualité et la durabilité ainsi que le développement de produits spécifiques. ■

## Les chariots élévateurs embarqués Hiab Moffett simplifient le recyclage du papier

Les chariots élévateurs embarqués Hiab Moffett de Cargotec autorisent une collecte et un recyclage plus rapides du papier par rapport aux autres véhicules. Puisque les fourches se déplacent verticalement, elles facilitent le chargement et le déchargement d'un plus grand nombre de ballots de papier.

Les chariots élévateurs embarqués Moffett constituent une solution unique. Leur légèreté et leur décrochage/accrochage en moins d'une minute permettent à l'utilisateur de prélever davantage de ballots en moins de temps pour une capacité de charge utile supérieure.

La Hiab Moffett est doté de phares permettant un travail plus sûr dans l'obscurité. Par exemple, aux États-Unis, les boîtes en carton et les papiers produits dans les centres commerciaux et les supermarchés sont écrasés et conditionnés en ballots sur place pour ensuite être rangés sur des palettes derrière les magasins. La Hiab Moffett apporte les ballots sur le véhicule, lequel les achemine ensuite vers la cartonnerie qui recyclera le papier.



avec Cargotec, nous pouvons nous concentrer sur l'amélioration de nos activités stratégiques. Nous pouvons ainsi atteindre nos objectifs commerciaux. Cela nous a également permis d'exploiter davantage notre parc.

« Le coût total de propriété a également joué un rôle crucial. Nous savons désormais combien nous coûte exactement la maintenance et comme nous ne devons plus nous en occuper, nous gagnons vraiment en efficacité. Ce contrat nous permet par ailleurs de réduire notre empreinte carbone de 20 %

sur trois ans, tous transports confondus. »

Henk Bloemert est Responsable du soutien des services chez Cargotec pour le Benelux. D'après lui : « Un entretien régulier est essentiel pour assurer la permanence de la collaboration afin que SITA atteigne ses objectifs. En limitant le temps d'arrêt et en assumant la responsabilité de tous les problèmes de maintenance et de service, nous aidons SITA à exploiter efficacement son parc de véhicules. »

Le réseau d'entretien de Cargotec aux Pays-Bas dispose

d'environ 160 techniciens répartis dans tout le pays. Basée dans les ateliers ou parcourant le pays

à bord de véhicules suréquipés, l'équipe intervient rapidement chez les clients de Cargotec.



# Les tendances mondiales ouvrent la voie à une nouvelle stratégie de Cargotec plus performante

Une stratégie et quatre secteurs d'activité permettent à Cargotec d'orienter son approche et de rester flexible.

**Mikael Mäkinen**, Président et PDG de Cargotec, souligne l'importance de s'adapter au monde et à un environnement en perpétuelle évolution. Comme l'explique Mäkinen, chaque entreprise doit évaluer régulièrement le changement et veiller à suivre la voie que le monde ouvre devant elle.

Mais lorsqu'il s'agit du propre territoire de Mäkinen, il n'est plus question de suivre. Pour Cargotec, garder le rythme ne suffit pas. Cargotec se targue de toujours avoir une longueur d'avance grâce à une approche adaptée à son époque, à des décisions avisées et à des démarches qui stimulent le changement.

Et cette méthode a porté ses fruits. Cargotec est l'une des rares entreprises qui ont réussi malgré la contraction des crédits alors que de nombreux concurrents en ont subi les conséquences.

« Je pense que 2010 nous a permis de stabiliser l'évolution et le développement de notre entreprise. Sommes-nous satisfaits de nos résultats financiers ? Je dirais que nous sommes satisfaits de l'évolution de ces résultats », affirme Mäkinen.

Cargotec travaille actuellement d'arrache-pied pour intégrer sa nouvelle stratégie. Il ne s'agit pas d'un revirement complet de la vision ou de l'action menée par l'entreprise, mais plutôt d'une approche visant à assurer à Cargotec sa position de leader pour les années à venir. La stratégie est évidente, mais laisse suffisamment de marge de manœuvre pour permettre une évolution rapide si nécessaire, explique Mäkinen.

Pendant le processus bouclé à l'automne 2010, les experts de Cargotec ont isolé quatre tendances majeures. Ces tendances montrent une évolution de l'économie vers l'Est, une urbanisation, une accélération du changement technologique ainsi qu'un affaiblissement, voire une pénurie, des principales matières premières. Cargotec réagit en ciblant quatre domaines spécifiques : les clients, les marchés émergents, les services et la clarté interne.

## Les principales tendances révélées

L'essor de l'Asie représente la première tendance dérivant de la stratégie mise en place par Cargotec. Mäkinen rappelle qu'une grande partie des clients de Cargotec évolue sur des marchés en pleine expansion.

L'Asie est devenue la plaque tournante de la production mondiale, et cela a affecté les activités de Cargotec dans le secteur des terminaux et de la marine marchande. La majorité de la production asiatique est destinée aux marchés occidentaux, mais l'Est commence également à adopter un type de consommation de masse. Certaines économies locales sont en pleine expansion en Asie. La production et la consommation se concentrent d'ailleurs sur les mêmes marchés. Pas moins de 37 % du trafic mondial de conteneurs se trouvent déjà en Asie. ▶



TENDANCES MONDIALES 1/4

ÉVOLUTION DE  
L'ÉCONOMIE MONDIALE  
VERS L'ASIE

37%

Le fret transitant en Asie  
uniquement représente  
37 % du trafic mondial  
des conteneurs.

## URBANISATION

6 milliards

L'on estime à 6 milliards le nombre de personnes qui vivront dans les villes en 2050.



« Le monde évolue. Le fret interne de l'Asie, exception faite du fret intercontinental, représente désormais le plus grand volume de conteneurs », explique Mäkinen.

L'urbanisation représente une autre tendance ayant une influence sur les activités de Cargotec. L'urbanisation augmente partout dans le monde et plus particulièrement en Asie et dans les pays en voie de développement comme les régions centrales et méridionales de l'Amérique et de l'Afrique.

Cette tendance aura inévitablement une influence sur Cargotec puisque la vie en ville exige le transport de matériel, des aliments aux déchets ; bref, l'une des spécialités de Cargotec. L'urbanisation évolue tandis que les matières premières se raréfient et la législation environnementale devient plus rigoureuse.

Les experts affirment que la prochaine crise mondiale ne concernera pas le crédit, mais les matières premières. Cette pénurie a déjà un impact considérable. L'on s'attend d'ailleurs à ce qu'il augmente malgré l'arrivée sur le marché de nouveaux matériaux et de systèmes à économie d'énergie. Les niveaux de consommation augmentent tellement vite partout dans le monde.

Le manque de matières premières influencera clairement la manutention des chargements. En effet, les solutions utilisant des carburants alternatifs ont le vent en poupe.

Des efforts visant à limiter la consommation sont en place. Ils concernent essentiellement la réduction de la friction et la combinaison de plusieurs composants afin d'améliorer l'efficacité globale. Des améliorations sont également observées au niveau de l'équipement : pour Cargotec, l'un des principaux objectifs consiste à réduire le poids du matériel. Ce résultat peut être par exemple obtenu en améliorant les caractéristiques de l'acier et en utilisant de nouveaux types de matériaux.

