

n°20

manutention

OCTOBRE 2009

LES ÉQUIPEMENTS DE LA LOGISTIQUE

PROFESSION

De la cime à l'abîme ou de la crise à la reprise.

Les constructeurs de biens d'équipement pour la manutention connaissent un retournement prononcé de leur activité. Cela s'est produit il y a un peu plus d'une année pour certains d'entre eux (chariots industriels et plates-formes élévatrices mobiles de personnel) et plus récemment pour d'autres (systèmes de charges isolées).

La chute est plus ou moins prononcée en fonction des produits, des secteurs clients, des modes de distribution et de commercialisation mais un fait est avéré : la crise est présente. Alors faut-il écouter et croire ce que nous entendons chaque jour : nous sommes passés en quelques mois d'une crise majeure, voire unique, à un rebond de l'économie, une sortie de récession, notamment en France. Oubliées les catastrophes, vive la reprise ! Nous voilà, en quelque sorte, passés d'un extrême à l'autre.

Sur le terrain qu'en est-il exactement ? Nos clients sont très circonspects à investir dans des biens d'équipement. Quand il s'agit de biens « catalogue », les cours sont encore bien pleines même si l'effet déstockage commence à se faire sentir. Mais il ne faut pas oublier que nos voisins européens, souvent plus à plaindre que nous, envoient des machines neuves ou récentes sur notre marché, sans parler des ventes aux enchères. Pour les biens d'équipement plus importants, les difficultés à trouver un financement retardent, voire annulent, l'investissement.

Aussi, ne voyons-nous pas de reprise avant la fin de l'année 2010 et espérons-nous, au mieux, un rebond technique permettant aux unités de production de tourner. Il faut que nos entreprises puissent garder leurs compétences sinon, le moment de la reprise venu, nos capacités seront fortement réduites.

En conclusion pas de catastrophisme mais certainement pas d'euphorie.

sommaire

Profession	1 et 32
Produits & Services	2 à 12
Marchés	12 à 20
Entreprises	20 à 31

Suite page 32



ATLET

lance un chariot à mât rétractable pour très grande hauteur

Caractéristiques techniques

Hauteur de levage (H4)

9600 mm, 10200 mm, 10800 mm,
11100 mm, 11600 mm, 12100 mm

Hauteur de mât minimum (H3)

4040 mm, 4240 mm, 4440 mm,
4540 mm, 4710 mm, 4875 mm

Capacité résiduelle

2000 kg, 1850 kg, 1700 kg, 1550 kg,
1400 kg, 1250 kg

Atlet étoffe sa gamme de chariots à mât rétractable Atlet Tergo Forte avec un chariot de très grande hauteur. Ce nouveau chariot permet de soulever une charge de 1250 kg jusqu'à 12,10 mètres. Il répond à la demande du marché pour des hauteurs et des capacités de plus en plus grandes, notamment dans la distribution.

Pour atteindre ces performances, Atlet a renforcé son chariot à mât rétractable conventionnel avec 400 kg d'acier supplémentaires, modifié la structure du mât et réduit la garde au sol des cales de stabilité à 15 mm.

Ce nouveau chariot bénéficie toujours des avantages de la gamme Tergo Forte : une vitesse de translation de 12 km/h à vide, des moteurs silencieux, des amortisseurs sur le mât qui permettent de manipuler les palettes tout en sécurité et sans à-coups. Le chariot Tergo Forte dans sa version conventionnelle avait déjà été renforcé pour faire face aux opérations intensives très rudes rencontrées typiquement dans les grands centres de distribution, notamment avec une construction plus robuste des parties les plus exposées aux risques de petites collisions.

Ergonomie (cabine spacieuse, siège réglable et inclinable, accoudoir flottant, mini-commande directionnelle...), sécurité (système de stabilité intelligent « S3 » pour le contrôle de la vitesse et l'accélération selon l'angle de la roue motrice et la hauteur de levée des fourches), technologie (ordinateur de bord ATC -Atlet Truck Computer-)... sont autant de caractéristiques déjà présentes sur les autres chariots de la gamme et qu'on retrouve sur le nouveau modèle.

Isabelle Le Ruyet, ATLET, 01 34 40 32 21

BT FRANCE

lance un « mini site » Internet totalement dédié aux chariots BT Reflex...

www.btreflex.eu/fr fournit des informations sur la nouvelle génération de chariots à mât rétractable, les BT Reflex. Vidéos, photographies, informations détaillées sur les produits..., ce site offre une multitude de ressources aux clients potentiels pour simplifier leur prise de décision en matière de chariots à mât rétractable. Il est disponible en anglais et dans neuf autres langues.

La gamme BT Reflex de chariots à mât rétractable est connue pour sa sécurité et sa facilité d'utilisation grâce, notamment, à la cabine inclinable. Produit selon le Toyota Production System, garant d'une qualité de fabrication déjà éprouvée, cette gamme élève encore les niveaux de longévité, de manœuvrabilité, d'ergonomie...

Au travers de son « mini site » BT Reflex, BT confirme clairement son engagement aux côtés de ses clients et qu'il reste un partenaire fiable.

« L'expérience montre que les « mini sites » constituent un moyen efficace d'apporter des informations détaillées sur les nouveaux produits, explique Hugues Van Espen, Directeur Marketing et Communication de TMHE. De nombreux clients s'informent sur Internet avant d'acheter ou de louer un chariot. Il est ainsi particulièrement utile d'exposer un produit et ses avantages sur Internet. »

Les BT Reflex ont été lancés fin 2008 pour renouveler le cœur de la gamme produits BT qui est également sa gamme phare. Depuis 2008, l'entreprise a lancé de nombreux modèles qui représentent 70% du marché européen en termes d'unités : transpalettes et gerbeurs électriques et chariots frontaux.

BT a donc créé des « mini sites » qui aident sa clientèle à se familiariser avec ses nouveaux produits. C'est le cas pour les nouveaux transpalettes électriques accompagnant BT Levio (www.btlevio.eu/fr) et les gerbeurs électriques accompagnant BT Staxio (www.bt-staxio.eu/fr).

« Les « mini sites » encouragent les clients à nous contacter pour nous demander des démonstrations chariots. Nos commerciaux les utilisent également comme un outil de présentation lors de leurs rendez-vous clients », ajoute Hugues Van Espen.

La nouvelle gamme BT Reflex inclut cinq modèles avec des capacités de charge de 1,4 à 2,5 tonnes, dont deux nouvelles capacités de 1,4 et 1,8 tonne. Avec sa cabine inclinable qui améliore grandement l'ergonomie, le BT Reflex est également disponible en versions chambre froide et stockage en accumulation afin d'être utilisé dans les systèmes de stockage étroits.

... et offre des solutions idéales pour charger rapidement jusqu'à 66 palettes par camion

Transporteurs, plates-formes logistiques et magasins souhaitent de plus en plus déplacer deux palettes à la fois. Leurs motivations ? Un transport plus écologique et plus économique pour les premiers. Une rotation plus rapide des palettes dans leurs entrepôts et une réduction du coût de livraison pour les deuxièmes. Polyvalence et surtout ergonomie voulue par les Caisses Régionales d'Assurance Maladie (CRAM) pour les derniers. Pour répondre à cette demande, BT propose deux chariots parfaitement adaptés : le gerbeur accompagnant BT Staxio SWE200D et le gerbeur porté debout BT Ixion SPE200D.

C'est une nouvelle tendance constatée dans différents secteurs d'activité : des gerbeurs BT porté ou accompagnant manutentionnant deux palettes à la fois sont de plus en plus nombreux, aussi bien dans les entrepôts que dans les surfaces de ventes. De plus, BT propose aujourd'hui une version spéciale particulièrement adaptée au chargement/déchargement des camions.

Dans le domaine du transport, c'est l'avantage écologique et économique du double gerbage qui explique ce phénomène. Avec la hausse du coût du carburant et les enjeux environnementaux, l'intérêt des transporteurs est d'optimiser le remplissage des remorques. Grâce au double gerbage, jusqu'à 66 palettes européennes sont ainsi stockées dans une remorque d'une hauteur intérieure de 2,8 mètres (11 palettes en profondeur, trois en largeur sur deux hauteurs). Autre avantage, ce système ne nécessite pas de palettes parfaitement cubiques car une lisse intermédiaire placée à environ 1,7 mètre sépare les deux niveaux. Ces lisses posées au plafond de la remorque et fixées sur des crémaillères sont descendues au fur et à mesure du remplissage de la remorque. Enfin, les palettes superposables peuvent également être placées au fond du camion avant que les lisses ne soient descendues. Ce système très modulable est donc plébiscité par les transporteurs.

Les plates-formes logistiques sont un autre secteur où le double gerbage est de plus en plus pratiqué. La productivité et la rentabilité priment. Les caristes porté debout sur un gerbeur à plate-forme rabattable (Ixion SPE200D de BT France) ne déplacent plus une mais deux palettes lorsqu'ils chargent un camion. Le calcul de rentabilité est donc vite fait pour ces entreprises. L'utilisation du double gerbage a également un impact direct sur les coûts de livraison facturés aux plates-formes.

Dernier exemple : les réserves des surfaces de ventes. Celles-ci sont de fait responsables du déchargement des camions qui arrivent avec leurs 66 palettes sur double niveau. En moins d'une heure, les palettes doivent être sorties du camion, c'est la norme. Grâce à la puissance du gerbeur électrique à double gerbage Staxio SWE200D, le cariste décharge deux palettes à la fois : celle placée au sol de la remorque et sur la lisse. Il peut ensuite directement les transporter dans la réserve et les stocker en hauteur. Autre avantage, le BT Staxio SWE200D est un appareil très polyvalent. Il est compact et maniable, pratique pour préparer la mise en rayon et circuler dans les surfaces de vente.

Le secteur de la grande distribution doit également répondre à une nouvelle recommandation de la CRAM. Celle-ci préconise que la hauteur maximum des palettes ne dépasse pas 1,8 mètre afin d'éviter des Troubles Musculo-Squelettiques (TMS). En effet, des tensions sur les cervicales ou les épaules sont constatées sur les caristes impliqués dans la préparation de la mise en rayon. Or avec le double gerbage, les palettes n'excèdent pas 1,8 mètre de haut.

Pour répondre à ces nouvelles demandes, BT propose le gerbeur à plate-forme rabattable BT Ixion SPE200D. Sa robustesse, son châssis aux angles arrondis, sa hauteur de levée jusqu'à 2,1 mètres en font le gerbeur idéal pour le chargement, la manutention dans les camions et la translation sur de grandes distances (capacité de 1000 kg sur les fourches et de 2000 kg sur les bras support ou de 2000 kg en fonction transpalette). Pour les surfaces de vente, le gerbeur accompagnant BT Staxio SWE200D est particulièrement indiqué. Ce chariot compact et très stable d'une capacité de 2000 kg sur les bras support (double gerbage : 1200 kg + 800 kg) lève jusqu'à 2,1 mètres.

Karine Heden-Dejon, BT FRANCE, 01 64 77 85 16

CINETIC TRANSITIQUE

vient de finaliser la nouvelle édition de sa solution informatique WCS « Trace® »

Fruit de l'expérience de CINETIC en informatique industrielle depuis plus de 15 ans, la nouvelle version est encore plus conviviale, ergonomique et intuitive. Le WCS (Warehouse Control System) Trace® est un progiciel à l'architecture standard et adaptable. Utilisé quotidiennement par les personnels d'entrepôt, cet outil communique avec les WMS ou ERP, pilote et optimise les convoyeurs et trieurs.

Dans le domaine de la préparation de commandes, il gère les prélèvements, le contrôle des préparations et informe en temps réel de l'avancement de l'activité.

Le WCS Trace® intègre l'expertise unique de Cinetic dans le domaine du tri haute cadence.

Emmanuel PEREZ, CINETIC TRANSITIQUE, 04 78 73 54 01

CMCO FRANCE

lance de nouveaux pesons...

Les nouveaux pesons électroniques TMC viennent enrichir les appareils de préhension et de contrôle de charge Yale. Les pesons Yale possèdent de nombreuses fonctionnalités et options et sont connectables à un PC pour récupérer les données mesurées.

Certains modèles bénéficient en outre d'une télécommande infrarouge avec lecture à distance pour plus d'ergonomie. Cette option est indispensable en cas de positionnement du peson à forte hauteur. Ils sont également livrés pour une disponibilité immédiate avec batteries rechargeables.

Les pesons TMC sont disponibles dans 4 gammes avec une haute précision (+/- 0,2% de la charge maximum) et (+/- 0,3% de la charge maximum) pour une utilisation aussi bien en intérieur qu'en extérieur, selon les modèles.

- pesons TMC - gamme standard - 150 à 9500 kg (3 modèles pour 3 capacités)
- Pesons TMCP - gamme professionnelle - 150 à 6500 kg (6 modèles)
- Pesons TMCHC - gamme haute capacité - 12 à 55 tonnes (5 modèles)
- Pesons TMCATEX - gamme ATEX - 6 à 35 tonnes (5 modèles)

De nombreuses options (imprimante thermique intégrée, interface WIFI...) permettent en outre d'optimiser leurs fonctionnalités.

... et de nouveaux chariots manipulateurs

La nouvelle « gamme IE » de chariots manipulateurs vient s'ajouter aux deux gammes existantes de chariots manipulateurs Yale Systems : les gammes 90B/90H et PRO.