Enfin, la quatrième tendance constatée à l'échelle globale concerne l'accélération de l'évolution technologique, à savoir la numérisation. La numérisation contribue à la sécurité des clients et du personnel de Cargotec. Elle ouvre notamment de nouvelles perspectives pour la mise en place de plusieurs fonctions de sécurité dans les grues. Par exemple, une meilleure vision des alentours garantit la sécurité du conducteur et des personnes à proximité. Cela permet également de travailler sur d'autres projets, comme la recherche à laquelle Cargotec participe en vue de la mise en place d'un système utilisant des capteurs pour surveiller le niveau d'attention du conducteur.

## Le client avant tout

Les quatre domaines d'activités stratégiques de Cargotec sont les clients, les services, les marchés émergents et la clarté interne. Tous ciblent les tendances à l'échelle

mondiale et la manière de les exploiter au mieux. Dans chacun des principaux secteurs visés, Cargotec travaille déjà d'arrache-pied pour trouver un nouvel équilibre et dispose de projets bien définis quant à la mise en œuvre des changements.

La clarté interne est essentielle au développement des autres aspects. Pour les services, la stratégie repose sur une offre calquée sur la chaîne de valeur du client et sur la croissance lorsque les clients sous-traitent leurs opérations.

En ce qui concerne l'association des services à la présence géographique, Cargotec est déjà en avance sur ses concurrents. Mais il y a encore beaucoup de travail à faire.

Mäkinen explique pourquoi aujourd'hui, au lieu des produits individuels, les clients cherchent de plus en plus des solutions complètes et sur mesure, et des services couvrant l'intégralité du cycle de vie. Pour parfaire cette vision d'ensemble, il ne manque plus que la consolidation : un domaine dans lequel Cargotec occupe une position unique d'après Mäkinen. Les principaux acteurs à l'échelle mondiale cherchent des partenaires dont la taille correspond à leur envergure et à leurs besoins. C'est une bonne nouvelle pour Cargotec et son réseau de services et de distribution.

« Nous évoluons dans le monde entier. Nous sommes au service de nos clients quand et où ils ont besoin de nous », rappelle Mäkinen.

## ÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE

La numérisation stimule l'évolution technologique. La diffusion rapide des solutions intelligentes en est la preuve. Dans le secteur de Cargotec, cela représente du matériel capable de communiquer à la fois avec l'opérateur et l'environnement.

Au cours des prochaines années, Cargotec évoluera pour renforcer sa position en Europe et en Amérique du Nord, ainsi qu'en Chine et dans les autres pays BRIC : à savoir le Brésil, la Russie et l'Inde.

Bien que la stratégie de Cargotec repose sur l'importance des marchés émergents, les services et la clarté interne, Mäkinen insiste sur l'importance du client.

« Nous déployons des efforts constants pour mieux comprendre nos clients en fonction de leurs besoins professionnels », explique Mäkinen.

La stratégie de Cargotec repose sur l'opinion du client et sur la capacité de l'entreprise à s'adapter dans une économie mondiale et un secteur en pleine évolution.

« Se concentrer sur les clients et les segments de marché, c'est se mettre à la place du client pour adapter son offre. C'est ainsi que nous prenons nos décisions d'investissement et de désinvestissement. Nous allons investir dans les domaines pour lesquels nous pensons pouvoir occuper une position dominante sur le marché. Nous faisons en sorte de

toujours renforcer notre offre et notre position dans les segments dans lesquels nous évoluons », explique Mäkinen.

Le rachat de Navis s'inscrit dans la stratégie de Cargotec visant à se concentrer sur ses clients et à investir dans des segments intéressants. Avec cette acquisition, l'entreprise va de l'avant et se développe pour répondre aux besoins de ses clients. En rachetant Navis, fournisseur de système d'exploitation majeur dans le domaine des terminaux, Cargotec renforce sa capacité à fournir des solutions complètes à ses clients.

Le client occupe une place de choix dans la stratégie de Cargotec. Un intérêt authentique pour le client est essentiel dans chacune de ses démarches. L'avenir de Cargotec n'est pas gravé dans le marbre, mais une chose est sûre : du point de vue du client, les années à venir s'avèrent plus prometteuses que jamais. Cargotec servira ses clients bien mieux que ses concurrents ne pourront jamais le faire. L'entreprise se développera plus rapidement que le marché lui-même pour que nous restions fidèles à notre slogan : « we keep cargo on the move » (garder les marchandises en mouvement). ■

## La stratégie améliorée tient ses anciennes promesses

Bien que le slogan de Cargotec « we keep cargo on the move™ » paraisse simple, la réalité est tout autre.

Cette vision transcende les activités et les comportements. C'est également un défi majeur au quotidien. Cargotec ne fait jamais de promesses en l'air. Pour maintenir les marchandises en mouvement, il faut savoir à la perfection comment fonctionnent les clients.

Cargotec propose des solutions et des services pour la manutention de charge sur route, dans l'industrie, dans les ports et en mer. En d'autres termes, elle reste à la pointe de la technologie qu'il s'agisse de la manutention automatisée de conteneurs ou de chariots industriels hydrauliques hybrides. Cargotec doit savoir comment fonctionnent les navires de service pour la desserte des plates-formes de forage, quelles sont les normes de sécurité imposées par la directive Machine de l'UE et quelle est son influence sur les activités du secteur grutier. Quoi qu'il se passe dans la sphère professionnelle de nos clients, pour garder les marchandises en mouvement, Cargotec doit être aux avant-postes.

La mission de Cargotec consiste à améliorer l'efficacité du trafic des marchandises. Pour cela, l'entreprise aide ses clients à travailler plus efficacement : Cargotec propose des équipements et des services fiables. L'entreprise permet au parc de véhicules et aux bateaux de renforcer leur productivité tout en améliorant les performances globales grâce à des systèmes, des concepts et une approche globaux.

L'objectif de Cargotec visant à offrir des solutions complètes en 2015 repose sur un projet dont le but est de se concentrer sur les clients à l'échelle mondiale. En 2011, les yeux et les oreilles sont tournés vers le client : nous devons l'écouter, apprendre et faire en sorte que Cargotec ne soit jamais en retrait lorsqu'il s'agit de répondre à ses besoins.

### TENDANCES MONDIALES 4/4

## PÉNURIE DE MATIÈRES PREMIÈRES

# 1.35 milliard

En 2010, le gouvernement américain a estimé que la Terre disposait de réserves pétrolières à raison de 1,35 milliard de barils.





# Une charge plus lourde et une plus longue portée dans les forêts denses de Nouvelle-Zélande

Pour Steve Murphy, chauffeur de grumier en Nouvelle-Zélande, la grue forestière Hiab Jonsered 1080 a démontré toute sa puissance en ne se limitant pas au seul levage du bois.

Comme la majorité des conducteurs de véhicules forestiers en Nouvelle-Zélande, **Steve Murphy** et son entreprise SML utilisent ces grues non seulement pour charger les grumes, mais également pour charger des remorques à triple essieu vides sur son camion.

Pratique peu répandue ailleurs, elle permet néanmoins aux opérateurs d'accéder plus facilement aux sites accidentés. Cela permet également de limiter l'usure des remorques et les lourdes taxes de roulage.

En Nouvelle-Zélande, un compteur est fixé aux roues des camions et des remorques. Les chauffeurs doivent payer chaque kilomètre parcouru. Transporter la remorque au lieu de la tracter peut donc véritablement faire la différence.

Cependant, Murphy affirme que la principale raison pour laquelle la remorque est transportée sur le camion, c'est parce que cela facilite l'accès aux sites abrupts et boueux.

« Le meilleur bois se trouve souvent dans les zones où l'accès n'est possible qu'en transportant la remorque. Les camions dotés d'un système de gonflage centralisé et d'une meilleure adhérence sont également un plus », ajoute-t-il.



TEXTE Leena Lavonius | PHOTO Shutterstock et Cargotec

Cinq d'entre eux sont dotés d'une fonction de chargement automatique.

« La région de Christchurch a été la zone de test pour les engins forestiers avec chargeuse automatique. Les petits exploitants et les chantiers difficiles sont nombreux dans la région », explique Murphy.

« Une chargeuse automatique est plus précise et convient parfaitement aux travaux à effectuer dans les espaces restreints. »

Le chargement automatique réduit la capacité puisque c'est le camion qui transporte la grue.

« Les avantages varient véritablement d'un usage à l'autre. Pour certains types de travaux, la moindre capacité est compensée par l'autonomie offerte à l'opérateur », souligne Murphy.

D'après lui, une grue avec chargeuse automatique standard pèse environ 2,5 tonnes. Lorsque ce poids est soustrait de la charge que le camion peut normalement transporter, cela doit se retrouver dans les tarifs associés à la capacité et au chargement.

### Le boom de l'industrie forestière stimule la demande

**Ash McKnight**, directeur de Cargotec en Nouvelle-Zélande, affirme que Hiab Jonsered domine le marché national des grues forestières.

Depuis l'arrivée du nouveau modèle Hiab Jonsered 1080 en Nouvelle-Zélande à la fin de l'année dernière, dix engins ont déjà été vendus et deux de plus ont été commandés, explique McKnight.

D'après Murphy, sa grue Hiab Jonsered 1080 offre une plus grande capacité de levage.

« Elle permet de lever une charge plus lourde et offre une plus grande portée tout en restant relativement légère. Les commandes sont ainsi plus viables puisque la grue ne limite pas trop la capacité. »

Le secteur forestier est en pleine expansion en Nouvelle-Zélande et les représentants de Cargotec s'attendent à ce que la demande reste importante.

Le directeur commercial de Cargotec pour l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande, **Barry Munro**, affirme que l'essentiel du bois coupé est destiné à l'exportation.



« Hiab Jonsered 1080 supporte une lourde charge et offre une grande portée tout en restant léger », affirme Steve Murphy.

« Le bois est exploité dans tout le pays et le marché connaît une forte expansion. Les opérateurs sont vraiment très sollicités », explique Munro.

L'activité du secteur forestier repose sur des plantations de pins de Monterey, une essence qui se développe rapidement. La plupart des fermiers participent également à l'industrie forestière, mais à plus petite échelle.

« Hiab Jonsered figure parmi les favoris depuis plusieurs dizaines d'années car ces engins sont véritablement polyvalents. La Nouvelle-Zélande compte de nombreux sites difficiles d'accès. Un chargement précis et une certaine polyvalence sont des facteurs déterminants », explique Munro.

Les frais de circulation ont également influencé la manière dont les opérateurs travaillent en Nouvelle-Zélande. En chargeant leurs remorques sur les camions, ils peuvent économiser de belles sommes.

Murphy estime les frais de circulation pour un double essieu transportant les grumes à 2400 dollars néozélandais (soit 1300 euros) tous les 5000 km.

Puisque les frais doivent être payés à l'avance, les transporteurs trouvent ces dépenses particulièrement lourdes pour les entreprises.

« Le jumelage permet de limiter l'usure des remorques et donc de faire des économies. Nous avons toujours travaillé comme ça en Nouvelle-Zélande », explique Munro. ■

Son entreprise se trouve aux abords de Christchurch (île du Sud). Elle utilise les camions auto-chargeurs essentiellement pour les petits producteurs.

« Le chargement automatique permet à l'opérateur de profiter d'une plus grande indépendance. Il peut ainsi accéder au site, charger et revenir. Une seule personne suffit. »

Murphy trouve que la Hiab Jonsered 1080 est idéale pour le nettoyage des sites une fois que les bûcherons ont quitté les lieux. En effet, le chargement automatique permet d'assurer le service en toute autonomie.

« Les chargeuses automatiques conviennent particulièrement aux petits exploitants qui n'exigent pas l'enlèvement d'une grande quantité de bois en une fois », explique-t-il.

### Les avantages dépendent de la tâche

Murphy utilise les engins Hiab Jonsered depuis 1971. Son entreprise emploie actuellement 54 personnes et compte 37 camions.

# Qualité et confiance

Lorsque vous pensez à Paris, la dernière chose qui vous vient à l'esprit est l'effort nécessaire pour que cette belle ville continue de fonctionner. Pour Dominique Rouillard, la situation est tout autre. Ses deux entreprises assurent la gestion de plusieurs zones importantes de la ville depuis 25 ans.

VOTP et STPE occupent une position dominante dans le domaine de l'évacuation, du ramassage des déchets et de l'entretien des autoroutes dans le nord de Paris. La vision qui a favorisé la réussite de ces entreprises est demeurée inchangée au fil des ans. Fort du soutien de ses 50 employés, **Dominique Rouillard** est toujours allé dans la même direction : la qualité.

Cet aspect se retrouve dans le quotidien de ces deux entreprises. Une approche qui exige de travailler dur, avec professionnalisme et

discipline. L'entreprise ouvre ses portes à 4h45 et les ferme à 19h. Tel est le quotidien de son directeur. Les chantiers commencent à 7h30 et tous les chauffeurs doivent être joignables 365 jours/an.

## La confiance est un élément essentiel

Une confiance aveugle est fondamentale lorsque l'on travaille 24h/24 et 365 j/an. Les municipalités représentent l'essentiel de la clientèle de D. Rouillard. Avec elles, il doit signer des contrats rigoureux prévoyant des gardes, le sablage des routes et des interventions immédiates. « La disponibilité et une approche proactive font partie du quotidien de ces entreprises », affirme-t-il.

Pour répondre à cette demande, D. Rouillard doit faire appel à des partenaires dont l'approche est analogue à la sienne. C'est pourquoi il a choisi Cargotec et Mercedes, des partenaires offrant un service le plus complet. « Nous travaillons ensemble depuis 25 ans. La confiance est la clé de voûte de ce partenariat depuis les débuts puisque M. Rouillard n'achète que des grues Hiab », affirme **Hervé Lherondel**, responsable Grands Comptes et Marketing chez Cargotec France S.A.S.

Au fil du temps, une douzaine de grues Hiab ont suivi, des premiers modèles orange aux versions noires actuelles. D. Rouillard dispose à présent de cinq grues auxiliaires Hiab XS 122 D2 Pro montées sur un châssis Mercedes 8x4 qui travaillent 8 heures par jour. Le modèle Pro est le système de commande manuel le plus avancé de la gamme Hiab XS.