Le chariot permet de soulager le dos et les épaules dans les opérations nécessitant rapidité et précision. Il est conçu pour améliorer la manutention de colis ou pièces, en limitant les risques de troubles musculaires pour les opérateurs, lors des manipulations répétitives. Ce chariot est très utilisé dans les industries alimentaire, automobile, textile, chimique, plastique, mais également les cuisines et collectivités, les pharmacies, les bibliothèques, les administrations, la fabrication d'appareils électroniques et de machines, etc.

Les chariots manipulateurs 90 IE et 115 IE sont disponibles avec une capacité maximale de levage de 90 et 115 kg en alliant sécurité, ergonomie et simplicité. Polyvalents et modulables, ils permettent de soulever et transporter différents types de charges : cartons, boîtes, fûts, sacs, rouleaux...

Les chariots manipulateurs s'adaptent facilement à toutes les utilisations grâce aux différents outils disponibles tels que l'éperon (pour le transport de bobines), le plateau inox (protection du plateau contre la chaleur et l'usure), le plateau peseur (pesage directement intégré au chariot), le « Squeeze and Turn » (pour une rotation à 360°).

Laurène Gaumet, CMCO FRANCE, 02 48 71 91 51

DALMEC

présente le manipulateur pneumatique à bras rigides Partner-PS...

Le manipulateur Partner-PS se caractérise notamment par sa grande maniabilité et sa souplesse d'utilisation liées à son encombrement réduit. Il permet de manipuler les charges sans effort et dans tous les points du volume de travail. Ces nouveaux manipulateurs pneumatiques offrent la possibilité à l'opérateur de déplacer sa charge dans toutes les directions, avec rapidité et précision, dans des conditions optimales d'ergonomie et de sécurité. Cet équipement est doté d'un crochet standard ou d'outils de préhension à pinces. Ces derniers sont conçus et réalisés aux mesures de la charge à manipuler et répondent aux exigences de l'utilisateur et aux contraintes de l'environnement de travail.

Le principe d'utilisation est basé sur l'équilibrage de la charge : tous les mouvements dans l'espace sont libres. Aussi, le mouvement vertical est-il obtenu par simple action de l'opérateur vers

le haut ou vers le bas. L'opérateur maîtrise tous les mouvements imprimés à la charge : les manipulations sont à la fois précises et sûres.

Dalmecc propose différentes configurations de ses manipulateurs Partner de la gamme PS selon les contraintes de l'environnement de travail et de la zone à couvrir :

- manipulateur-PSC : manipulateur pneumatique Partner-PS en version « sur colonne ». La fixation se fait au sol, sur embase autostable, ou sur chariot autostable motorisé mobile (chemin de roulement posé ou encastré sur le sol)
- manipulateur-PSF : manipulateur pneumatique Partner-PS en version « aérien fixe ». Il élimine tout encombrement au sol. Il se fixe à la charpente du bâtiment ou à une potence adaptée
- manipulateur-PSS : manipulateur pneumatique Partner-PS en version « aérien mobile ». Montage sur chariot mobile dans un chemin de roulement aérien pour couvrir une zone de travail importante.

...le manipulateur pour le chargement de machines-outil Micropartner...

Ce manipulateur pneumatique auto-équilibré est équipé d'un dispositif de préhension à pince pneumatique pour la manipulation de pièces mécaniques afin d'assister un opérateur lors du chargement et du déchargement d'une machine-outil.

L'outil est conçu aux mesures de la pièce à manipuler et intègre les contraintes ergonomiques du poste de travail. Il est en outre équipé d'un groupe de basculement pneumatique. La structure du manipulateur est particulièrement adaptée à la manipulation de charges en porte-à-faux.

Tous les mouvements dans l'espace sont libres et obtenus par une action directe de l'opérateur sur la charge ou sur l'outil. Les gestes sont précis garantissant ainsi le positionnement de la pièce dans la machine.

Ce type de manipulateur se caractérise notamment par sa grande maniabilité et sa souplesse d'utilisation liées à son encombrement réduit. Il est l'instrument idéal pour les manipulations de charges de pièces mécaniques, sans effort et dans tous les points du volume de travail. Les outils de préhension associés au Micropartner sont conçus et réalisés aux mesures de la charge à manipuler et des contraintes liées à l'accessibilité du produit et d'une manipulation axée comme en porte-à-faux.

L'équilibrage de la charge est obtenu par l'effet d'un vérin pneumatique sur un système à leviers. Le vérin amplifie l'action de montée et de descente qui est appliquée manuellement par l'opérateur sur l'outil de préhension ou directement sur la charge. Le vérin est alimenté par deux circuits pré-réglés : le premier équilibre en permanence l'outil de préhension, le second équilibre les différents poids de la charge.

Dans l'ensemble de son offre « produit » de manipulateurs Micropartner, Dalmecc propose différentes configurations adaptées selon les contraintes de l'environnement de travail et de la zone à couvrir : Micropartner pneumatique sur colonne, pneumatique aérien fixe et pneumatique aérien mobile (description complète dans l'article ci-dessus).

...et le manipulateur de portes et de fenêtres, type Partner

Dalmecc présente en exclusivité sa dernière gamme 2009 de manipulateurs industriels : les manipulateurs type Partner, pour le prélèvement et la manipulation de portes et fenêtres. Ces manipulateurs de type "Partner aérien mobile" sont équipés d'un outil à pince pneumatique permettant la manipulation en position verticale de fenêtres et de portes de différents poids et dimensions, dans tous les points du volume de travail.

Il permet ainsi à l'opérateur de travailler sans fatigue, avec rapidité et précision, dans des conditions optimales d'ergonomie et de sécurité. En effet, le système équilibré qui équipe le manipulateur Partner, permet d'accompagner l'opérateur dans toute opération de levée et de déplacement de portes et de fenêtres en conférant aux gestes la précision nécessaire au prélèvement, au déplacement et à la pose des éléments.

Grâce au système pneumatique dont ces manipulateurs sont équipés, la charge perd son poids et se retrouve "en état d'apesanteur" : dès lors, un seul opérateur suffit pour manipuler en absence d'effort et en toute sécurité des charges de plusieurs centaines de kilos comme des châssis de portes et de fenêtres avec leur vitrage !

Les manipulateurs de type Partner sont proposés en deux variantes adaptées :

- manipulateur pneumatique Partner série PM.

Ce manipulateur à bras articulé est particulièrement adapté pour la manipulation de produits dont le centre de gravité est déporté par rapport à l'axe vertical du bras terminal. Sa structure modulaire a été conçue pour résister aux torsions engendrées par ce type de sollicitation. Le manipulateur Partner PM est particulièrement adapté pour s'intégrer dans les environnements de travail exigus grâce à sa structure évolutive et aux infinies possibilités de faire varier les formes et les dimensions du bras terminal.

Caractéristiques techniques

Charge maximale : 300 kg ; rayon d'action : 2 200 mm sur 360° ; alimentation : air comprimé sec non lubrifié.