Dotée de la technologie distributeur V 91, elle permet la manipulation de charges lourdes, des mouvements fluides et une précision maximale. Ce qui représente un avantage indéniable lorsqu'il s'agit de travailler rapidement avec une benne preneuse, lorsque des tuyaux doivent être installés dans le béton ou pour toute autre opération nécessitant une grande précision.

## Cargotec à 100 %

Les cinq véhicules de VOTP sont équipés d'appareils à bras. D. Rouillard a abandonné ses anciens fournisseurs pour se tourner vers Cargotec il y a quelques années lors de la mise sur le marché du modèle Hiab Multilift XR21S. « Nous avons ensuite essayé un camion de démonstration avec la Hiab Multilift XR21. D. Rouillard a alors changé d'avis et a totalement



adopté Cargotec », nous raconte H. Lherondel.

« Il y a deux ans, nous avons pu tester pendant quelques jours un véhicule de démonstration équipé d'un système Hiab Multilift XR21S avec contrôle de séquence automatique, vitesse rapide, réduction de la friction, etc. Au terme de l'essai, il m'en fallait un », avoue D. Rouillard.

VOTP compte aujourd'hui trois appareils à bras Hiab Multilift XR21S dans son parc de véhicules. Les véhicules sont polyvalents et la grande productivité offerte par le produit nous permet de gagner un trajet par jour vers le chantier.

### Bien-être et sécurité

La sécurité a été améliorée à bord des véhicules grâce à l'intégration d'une caméra de recul. « Mes chauffeurs ne doivent plus s'inquiéter lorsqu'ils descendent une grue. Ils savent que rien ne les gênera pendant la manœuvre. Nous pouvons ainsi travailler plus facilement et de manière plus sûre tout en gagnant un temps considérable », explique D. Rouillard.

Le bien-être du chauffeur est essentiel. « Je prends ce qu'il se fait de mieux sur le marché.

Et mon équipe y gagne elle aussi. Pour proposer un service de qualité, il faut un équipement de qualité et de bonnes conditions de travail. Mes chauffeurs sont ma meilleure publicité. Et les clients sont ravis des avantages qu'ils retrouvent : pas de fuite d'huile avec la grue, pas de pannes mettant le chantier en arrêt et le matériel est toujours en parfait état. Nos engagements envers les clients sont respectés. C'est le principal. »

Pour réaliser cela, le service doit respecter les normes de qualité les plus strictes. Mais même avec du matériel de pointe, rien n'est à l'abri d'une panne. Le cas échéant, il faudra réagir rapidement pour éviter de bloquer le chantier. La maintenance est assurée par Cargotec. L'entreprise est installée à Argenteuil au nord de Paris. Elle assure toutes les réparations en cas de panne, l'entretien et la maintenance préventive. Comme le dit l'adage : mieux vaut prévenir que guérir. La prévention coûte également toujours moins cher. Une seule solution donc : anticiper.

D. Rouillard a une vision claire de l'avenir : « Je n'ai pas voulu trop m'étendre. Je préfère de loin garder une dimension humaine. Et je veux absolument continuer à travailler avec Cargotec. » ■



### Région parisienne

La Région parisienne se compose de 8 départements, dont la Ville de Paris et son centre. Elle compte 11,6 millions d'habitants pour plus de 5 millions d'emplois. Bien que la région ne couvre que 2 % du territoire français, elle abrite pas moins de 20 % de la population.

La Région parisienne représente le plus grand pôle d'Europe avec ses 800 km d'autoroutes. La région compte 12 000 km de routes au total, donnant sur le réseau national et international, ce qui lui vaut la deuxième place au palmarès européen des réseaux routiers.



Les cinq véhicules de VOTP sont équipés de grues auxiliaires Hiab et d'appareils à bras Hiab Multilift.

Les véhicules sont polyvalents et la grande productivité offerte par le produit nous permet de gagner un trajet par jour vers le chantier.



# La loi respectée à la lettre grues et sécurité

## La sécurité au cœur de la conception des grues auxiliaires

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle directive Machine 2006/42/CE fin décembre 2009, l'Union européenne a introduit de nouvelles lois relatives à la conception et à l'utilisation des grues de chargement (également connues sous le nom de grues de démantèlement ou d'alimentation). D'une manière générale, la nouvelle DM marque le passage à un régime visant avant tout à garantir la sécurité du conducteur.

**Gaston van Kleef**, Directeur du service EMEA

Customer Solutions chez Cargotec nous donne son avis :

« La nouvelle directive Machine a force de loi dans toute l'Union européenne désormais. Elle se démarque à différents niveaux de la législation précédente notamment parce qu'elle impose aux fabricants de grues l'intégration des mesures de sécurité destinées à éviter toute « utilisation abusive raisonnablement prévisible ». Nous devons donc à présent réfléchir à ce qu'un opérateur "pourrait" faire afin de garantir sa sécurité, et ce, même si cela va totalement à l'encontre du bon sens. Cela représente une évolution importante pour notre approche. »

Depuis le début de l'année 2010, Cargotec a évolué pour faire en sorte que toutes ses grues auxiliaires Hiab respectent la directive Machine ainsi que la nouvelle norme EN 12999:2009, entrée en vigueur au deuxième semestre 2010. Plus particulièrement, Cargotec a équipé toutes ses grues de la technologie Variable Stability Limit (VSL), un système électronique qui détecte automatiquement l'extension des stabilisateurs et si ceux-ci sont bien ancrés dans le sol afin de garantir capacité et stabilité. Parmi les autres améliorations, on note l'intégration de signaux lumineux sur chaque stabilisateur, un témoin de confirmation pour les

stabilisateurs pilotés à distance, des indicateurs fournissant à l'opérateur des informations sur l'état des stabilisateurs, des pieds pivotants et un nouveau système de protection des conducteurs (OPS).

D'après **Bengt Söderholm**, responsable de produits pour les grues auxiliaires Hiab, « La situation est particulièrement risquée en présence d'une grue embarquée derrière la cabine ou à l'arrière d'un camion. Nous avons donc visé une solution offrant une protection efficace. Une machine plus sûre, qui réduit le risque d'erreur de l'opérateur et arrête l'engin lorsque la limite de stabilité du véhicule est atteinte. Si par exemple le stabilisateur n'est pas totalement déployé en raison d'un espace limité sur le chantier ou, pire, si l'opérateur l'a oublié, le camion ne basculera pas. »

La fonction VSL est intégrée au cerveau de la grue : le système SPACE de Hiab. Toutes les fonctions ainsi que les modules de sécurité, de performance et de capacité sont commandés par l'intermédiaire de SPACE, ce qui permet au système de superviser la stabilité du véhicule.

### Terrain irrégulier

Bien que la DM soit la même pour tous les États de l'UE, son application n'a pas été la même partout, ce qui amène à évoluer sur un terrain irrégulier. D'après **Remco Tekstra**, Directeur du service Special Vehicles au sein de l'association RAI aux Pays-Bas, « Le principal problème de la nouvelle directive Machine réside dans les différences considérables qui existent dans l'interprétation des règlements. Certains fabricants ont fait en sorte

que toutes leurs grues soient conformes à la nouvelle directive à compter de janvier 2010 alors que d'autres les jugent adéquates si elles ont été produites avant cette date. »

Malgré la portée paneuropéenne de la législation, les États ont approché la nouvelle directive de différentes manières. Le directeur du service Health and Safety pour le Royaume-Uni a pris position et a affirmé que les fabricants et les importateurs devaient se conformer à la nouvelle directive. Il a même ajouté que « la norme européenne EN12999:2002A2 ne comportait aucune présomption quant à la conformité à la nouvelle directive. » Le service HSE a insisté sur le fait que le non-déploiement des stabilisateurs représentait un abus évident. De même, la position des stabilisateurs doit être adaptée à la capacité prévue pour que la grue soit déclarée conforme.

En dehors du Royaume-Uni, d'autres autorités responsables de la santé et de la sécurité ne considèrent pas que la DM est prioritaire par rapport aux autres lois. Et Van Kleef de renchérir : « Pour harmoniser la situation, toutes les autorités responsables de la santé et de la sécurité doivent se montrer proactives et ne pas se limiter à réagir en cas d'accident avec une grue. »

La dernière norme de sécurité EN12999 est entrée en vigueur tardivement. Elle était prévue pour janvier 2010, mais n'a été appliquée qu'en octobre. Ce retard a généré une certaine confusion que plusieurs n'ont pas manqué d'exploiter. D'après Van Kleef : « Certains pensent que l'équipement

répondant à la norme EN12999 respecte la DM. Je trouve que c'est une erreur : bien que la norme EN12999 soit utile dans la démarche visant à se conformer à la Directive, elle

ne représente cependant pas une garantie de son respect. »

Söderholm partage cet avis : « La nouvelle directive Machine publiée le 29 décembre 2009 constitue

## « La nouvelle directive Machine laisse une grande liberté dans l'interprétation des règles. »

la loi applicable bien que certains éléments soient davantage détaillés dans la norme EN12999:2011. En d'autres termes, une grue produite après cette date n'est pas conforme si elle ne respecte pas la directive Machine. »

Autre problème : la nouvelle DM est peu prodigue de détails, ce qui laisse libre cours à l'interprétation. Elle ne stipule pas que les grues doivent intégrer telle ou telle fonction, mais simplement qu'elles doivent éviter « toute utilisation abusive raisonnablement prévisible ». En revanche, la surveillance des stabilisateurs est essentielle pour la DM.

Il s'agit donc d'une discussion ouverte qui risque d'avoir des conséquences sur le secteur européen des grues auxiliaires puisque les intervenants n'évoluent pas sur le même terrain. Comme le dit Tekstra : « Le respect des nouvelles règles de sécurité implique des coûts supplémentaires. Dès lors, cela peut jouer en la faveur de quiconque tente de les éviter. Il faut savoir que la DM est une loi-cadre. À ce titre, elle ouvre la voie à différentes interprétations. Par exemple, certains systèmes de stabilisation comme les verrouillages sont bien moins chers et respecteront peut-être les critères imposés par la directive. »

« L'approche de Hiab repose sur des systèmes de sécurité complets, un peu comme l'ABS des voitures qui n'entre en action que si les circonstances l'exigent. »



### La stabilité avant tout

Pour Tekstra, la stabilité représente un facteur essentiel pour les grues auxiliaires. Elle peut être assurée de manière technique ou par les démarches entreprises par les professionnels compétents et expérimentés dans la manipulation de ce type de grue. Il ajoute cependant : « Si les non-professionnels veulent respecter la nouvelle directive, il faudra placer la barre de sécurité plus haut et utiliser la technologie empêchant d'aller au-delà d'un certain niveau. »

Malgré les messages contradictoires envoyés tout au long de l'année dernière, il est clair que de plus en plus de fabricants et d'importateurs de grues auxiliaires en Europe respectent désormais la DM. Pour Van Kleef, une chose est sûre : « Cargotec a ouvert la voie avec ses grues auxiliaires Hiab en offrant un niveau de conformité inégalé. »

Le problème, c'est que de nombreux opérateurs n'ont pas adopté une nouvelle directive qu'ils voient d'un mauvais œil puisqu'elle est susceptible de porter atteinte à leur vitesse d'exécution et à leur efficacité.

Cargotec a tenté de répondre aux besoins des opérateurs en automatisant et en intégrant au mieux ces fonctions de sécurité sur les grues auxiliaires. « Nous avons conçu nos grues de telle sorte que ces fonctions se déclenchent uniquement lorsqu'elles atteignent leurs limites. Les opérateurs ne sauront pas qu'elles existent tant qu'elles ne seront pas nécessaires. »

Et Van Kleef de continuer : « L'approche

de Hiab repose sur des systèmes de sécurité complets, un peu comme l'ABS des voitures qui n'entre en action que si les circonstances l'exigent. »

### Simplicité d'utilisation

Cargotec a opté pour des grues auxiliaires qui facilitent réellement le respect de la nouvelle législation européenne. D'après Söderholm : « Les chauffeurs n'ont rien contre une plus grande sécurité, mais ils n'apprécient pas les éléments qui les empêchent de travailler. C'est pourquoi nous avons voulu mettre en place des solutions intelligentes et conviviales offrant une meilleure sécurité et plus faciles à utiliser. »

Le retour obtenu des opérateurs sur le terrain quant à la gamme de grues auxiliaires Hiab respectueuses de la nouvelle DM est de plus

en plus positif. D'après M. Söderholm : « Nos clients nous disent que la solution que nous avons choisie procure aux chauffeurs une plus grande flexibilité. Il ne faut pas toujours déployer les stabilisateurs, le camion et la grue restent sûrs et ne risquent pas de basculer. Ce n'est pas possible avec les systèmes plus simples, comme le verrouillage des stabilisateurs qui impose le déploiement complet. »

Il poursuit : « Hiab a toujours été à l'avant plan en matière de sécurité.

Nous maintiendrons ce cap en intégrant la sécurité à nos produits. En même temps, nous tenterons de simplifier la vie de nos clients en concevant des grues faciles à utiliser. »

Dans les secteurs où les grues auxiliaires sont utilisées, à savoir la construction, le recyclage, la lutte contre les incendies et les services de secours, les aspects sécuritaires sont dictés par la loi en vigueur. Ce ne sont pas les opérateurs qui exigent des garanties supplémentaires dans leur contrat d'achat ou de leasing. Ici, la formation doit jouer un rôle stratégique. L'association RAI par exemple a organisé l'année dernière une série de formations pour ses membres. Elles portaient sur la directive Machines. Cargotec a apporté son soutien dans cette démarche en offrant à chaque conducteur une formation spécifique à l'achat d'une nouvelle grue Hiab. Et Van Kleef de continuer : « Notre rôle de fabricant consiste à renforcer les connaissances de nos clients en matière de sécurité afin de les convaincre que ces nouvelles fonctions de sécurité dont nous avons équipé nos machines sont là pour les aider, pas pour les gêner. »

Cargotec invite à présent les utilisateurs des grues auxiliaires à accorder davantage d'attention à la sécurité lorsqu'ils choisissent leurs engins. « Je conseille aux clients

« En même temps, nous tenterons de simplifier la vie à nos clients en concevant des grues faciles à utiliser. »

d'observer comment nous avons conçu et placé nos capteurs afin qu'ils résistent aux environnements les plus extrêmes », explique Söderholm. « Testez nos grues et comparez-les aux autres. Vous profiterez

d'une capacité optimale dans chaque position, quels que soient le déploiement des stabilisateurs et le pivotement de la grue, et ce, sans aucun risque de basculement. »