Caractéristiques techniques

Partner série PM
Force max. : 450 kg ; rayon d'action max. : 4000 mm ; vitesse max. de levage : 0,5 m/seconde ; rotation à 360° à l'infini autour de l'axe de la colonne et de l'outil de préhension ; rotation à 300° de l'axe intermédiaire ; course verticale : 2450 mm ; système de commande : pneumatique ; alimentation : air comprimé filtré (40 µm), non lubrifié ; pression d'utilisation : 0,6 - 0,8 MPa ; température d'utilisation : de +0° à +45°C ; niveau sonore : < 70 dB ; consommation : de 50 NI à 200 NI/cycle ; disponible en version antidéflagrante selon norme ATEX ; disponible en version tout inox.

Caractéristiques techniques

Partner série PS

Force max. : 250 kg ; rayon d'action max. : 3400 mm ; vitesse max. de levage : 0,5 m/seconde ; rotation à 360° à l'infini autour de l'axe de la colonne et de l'outil de préhension ; rotation à 300° de l'axe intermédiaire ; course verticale : 1900 mm ; système de commande : pneumatique ; alimentation : air comprimé filtré (40 µm), non lubrifié ; pression d'utilisation : 0,6 ÷ 0,8 MPa ; température d'utilisation : de +0° à +45°C ; niveau sonore : <70 dB ; consommation : de 30 NI à 150 NI/cycle ; disponible en version antidéflagrante selon norme ATEX.

- manipulateur pneumatique Partner série PS

Ce manipulateur permet à l'opérateur de déplacer sa charge dans toutes les directions de l'espace, sans effort, avec rapidité et précision, dans des conditions optimales d'ergonomie et de sécurité. Il est équipé d'outils de préhension conçus et réalisés aux mesures de la charge à manipuler et répondant aux exigences de l'utilisateur et aux contraintes de l'environnement de travail.

Paola Tullio, DALMEC, 01 39 47 10 00

FENWICK-LINDE

propose sur ses chariots un bras préhenseur pour réduire les TMS et garantir plus de sécurité à ses clients...

Sécurité, fiabilité, performance et ergonomie, le nouveau dispositif de préhension disponible sur les chariots Fenwick a été pensé dans le moindre détail pour des usages polyvalents dans des milieux où les charges lourdes sont omniprésentes. « Ce tout dernier dispositif émane directement de notre démarche d'entreprise soucieuse de la santé des personnes et du respect de l'environnement. Notre programme QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) nous incite à améliorer sans cesse l'interface homme-machine et réduire la pénibilité », explique Christian Sauzin, Directeur Marketing de Fenwick-Linde. « Dans de nombreuses applications, l'opérateur est à la fois cariste et préparateur de commandes. La prévention des TMS (Troubles musculo-squelettiques) est une priorité gouvernementale. Il était normal que nous cherchions une solution fiable, performante et ergonomique, pour aider à la manutention manuelle de charges lourdes. Cette nouvelle option de Fenwick répond parfaitement à l'évolution des besoins », ajoute-t-il. « C'est aussi à travers la demande de l'un de nos clients - fabricant et distributeur de matériaux de construction - que nous avons pu aboutir à une solution complète, efficace et adaptée », explique Laurent Hanser, Ingénieur Option Client chez Fenwick-Linde. « En effet, le nombre croissant d'arrêts de travail dus aux TMS a motivé le médecin du travail de cette entreprise à alerter la Direction. Celle-ci nous a proposé dans la foulée de travailler ensemble au co-développement d'un dispositif innovant », conclut-il.

Négociants en matériaux de construction, industries du bâtiment, négociants en fournitures industrielles ou encore logisticiens... sont les utilisateurs de bras préhenseur. Le système de bras manipulateur permet, grâce à un système d'aspiration, de soulever des charges lourdes et ainsi préparer des palettes. Cette solution a été développée en partenariat avec une société spécialiste des systèmes de préhension. Le bras peut porter jusqu'à 125 kg. Par l'intermédiaire d'une pompe à vide, une ventouse soulève des charges telles que des sacs, cartons, tubes, bidons... en les aspirant. La ventouse est reliée au chariot par un tuyau souple de grande dimension et un bras articulé. Différentes ventouses existent selon la charge à manipuler.

Les points forts de la solution :

- encombrement inexistant : le dispositif de préhension est intégré parfaitement dans le gabarit du chariot afin d'éviter tout risque d'accrochage
- sécurité du bras : le bras reçoit une triple sécurité pour éviter tout déploiement intempestif et se manipule uniquement quand toutes les autres fonctions du chariot sont neutralisées
- facilité d'utilisation : guide et réceptacle conçus pour faciliter la prise ou la dépose de l'ensemble soufflet / ventouse.

Le système est disponible immédiatement sur les chariots thermiques de 2 à 3,5 tonnes (jusqu'à 5 tonnes sur étude). Il est en cours de finalisation pour les chariots électriques et les préparateurs de commandes.

... et démontre son expertise dans les applications les plus exigeantes

En juin dernier, les équipes de Fenwick ont organisé deux journées dédiées aux matériels évoluant dans des atmosphères explosives.

Le premier jour a été consacré à la visite d'INERIS, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques. La trentaine de participants a assisté à des expériences explosives mettant en scène différents facteurs déclenchant : gaz, poussières, électricité électrostatique...

Le second jour a été consacré à une formation générale sur la prévention des risques ATEX et sur la présentation des équipements et protections des chariots nécessaires à leur évolution en milieu ATEX.

Christian Sauzin, FENWICK-LINDE, 01 30 68 47 78

FRONIUS

HyLOG : la propulsion par pile à combustible des chariots est opérationnelle

Avec son projet HyLOG (Hydrogen powered Logistic) dédié à l'intra logistique, Fronius propose de remplacer la traditionnelle propulsion par batterie par une nouvelle technologie de propulsion par pile à combustible. Des avantages économiques ? Le ravitaillement en hydrogène ne dure que quelques minutes au lieu des temps de charge très longs des batteries traditionnelles. L'hydrogène est généré sur site par un courant provenant de panneaux photovoltaïques et électrolyse. L'un des cinq trains logistiques exploités pour le transport interne sur le site de production et de logistique de Fronius à Sattledt en Autriche fonctionne déjà avec ce concept. Objectif du projet HyLOG : appliquer cette solution logistique innovante dans un environnement industriel réel.

Pour le segment de marché concernant les véhicules électriques, les avantages sont les suivants :

- les temps de charge des batteries passent de 8-10 heures à quelques minutes à peine
- doublement de la densité de puissance et du rayon d'action
- amélioration des performances de conduite
- réduction des coûts d'exploitation, du système de pile à combustible pour une durée de vie équivalente
- absence d'émissions polluantes et sonores.

Le segment de marché des machines à combustion profitent - grâce à l'utilisation de la pile à combustion - d'avantages tels que l'absence de pollution et de bruit, l'amélioration de l'efficacité énergétique (rendement multiplié par 3) ou encore l'augmentation des domaines d'application (dans des locaux fermés).

La cellule énergétique Fronius est actuellement disponible pour l'exploitation mobile en 2 kW/24v et 4 kW/48v. Grâce à sa modularité, elle est utilisable dans de nombreux domaines d'exploitation pour les chariots de manutention.

Outre le Prix de la protection du climat et le Prix national autrichien de la technologie dans les secteurs de l'énergie et de l'environnement, le projet HyLOG a été récompensé à Bruxelles par l'Energy Globe World Award 2007, la plus importante distinction européenne dans le secteur de l'environnement.

Guy Missiaen, FRONIUS FRANCE, 03 44 63 80 00

JUNGHEINRICH

innove avec le mini-tracteur de série : l'EZS 010

Présenté comme prototype au Salon CeMat 2008, le mini-tracteur Jungheinrich a atteint en termes de développement un niveau de maturité qui permet la production en série. Le transfert de charges en espaces restreints, en particulier, met en valeur les points forts de ce chariot fabriqué à Lüneburg.

Le nouveau mini-tracteur EZS 010 est un tracteur universel et rentable qui peut tracter des remorques jusqu'à 1000 kg. Disponible avec de nombreux accrochages différents, ce tracteur s'adapte à quasiment tous les types de remorques. Quelle que soit la position du cariste, l'accrochage est bien visible et aisément accessible.

« Notre tracteur permet de déplacer et manœuvrer simplement toute remorque accrochée », explique Oliver Rosenthal, Responsable Produits pour les tracteurs du groupe Jungheinrich. Il permet donc de transporter sans fatigue des charges en espaces restreints. « Avec le mini-tracteur Jungheinrich, nous offrons à nos clients un soutien efficace pour des tâches qui n'étaient exécutées jusqu'ici que manuellement », poursuit-il.

C'est pour l'avenir une solution ergonomique et rentable qui facilitera le déplacement des remorques au lieu d'être une tâche manuelle qui implique des efforts et de la fatigue. L'EZS 010 de Jungheinrich offre donc diverses possibilités d'utilisation : des magasins de meubles à l'industrie, en passant par les supermarchés ou les hôpitaux. « Notre mini-tracteur peut être utilisé pour tous les déplacements de petites charges sur des distances courtes », ajoute Oliver Rosenthal.

La puissance correspondante est apportée par un moteur compact 24v situé sous le capot de petite dimension de l'EZS 010. La dernière génération de moteurs asynchrones Jungheinrich offre à la fois des accélérations rapides et un très haut rendement. « C'est surtout l'harmonisation entre la puissance et la régulation du moteur ainsi que le freinage générateur qui contribuent au rendement élevé de ce chariot », explique Olivier Rosenthal.

La question de l'ergonomie a été prise en considération très tôt dans le développement du mini-tracteur Jungheinrich. Equipé d'un tableau de bord clair et simple, ce chariot est également facilement manœuvrable. Le timon fixe permet même à l'EZS 010 de faire une rotation à 360°.

Du point de vue ergonomique, la nouvelle conception de la tête de timon répond parfaitement aux besoins du cariste. L'utilisation systématique et évidente des couleurs ainsi que la forme des commandes favorise la conduite intuitive de ce mini-tracteur. Les capteurs sensitifs protégés conformément à la norme IP 65 contribuent à la fiabilité très élevée de l'EZS 010.

Béatrice Reignier, JUNGHEINRICH FRANCE, 01 39 45 68 12

MANITOU

étend sa « toile »

Deux nouveaux sites internet de filiales Manitou ont vu le jour au mois de juin. Les internautes polonais et indiens peuvent surfer respectivement dans des espaces virtuels dédiés : www.pl.manitou.com et www.in.manitou.com.

Pascale Noël-Hudson, MANITOU, 02 40 09 10 56

SSI SCHAEFER

lance le système SCP pour la préparation automatisée de colis

SSI Schaefer vient de développer un nouveau système de préparation automatisée de colis : le Schaefer Case Picking (SCP). Utilisé dans de nombreux secteurs (industrie agroalimentaire, pharmacie, vente par correspondance...), il convient à toutes les entreprises qui recherchent une productivité maximale et une gestion des coûts optimale.

Le Schaefer Case Picking (SCP) couvre l'ensemble des étapes du process au sein de l'entrepôt, de la réception des marchandises, en passant par la dépalettisation, le stockage, le séquençement, le picking et la palettisation des produits secs et à température contrôlée. Ce système est un concept modulaire et évolutif à volonté, dont le rendement est de 30 000 à 300 000 colis par jour. Il permet de réduire les coûts de colisage tout en augmentant la performance, la qualité et l'efficacité. Ce système assure ainsi une flexibilité et une qualité de livraison élevées, dans un contexte d'accroissement des exigences du marché.

Son principe de fonctionnement : les palettes provenant de la réception des marchandises ou du système de stockage grande hauteur sont automatiquement dépalettisées, couche par couche. Ces couches sont ensuite individuellement transportées sur des plateaux spéciaux en direction de l'installation de stockage automatisée. La gestion des hauteurs de stockage des produits permet d'obtenir, en un seul mouvement de stock, une densité de stockage maximale et des accès automatiques uniques ou multiples. Le logiciel de palettisation calcule le rangement de la marchandise sur les palettes selon une méthode prenant en compte l'optimisation du volume, la stabilité et la fragilité des produits.

Grâce à la solution matricielle innovante du SCP en matière de vision et de séquençement, SSI Schaefer s'engage dans une nouvelle voie. Dès le système de stockage, la formation du séquençement permet de réduire les mouvements de stock. Grâce à cet ordonnancement des mouvements, tant parallèles que découplés, le système SCP garantit une flexibilité et une performance maximum dans un espace réduit.

Autre point innovant du système SCP : le Schaefer Vision qui permet de saisir et d'actualiser en continue des données et spécificités des articles (taille, poids...). Ce système garantit l'optimisation du volume et la stabilité des colis lors de la formation des palettes, et assure également un traitement adapté à la sensibilité de chacun des articles traités.

La station d'emballage hybride du système SCP constitue un facteur innovant supplémentaire. Les opérations de palettisation et d'emballage se font toujours au même niveau. La palette est progressivement positionnée vers le bas pour finir son parcours au niveau inférieur à la fin du chargement et de l'emballage.

En plus des systèmes de rayonnages et de convoyage, SSI Schaefer utilise également une multitude de composants éprouvés au niveau de l'équipement du SCP. Des systèmes de dépalettisation, de palettisation et d'emballage par étirage complètent le concept global.

SSI SCHAEFER, 03 82 59 14 70, info@ssi-schaefer.fr

STILL

L'EXU, un transpalette électrique qui se faufile partout, en toute sécurité...