Globalement, Remco Tekstra trouve que la nouvelle directive a eu un impact positif et que les questions de sécurité relatives aux grues auxiliaires au sein de l'UE sont généralement sous contrôle. Il ajoute toutefois : « Malgré tout, il est difficile de savoir si le changement sera bénéfique puisque les problèmes de

sécurité peuvent venir de partout. La complaisance n'est pas de mise chez nous. »

## Nouvelles lois aux États-Unis

L'UE impose sa nouvelle DM pour limiter les risques de sécurité, mais cette pratique est copiée ailleurs. Par exemple, aux États-Unis, l'Occupational Safety and Health Administration (OSHA) a adopté le règlement 29 CFR Part 1926 qui régit l'utilisation des grues et des chèvres dans le secteur de la construction, le principal marché pour les grues de chargement aux États-Unis, remplaçant ainsi l'ancienne version datant de 1971. Le grand nombre de décès dû à l'utilisation des différents types de grues dans la construction (le nombre d'accidents associé aux grues articulées est très faible) a amené l'OSHA à remanier ses anciens règlements pour faire face aux principales causes de ces accidents, à savoir l'électrocution, l'effondrement de la flèche et le retournement.

Une section du document de l'OSHA traite des grues de chargement et prévoit certaines dispenses. Par exemple, si une grue de chargement lâche des matériaux de construction non stockés pour le levage, la grue n'est pas concernée par le nouveau règlement. De même, si une grue place des marchandises conditionnées ou des revêtements en feuille sur ou dans une structure, que la grue lève les charges à l'aide d'une fourche ou d'une bascule et que celle-ci est dotée d'une protection contre les surcharges, elle profite également d'une dispense.

Le directeur de l'OSHA et Sous-secrétaire à l'emploi, le Dr. **David Michaels**, a déclaré : « Le but de cette norme consiste à empêcher les décès et les blessures en maintenant les charges et les travailleurs là où ils doivent être. La norme prévoit des procédures et des mécanismes logiques à l'image de l'évolution technologique depuis l'entrée en vigueur de l'ancienne loi. » L'OSHA estime à 22 le nombre de vies sauvées par an dans le secteur grutier grâce à cette nouvelle loi.

L'essentiel de la législation est entré en vigueur en novembre 2010. Cependant, une clause essentielle qui impose aux conducteurs du secteur de la construction un programme

approuvé n'entrera en vigueur qu'en 2014.

Cargotec apprécie particulièrement cette nouvelle démarche américaine et les changements qu'elle comporte. D'après Söderholm : « Jusqu'à présent, aucune loi ni aucun règlement n'imposaient les dispositifs de protection contre les surcharges pour les grues de chargement. Ce secteur utilise volontairement de tels systèmes, au cas par cas selon les fabricants. Malheureusement, cela signifie que chacun fait un peu à sa guise. Grâce au nouveau règlement de l'OSHA et à la norme ASME B30.22 2010, de nouveaux critères ont été définis et nous pouvons à présent évoluer sur un terrain analogue. »

Van Kleef trouve que le nouveau règlement constitue une belle avancée : « Ce nouveau règlement est important puisqu'il nous permettra de commercialiser en toute confiance des grues dotées de systèmes de sécurité intégrés. »

De nouveaux projets de loi relatifs aux grues de chargement sont à l'étude ailleurs, notamment en Chine, au Japon et en Inde. L'Australie a précédé l'UE avec l'adoption de lois analogues à la directive Machine. « Le reste du monde applique des règlements plus stricts en matière de sécurité. La gamme Hiab est déjà prête à affronter ces nouvelles tendances », conclut Van Kleef. ■

## Des niveaux de sécurité sans précédent pour les grues auxiliaires utilisées dans les mines australiennes

Une grande entreprise minière australienne a augmenté le niveau de sécurité de ses engins en personnalisant les grues auxiliaires légères Hiab.

L'entreprise voulait que les grues soient conformes aux normes australiennes, mais également qu'elles respectent leurs propres critères de sécurité. Dans le cadre de ce projet, le client a travaillé avec Cargotec Australie afin d'obtenir une solution qui répondrait à ses besoins. En collaborant avec ses concepteurs et ingénieurs en Europe, Hiab a mis au point une grue unique en ce qui concerne les fonctions de sécurité offertes pour les engins de cette catégorie. Les grues personnalisées 013T d'Hiab seront utilisées pour différentes opérations et montées sur des utilitaires à quatre roues motrices.

Mais ce n'est pas tout. Les grues réalisées sur mesure sont également dotées de

deux nouvelles fonctions de sécurité testées sur de plus grandes grues mais encore jamais installées sur des engins de cette taille : un système de verrouillage des stabilisateurs empêche toute opération si les éléments ne sont pas déployés et un écran affiche le poids levé.

Parmi les autres fonctions de sécurité intégrées aux grues auxiliaires personnalisées :

- Système de protection électronique contre la surcharge
- Arrêt du stabilisateur si la charge dépasse la

capacité maximale de la flèche de 30 %

- Avertisseur sonore
- Journalisation des données

L'adoption de telles fonctions de sécurité avancées pour ce type de grue constitue une preuve supplémentaire de l'intérêt que le client accorde à la sécurité. L'entreprise en a d'ailleurs fait un prérequis pour les grues responsables du chargement des véhicules pour toutes ses exploitations minières en Australie.





Les employés et les dirigeants de Koepsell Nutzfahrzeuge GmbH sont fiers des résultats obtenus par cette entreprise familiale.

# Koepsell Nutzfahrzeuge à votre service

## L'immense réseau de distribution de Cargotec ou la garantie d'un service local

Pour la plupart des clients de Cargotec partout dans le monde, le revendeur est la première personne de contact. Le revendeur le plus proche se trouve souvent au coin de la rue ou demeure joignable par téléphone. Pour Cargotec, un partenaire local fiable représente un élément déterminant de son réseau commercial et d'entretien à l'échelle mondiale. Souvent, cette collaboration évolue au fil des ans et donne lieu à des partenariats authentiques où les parties partagent les mêmes valeurs et les mêmes objectifs : offrir aux clients le meilleur service qui soit.

Koepsell Nutzfahrzeuge GmbH est revendeur Cargotec à Schleswig-Holstein, en Allemagne, depuis 1969. Il y a 40 ans, l'entreprise devenait le premier revendeur de grues auxiliaires Hiab dans la région. Depuis, elle reste un distributeur et un atelier agréés par Cargotec. Aujourd'hui, Koepsell propose la gamme Hiab au complet : grues auxiliaires Hiab, appareils à bras Hiab Multilift, grues forestières et de recyclage Hiab Loglift et Hiab Jonsered, hayons élévateurs Zepro et chariots élévateurs embarqués Hiab Moffett.

### De père en fils

Koepsell Nutzfahrzeuge GmbH est une entreprise familiale gérée par **Jörg Koepsell** et **Jürgen Koepsell**, son père. C'est en 1963 que Jürgen Koepsell a installé son petit atelier pour camions et tracteurs à Neumünster, à 65 kilomètres au nord de Hambourg. Il a

commencé avec deux assistants et un apprenti. Ensuite, ses activités se sont progressivement développées. Du personnel a été engagé et l'entreprise a déménagé vers de plus grands bâtiments composés d'un atelier pour les réparations, un bâtiment pour la fabrication, un bureau et un atelier de peinture. Aujourd'hui, l'entreprise emploie 40 personnes et forme 10 apprentis en mécanique.

### Un seul endroit pour tous les besoins

L'atelier de Neumünster est l'adresse idéale pour les conducteurs de grues Hiab. « Nous assurons la vente, l'entretien et l'installation du matériel Hiab. Nous commençons à 7 h et travaillons jusqu'à 22 h. Nous manipulons entre 10 et 20 grues par jour », explique Jörg Koepsell. En dehors de ces heures, c'est le service d'intervention permanente de Koepsell qui prend le relais.

Assurer un haut niveau de service, telle est la priorité pour les Koepsell. « Le meilleur moyen de satisfaire nos clients, c'est d'assurer la disponibilité de nos services. Les jours d'arrêt peuvent provoquer d'importants dégâts financiers. Ils doivent donc toujours être conscients de l'état de leurs engins. Si vous voulez réussir, il vous faut opter pour un service flexible et rapide », explique Jörg Koepsell.

Koepsell est particulièrement fier de pouvoir offrir un service complet. « Aujourd'hui, les clients cherchent une offre de services globale. Nous voulons

pouvoir proposer à nos clients des produits de qualité, mais également des installations rapides, des entretiens de pointe et assurer une livraison rapide des pièces détachées. »

### La satisfaction par la collaboration

Lorsque le client demande une proposition, une collaboration efficace entre le revendeur local, le service commercial de Hiab et le fabricant de camions est essentielle. « Le client appelle nos commerciaux ou notre revendeur. Une fois que le client a accepté notre offre, c'est au tour de l'équipe de Langenhagen de prendre le relais et de réaliser les dessins techniques conformes aux critères établis. Cette approche, qui s'étend de la demande d'offre à la livraison de la grue, ▶

On commence jeune dans la famille. Jörg Koepsell explique à son fils comment piloter les engins.



doit être planifiée en détail. Elle nécessite une expertise technique et un engagement de toutes les parties impliquées », explique **Joachim Kovanda**, directeur commercial de Cargotec pour le nord de l'Allemagne.

« Vous devez avoir une confiance absolue en votre partenaire si vous voulez répondre aux attentes du client », ajoute Jörg Koepsell. « C'est un échange entre personnes après tout, et les compétences interpersonnelles sont bien plus importantes qu'il n'y paraît, non seulement pour la vente, mais tout au long du cycle de vie du client. »

### Formation pour les partenaires et leur personnel

Deux fois par an au moins, l'équipe de Koepsell participe à la formation proposée par Cargotec

Germany GmbH à Langenhagen. La formation traite d'un thème spécifique, comme l'électronique et l'hydraulique, et fournit des données utiles sur les nouvelles fonctions et les avantages technologiques qu'elles représentent.

« La formation est essentielle car le professionnel se doit de soutenir ses clients tout au long du cycle de vie du produit. Pour nos ingénieurs, cela comprend une formation continue et la possibilité de renforcer leurs compétences », explique Jörg Koepsell.

Cargotec dispose de 400 ateliers dans toute l'Allemagne répartis entre ceux qui sont propres à Cargotec et d'autres appartenant à des distributeurs et autres partenaires. Cargotec renforce sa présence en organisant des formations conjointes pour le personnel d'entretien travaillant sur les produits Hiab et Kalmar.

Améliorer son savoir-faire grâce à une

« La formation est essentielle car le professionnel se doit de soutenir ses clients tout au long du cycle de vie du produit. »

formation conjointe implique par exemple que les experts Kalmar puissent réagir à des demandes relatives au matériel Hiab en Allemagne. Nos clients profitent ainsi d'une plus grande disponibilité en ce qui concerne les services d'entretien et de maintenance proposés par Cargotec. ■

## Cargotec Training Academy – L'académie mobile

La Cargotec Training Academy propose désormais une gamme de formations complètes aux techniciens.

« L'année dernière, 425 personnes ont assisté aux 121 journées de formation organisées partout dans le monde. Nous avons donc proposé un cycle complet à tout le personnel nécessitant une formation complémentaire », explique le responsable des formations **Magnus Englin**.

Englin est responsable du secteur industriel et donc des grues auxiliaires Hiab, des grues forestières et de recyclage Hiab Loglift et Hiab Jonsered, des appareils à bras Hiab Multilift et

des chariots élévateurs embarqués Hiab Moffett.

« Nous avons commencé par former notre équipe chargée des entretiens partout dans le monde. Aujourd'hui, il s'agit essentiellement d'électronique et d'hydraulique. Les formations permettent de découvrir les avantages du système. Il y a beaucoup de choses à dire sur le nouveau programme VSL (Variable Stability Limit) tant les réglages doivent être minutieux afin que la grue offre un maximum de performances. La fonction VSL permet de profiter de plus de puissance à certains angles, mais les paramètres doivent être corrects », explique Englin.

Hiab a une longueur d'avance sur ses concurrents en ce qui concerne le respect de la norme EN12999:2009 et de la directive



Machines 2006/42/EC. Il faut également être devant les autres sur le plan des connaissances, et c'est là qu'intervient la Cargotec Training Academy.

« Nous formons le personnel stratégique partout dans le monde. Il est important que les informations puissent ensuite être transmises au sein de l'organisation. Puisque chacun a suivi le programme de base, nous continuerons à aller de

l'avant en optant pour une formation plus ciblée étant donné que le système a bien sûr évolué avec son temps. Nous avons récemment publié des supports didactiques particulièrement bien faits, même un DVD a été prévu », explique Englin.

« À l'avenir, nous réaliserons des programmes destinés aux grutiers et aux organisations commerciales. »

**Magnus Englin est responsable des formations pour la Cargotec Training Academy.**

# Opter pour la durabilité au quotidien

La durabilité doit être un véritable leitmotiv, explique Agnieszka Beyger, directrice de l'unité de montage de Cargotec à Stargard Szczeciński en Pologne. Elle nous donne des exemples concrets inspirés de sa vie quotidienne.

La durabilité est un élément crucial pour moi, dans ma vie privée comme au travail. J'ai la chance de travailler pour une entreprise où je peux adopter des pratiques durables au quotidien. Mais qu'est-ce que cela veut dire ?

Prenons le projet sur lequel je travaille actuellement. Il s'agit de créer et mettre en œuvre une politique visant à économiser l'eau et l'énergie au sein de notre usine. L'usine de Stargard applique le principe des « 3 R ». Il s'agit de réduire, recycler et réutiliser les déchets générés par notre activité. Nous avons également appliqué 3 systèmes ISO en parallèle (9001, 14001, OHSAS 19001). La santé et la sécurité de notre personnel ainsi que le bien-être au travail sont nos priorités.

Nous disposons également d'un chauffage à pellets, de systèmes de récupération de chaleur et de cellules photoélectriques. Nous surveillons le site de production en permanence afin d'éviter les fuites d'huile, l'émission de poussières et autres polluants, sans oublier notre production de déchets.

Notre proximité avec la Mer Baltique fait également partie des choses que nous prenons sérieusement en compte. Cargotec, en tant qu'entreprise, a beaucoup travaillé à la préservation de la mer.