Still vient de développer un appareil très maniable qui s'adapte à tous les environnements de travail : froid positif ou négatif, environnement poussiéreux...

« Still a conçu la gamme EXU sur la base d'une construction modulaire permettant au client de choisir l'appareil qui convient le mieux à ses exigences », explique Laurent Sautier, Chef de produit chez Still. Il est disponible pour des charges de 1600 à 2200 kg et peut être livré équipé d'une plate-forme conducteur debout rabattable.

Grâce à sa garde au sol élevée (+15%), l'EXU est idéal pour le passage des rampes ou les quais de chargement (pente jusqu'à 24%). Ses bouts de fourches profilés permettent la prise de palettes fermées avec une très grande facilité.

La sécurité a fait l'objet de soins tout aussi particuliers : l'EXU est équipé d'une limitation de la vitesse en fonction de l'inclinaison du timon (Optispeed 3.0). Plus il remonte, plus la vitesse se réduit. Un simple relâchement du papillon suffit à déclencher le freinage automatique et l'arrêt de l'appareil. Ainsi, même en rampe, le transpalette électrique redémarre sans aucun recul, réduisant considérablement le risque d'accident. De plus, l'utilisateur dispose en bout de poignée d'un bouton d'arrêt d'urgence à effet instantané qui lui garantit la plus haute sécurité. L'EXU passe instantanément de la marche avant à la marche arrière dès la moindre pression de l'utilisateur sur le bouton anti-écrasement.

L'ensemble des fonctions du timon (translation, levée, descente, avertisseur sonore) est accessible d'une seule main, pour les gauchers et les droitiers. Les larges touches sont prévues pour être actionnées même avec des gants. Ce nouveau timon est très résistant. Le bras de ce dernier est construit en fonte d'aluminium, tandis que la tête est en polyuréthane. Grâce à sa platine de timon classée IP 65, l'EXU offre une grande résistance à la poussière, à l'humidité et aux projections d'eau.

L'entraînement de l'EXU est assuré par un moteur asynchrone de 1,2 kW. L'utilisateur peut choisir entre deux programmes de conduite « Boost » ou « Eco » (« Lièvre » ou « Tortue »). Le programme Eco offre des accélérations plus douces et une vitesse maximale limitée à 4 km/h pour la circulation dans les zones confinées et la manipulation de marchandises fragiles. Cette configuration permet d'économiser 15% d'énergie. Le programme Boost apporte une accélération rapide et une vitesse de translation de 6 km/h. Ce mode offre une productivité supérieure de 25% par rapport au mode Eco.

De nombreuses options sont disponibles telles que le chargeur embarqué, le contrôle d'accès par code PIN, la liaison au système Still FleetManager, ou encore la configuration pour chambre froide (jusqu'à -30°C).

Ergonomie, design et sécurité, l'EXU s'inscrit pleinement dans les recommandations de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie (CNAM) visant à lutter contre les Troubles Musculo-Squelettiques (TMS), déclarés grande cause nationale 2009.

...un site Internet sur mesure pour l'occasion...

En France, la vente de chariots d'occasion représente environ 20 000 unités en 2008. Ce marché concerne de nombreuses entreprises qui recherchent des chariots pour des engagements plus faibles ou pour pallier une surcharge d'activité temporaire mais régulière. Tous les secteurs d'activités sont concernés : bâtiment, industrie, logistique... Pour répondre aux demandes variées, il est nécessaire de disposer d'une gamme complète et de pouvoir être réactifs.

Mais comment faire coïncider le plus simplement possible l'offre et la demande ? Still a trouvé la solution en créant un service sur mesure sur son site internet : www.still-fr.com

Le client remplit un formulaire pour spécifier sa demande (type de chariot, nombre d'heures, prix...). Il accède ainsi à la base de données Still Europe et a la possibilité de mettre une option sur l'appareil de son choix. Si l'appareil n'est pas disponible, le client peut s'inscrire pour être alerté par e-mail dès qu'un chariot correspondant à sa demande est mis en ligne. Il peut également demander à être rappelé par le responsable Occasion de la Direction régionale la plus proche.

« Grâce à notre réseau européen, nous pouvons répondre très rapidement aux demandes, explique Gilles Descargues, Directeur Occasion-Location chez Still. La majorité des internautes trouve un chariot immédiatement ».

Still propose des garanties « or », « argent » ou « bronze » suivant le niveau de finition souhaité. Il s'agit, à l'échelle de toute l'Europe, d'un système de classification objective de chaque appareil selon ses caractéristiques techniques, sa garantie, son état (peinture, aspect général), son ancienneté et la qualité de sa batterie.

... et la performance dans les allées étroites avec le GX-X

Still vient de développer une nouvelle gamme de chariots tri-directionnels à poste de conduite au sol pour répondre à une demande : optimiser son entrepôt pour une meilleure rentabilité et une efficacité maximale.

Conçu pour assurer des entrées et sorties de stock à plus de 8 mètres de haut, le GX-X offre une alternative pour l'équipement des entrepôts grandes hauteurs ou disposant d'allées étroites. Avec une capacité nominale allant jusqu'à 1350 kg, il possède une grande flexibilité qui lui permet de s'adapter à un grand nombre d'applications avec des cadences de travail élevées.

Avec une longueur de 2 935 mm, le GX-X est le chariot tri-directionnel le plus court et le plus maniable du marché. Grâce à son faible rayon de giration, il peut tourner dans des allées très étroites (3 202 mm) et offre ainsi la possibilité d'exploiter au maximum les surfaces de stockage. Grâce à la technologie Optispeed, la vitesse de translation peut atteindre 10,5 km/h. L'Optispeed s'applique également à la vitesse des mouvements hydrauliques. La vitesse est optimisée en fonction de la hauteur de levée et de la charge transportée.

L'ensemble du poste de conduite bénéficie d'une suspension hydraulique pour limiter au maximum les vibrations. Le cariste est préservé de toute tension inutile, évitant ainsi les situations et postures pathogènes au niveau des muscles et du squelette (TMS). Les différents réglages permettent d'adapter le siège à la morphologie et au poids de chaque cariste (réglage horizontal : avancer, reculer, dossier inclinable, amortisseur réglable...). Plusieurs caristes de différentes corpulences peuvent ainsi travailler sur un même chariot avec une position assise toujours optimale.

Tous les aspects du GX-X ont été soigneusement pensés : écran LCD très contrasté assurant une lisibilité toujours parfaite, joystick formant un prolongement naturel de la main... L'utilisation du chariot est, à tous les niveaux, claire et intuitive. Toutes les fonctions hydrauliques sont contrôlées par la main droite, l'avant-bras confortablement calé sur un support rembourré. Il ne s'agit pas uniquement d'un confort, mais aussi d'une sécurité : les mouvements de levée/descente, mais aussi de translation et de rotation de la tête tri-directionnelle, bénéficient ainsi d'un maximum de précision et de sécurité.