Nos actions en Pologne ne se limitent pas à cela. Nous utilisons une nouvelle technologie à base de disques de nettoyage HTC sans produits chimiques pour l'entretien des sols.

Je pense que les solutions durables sont

bien plus rentables et plus écologiques. Nos employés peuvent ainsi rester en bonne santé. Ces solutions sont également une garantie de sécurité pour nos clients.

Nos programmes écologiques stimulent l'intérêt pour la protection de l'environnement. Nous faisons notre maximum pour concevoir et mettre au point des produits, des procédés et des méthodes écologiques afin de réduire notre empreinte sur l'environnement.

Notre personnel est conscient de l'importance de cette approche et cela représente un grand avantage. Chacun sait qu'il joue un rôle important sur la voie de la durabilité et œuvre à réduire son empreinte écologique.

Lorsque nous avons lancé nos activités à Stargard, nous avons mis en place une politique de protection de l'environnement et des programmes écologiques.

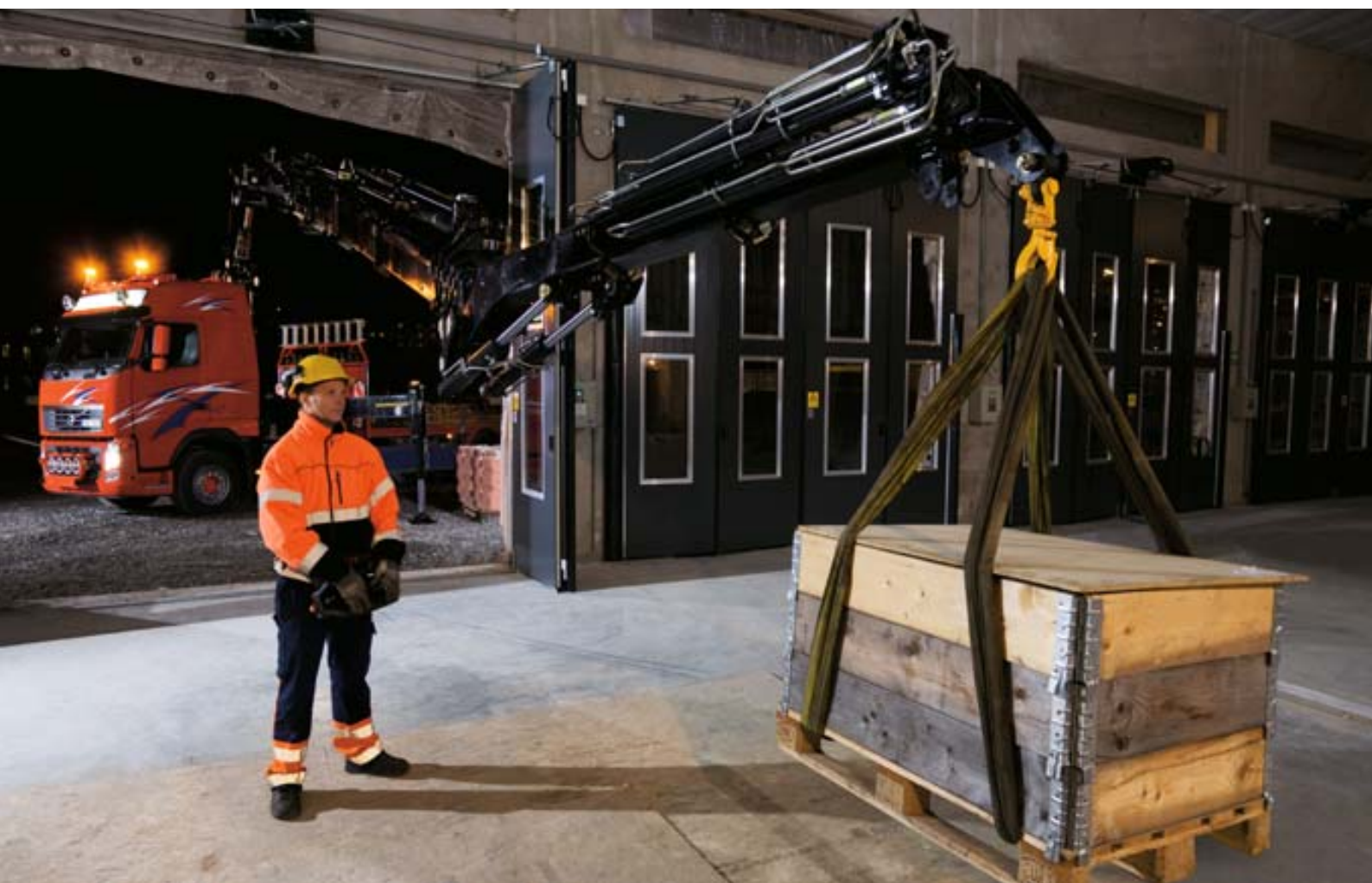
Il est important de trouver l'équilibre entre le développement de l'entreprise et la protection de l'environnement. J'essaie également de limiter mon empreinte écologique. Je trie mes déchets à la maison comme au travail. Je n'imprime les documents que si c'est nécessaire et je limite ma consommation d'eau au strict minimum.

La durabilité nous permet de comprendre les liens entre l'humanité, l'environnement et l'économie. Elle nous encourage à travailler dans le respect des personnes et de l'environnement. Pour moi, les petites actions ont également de l'importance.



## Agnieszka Beyger

- Agnieszka Beyger est responsable de l'unité de montage de Cargotec.
- L'usine a ouvert ses portes à Stargard Szczeciński en septembre 2010.
- Le site occupe 27 000 m<sup>2</sup> et ses activités sont les mêmes que celles des autres unités de montage de Cargotec, à savoir les livraisons, la qualité et les coûts de production.
- Il occupe 140 personnes.
- Les nouvelles infrastructures font partie du réseau de distribution mondial de Cargotec. Elles profitent d'une position privilégiée à proximité des clients.
- Pour la production d'une vaste gamme de matériel Cargotec, l'unité de montage dispose d'infrastructures de pointe permettant l'adoption de technologies et de procédés durables pour une production de qualité.



## La meilleure grue à ce jour ?

Vos clients ont besoin de votre aide. Et ce sont leurs besoins qui déterminent ce que votre grue doit être capable de faire. S'il s'agit simplement de les aider à déplacer des charges lourdes et encombrantes, pas de problème. Mais, réussir à le faire rapidement et avec précision, année après année, est autrement plus difficile. Tout comme les manutentions que le client veut que vous réalisiez à distance. Il ne s'agit

pas uniquement d'un problème de portée. Même si les 35 mètres de portée verticale maxi de la Hiab XS 622 sont plutôt impressionnants, particulièrement quand 12 mètres sont concentrés sur le jib, il vous faut bien plus que cela. Vous devez avoir une maîtrise totale de l'opération. Laissez-vous séduire par la Hiab XS 622 HiPro. C'est probablement la meilleure grue que nous ayons jamais fabriquée.

*Cargotec améliore l'efficacité des flux de marchandises sur terre comme en mer – partout dans le monde. Les marques de Cargotec telles que Hiab, Kalmar et MacGregor sont les leaders incontestés du transport de marchandises et de charges à travers le monde.*