Le conducteur dispose également, sur le plan pratique, d'un grand nombre de rangements pour ses documents et accessoires de travail.

Et la sécurité n'est pas en reste puisque le changement de batterie s'effectue latéralement, sans palan, de manière rapide et sécurisée, à l'aide d'une plate-forme à rouleaux et d'un bâti d'échange batterie.

Lise Gerbet, STILL, 01 64 17 40 73

TOYOTA

présente le nouveau Traigo 48v de CFM Toyota

Combinant utilisation intuitive avec puissance et compacité, la toute nouvelle gamme Toyota Traigo 48 de Toyota Material Handling Europe (TMHE) propose à ses clients 10 nouveaux modèles répondant à leurs besoins spécifiques.

Disponible en version 3 roues ou 4 roues, le Traigo 48 est conçu pour répondre aux demandes des clients sur le segment de marché européen le plus important pour les chariots élévateurs électriques, celui des 48 volts. Les nouveaux modèles ont un design frais et moderne leur donnant un aspect et un ressenti familier.

Le Toyota Traigo 48 est le plus compact des chariots Toyota 48 volts. La gamme est composée de 10 modèles dont six modèles 3 roues et quatre modèles 4 roues avec des capacités de charge allant de 1,5 à 2 tonnes. Tous les chariots intègrent les technologies uniques de Toyota : le système de stabilité actif de Toyota SAS (Système actif de stabilité) et le système d'alimentation Toyota AC2. La gamme est construite conformément aux standards de qualité du système de production Toyota (Toyota Production System -TPS-).

Traigo 48 de Toyota a été conçu pour limiter l'impact sur l'environnement au cours des quatre étapes du cycle de vie du produit : développement, fabrication, utilisation et recyclage. Le Toyota Traigo 48 est conçu pour un fonctionnement propre et peu consommateur en énergie pendant des années et est recyclable à 99% à la fin de sa vie.

Marianne Cirier, CFM TOYOTA, 02 40 03 13 16

VERLINDE

présente son dernier né : le VHR HPR

VHR HPR est un palan manuel à chaîne avec hauteur perdue réduite. Destiné aux charges de 500 à 20 000 kg, le dernier né de la gamme VHR de Verlinde est particulièrement compact et facile à transporter. Il s'adresse aux applications de construction, d'assemblage et de maintenance. Il est également disponible en version ATEX avec traitement de surface chromé.

Solution économique, l'entrée de gamme se situe à moins de 350 euros. VHR HPR est équipé d'un limiteur de charge en standard, pour plus de sécurité, ainsi que d'une noix de levage et d'engrenages de réduction usinés, qui permettent un fonctionnement optimisé et plus doux.

La chaîne de manœuvre est électro zinguée et la chaîne de levage calibrée est à haute résistance, avec une finition galvanisée EN 818. VHR HPR est en outre équipé de crochets ISO avec linguets de sécurité et couvert de peinture poudre haute résistance. Le chariot de direction dont la largeur de fer est réglable comporte des butoirs en caoutchouc.

Jean-Yves Beaussart, VERLINDE, 02 37 38 96 26

YALE MANUTENTION

Avec la série VG de Yale, les chariots élévateurs à contrepoids électriques entrent dans une nouvelle dimension

Devant le succès remporté par le lancement des chariots élévateurs électriques VT et VF, Yale poursuit sur sa lancée avec son programme de produits nouvelle génération et présente aujourd'hui la série VG sur bandages.

Les chariots de la série VG sont disponibles dans des capacités de levage allant de 2200 kg à 3500 kg. Cette série se compose de chariots équipés de bandages généralement utilisés pour les applications intérieures nécessitant des capacités de levage supérieures à 2000 kg et pour lesquelles l'encombrement est un critère important, telle que : l'ingénierie et fabrication industrielle, l'imprimerie, les fabricants et distributeurs de papier et d'emballages, le transbordement pour les applications de stockage et de distribution.

Les chariots de la série VG possèdent toutes les nouvelles caractéristiques des modèles VT et VF. L'accent a principalement été mis sur la productivité et l'ergonomie.

La série VG est dotée de la technologie d'équilibre énergétique de Yale qui permet à l'opérateur de choisir entre un mode « hautes performances » et un mode « basse consommation énergétique ». En mode « hautes performances », le chariot offre une accélération élevée répondant aux applications les plus exigeantes en termes de productivité. En mode « basse consommation énergétique », le chariot assure une efficacité énergétique considérable qui permet d'utiliser le chariot élévateur sur de plus longues périodes entre les mises en charge de la batterie.

Les quatre modes de fonctionnement permettent de personnaliser davantage les performances. Le mode le plus performant offre une vitesse et une accélération maximales et le mode le plus économique convient aux applications nécessitant une manutention des charges et une maniabilité extrêmement précises.

Les chariots élévateurs nouvelle génération Yale sont essentiellement axés sur le confort de l'opérateur : ils offrent une sécurité, une visibilité et une facilité d'utilisation optimales.

La conception des chariots de la série VG ne déroge pas à la règle. L'emplacement des principales commandes de l'opérateur et les niveaux réduits de vibrations transmises à l'ensemble du corps contribuent à accroître la productivité.

Tous les chariots élévateurs de la série VG peuvent être équipés du nouveau module mini-leviers Accutouch de Yale. Ce module est doté d'un accoudoir et d'un repose-poignet rembourrés avec commande des leviers du bout des doigts. Ces fonctionnalités contribuent à réduire substantiellement les blessures dues aux microtraumatismes répétés.

De série, tous les chariots nouvelle génération de Yale sont dotés du frein de parking automatique YaleStop, que l'on retrouve sur de nombreux chariots électriques Yale. Inspiré de la technologie automobile haut de gamme, le système YaleStop accroît considérablement la productivité lorsque l'opérateur monte et descend fréquemment du chariot. Les alarmes et les signaux sonores alertant l'opérateur que le frein de parking n'a pas été serré deviennent donc inutiles.

Un espace a été prévu pour les planchettes à pince, le rangement des stylos, du téléphone portable et des boissons. L'espace sur le tableau de bord est optimisé pour un confort de travail de l'opérateur amélioré. Une prise électrique 12v peut être installée en option : elle permet de recharger les équipements de production et les dispositifs personnels, notamment les téléphones portables et les lecteurs mp3 et 4.

« Cette série de chariots élévateurs nouvelle génération Yale a fait l'objet du développement de produits le plus approfondi et des tests d'amélioration de la fiabilité les plus poussés que la marque ait jamais réalisés. Nous avons travaillé de façon exhaustive afin de développer une gamme de chariots élévateurs répondant aux besoins des activités de nos clients ainsi qu'à ceux de leurs opérateurs », précise Daniel Heap, Electric Truck Senior Product Development Manager au sein de NMHG. « Nous avons testé nos chariots et nous les avons comparés avec ceux de nos principaux concurrents. Nous avons la certitude de proposer les meilleurs niveaux de productivité, la consommation énergétique la plus faible et les coûts de fonctionnement sur le cycle de vie les plus bas. »

Carine İçelli Manfredi, YALE FRANCE MANUTENTION, 01 49 89 31 90

MARCHÉS

A-SIS

équipe un 9^{ème} site du groupe Staples en Pologne

LM7[®], le WMS d'a-SIS, sera implémenté sur la nouvelle plate-forme logistique polonaise du leader mondial de la fourniture de bureau. Le groupe Staples va quitter l'entrepôt polonais de Gdynia pour s'installer courant octobre sur une nouvelle plate-forme de 5 500 m² à Gdansk. Ce déménagement est l'occasion d'informatiser le nouveau site. Le système choisi est le LM7[®] d'a-SIS. Cette solution est déjà utilisée sur 8 sites européens du groupe dont la France, l'Espagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Belgique ou encore l'Italie.

Ce nouveau centre de distribution doit permettre d'augmenter significativement la productivité et d'améliorer la qualité de préparation. L'utilisation complémentaire de terminaux radio-fréquence permettra de fiabiliser le stock global. Les puissantes fonctions de colisage de LM7[®] optimiseront quant à elles le remplissage des cartons. Au final, les volumes expédiés seront limités.

Afin d'optimiser les chemins de parcours des opérateurs en fonction du positionnement des articles, le principe de préparation « pick then pack » sera mis en place sur ce site entièrement manuel. Chaque article sera prélevé puis regroupé dans une zone dédiée pour les colis détail ou directement en zone d'expédition pour les colis complets.

Outre les familles de produits classiques (bureautique, papier, consommables informatiques...), le centre de distribution expédiera également des produits alimentaires (café, biscuits, boissons...). Ces derniers seront gérés selon la règle du « FEFO » (first expired, first out), qui implique également la gestion des dates de péremption dès la réception des produits.

Annick Gamond, a-SIS, 04 77 49 47 00

ALSTEF

réussit l'ouverture du nouveau terminal transfrontalier à Montréal-Trudeau

Le mercredi 19 août, à 3h30 du matin, le premier passager pour les Etats-Unis dépose ses bagages sur un des convoyeurs d'injection du système Alstef. Suivi ensuite par environ 3 000 autres lors de cette première journée d'exploitation du nouveau terminal transfrontalier de l'aéroport de Montréal-Trudeau. Montréal est le premier aéroport à respecter les nouvelles réglementations imposées par l'administration américaine. Au moment de la dépose du bagage, un opérateur scanne le code à barre de la carte d'embarquement et ceux des étiquettes bagages. Le progiciel Bagware[®] fourni par Alstef permet ensuite d'associer le passager et ses bagages par simple lecture de sa carte d'embarquement à chaque point de contrôle imposé par les autorités canadiennes et américaines.

Après sa dépose, chaque bagage est pris en charge par un des 105 chariots DCV (Destination Coded Vehicle) autoca[®] produits par la société allemande Beumer. Il est photographié, on vérifie

son niveau de radioactivité et il est dirigé vers les différentes machines EDS (Explosive Detection System). Il est ensuite stocké sur un des 500 convoyeurs répartis sur deux niveaux en attendant que le passager soit autorisé à pénétrer sur le territoire américain. A ce stade, le douanier peut demander le rappel du bagage, il sera alors chargé sur un chariot DCV et acheminé en automatique vers le local de fouille. C'est seulement lorsque le passager a accompli toutes les formalités, que ses bagages sont dirigés vers les chutes de tri pour chargement dans l'avion.

Le transfert des opérations entre l'ancien et le nouveau terminal a été réalisé dans la nuit de mardi à mercredi conformément au planning défini par ADM (Aéroport de Montréal) mettant un point final à ce projet d'environ 40 millions de dollars canadiens qui aura duré un peu plus de deux ans.

Mais l'aventure continue pour Alstef qui va assurer l'exploitation et la maintenance du système pendant les 20 prochaines années avec une équipe dédiée de 70 personnes.

Catherine Chauvet, ALSTEF AUTOMATION, 02 38 78 42 30

BA SYSTÈMES

choisi par Clairefontaine pour moderniser son centre logistique vosgien

Les Papeteries Clairefontaine engagent la construction d'un nouveau centre logistique de 6000 m² et réorganisent entièrement leur site vosgien situé à Etival-Clairefontaine.

Pour ce projet d'envergure qui devrait être finalisé au cours du 1^{er} semestre 2010, les Papeteries Clairefontaine prévoient un investissement important dont une partie dédiée à la modernisation de l'outil de production de papier. Pour se doter d'une installation de manutention et de stockage automatiques sur mesure et accroître la compétitivité de son site à Etival, le groupe familial a choisi BA Systèmes.

Depuis de nombreuses années, l'usine d'Etival a entrepris une mutation profonde de ses activités de stockage, préparation de commandes et expéditions de produits finis. Aujourd'hui, un nouveau schéma directeur d'organisation a été décidé afin d'optimiser pleinement le fonctionnement des entrepôts.

Dans le cadre de ce projet, la refonte complète du système logistique doit satisfaire 8 points d'amélioration cruciaux : accroître la sécurité des équipes, améliorer la qualité, augmenter la productivité, parfaire la traçabilité entre la production et l'expédition, optimiser l'accès aux palettes et gérer leur sortie en FIFO, ramener les temps de chargement des camions à 25 minutes et diminuer l'attente des chauffeurs avant chargement.

La solution apportée doit également permettre d'assurer la continuité du service pendant les travaux.

BA Systèmes a déployé pour les Papeteries Clairefontaine une solution personnalisée avec une prise en compte rigoureuse de chacun de ces objectifs. Elle a procédé tout d'abord à un audit complet de la configuration existante pour proposer une solution globale d'automatisation de la manutention et du stockage parfaitement adaptée au site d'Etival. Elle intègre également les technologies d'autres partenaires pour accroître la performance de la future configuration logistique :

- le magasin automatique dénommé « Lilas » (l'une des couleurs du nuancier Clairefontaine) d'une capacité de 21 000 palettes est équipé de trois transtockeurs à shuttle multiprofondurs. Ce transtockeur spécifique embarque une navette et peut ainsi déposer les palettes sur 6 ou 7 profondeurs
- un second magasin de 6 000 palettes en racks est desservi par deux AGV tridirectionnels automatisés. Ces chariots grande hauteur et entièrement automatisés sont nés d'une collaboration technologique entre deux entreprises aux expertises complémentaires dans le domaine des solutions logistiques globales automatisées, BA Systèmes et Still, spécialisée dans les chariots grande hauteur (lire l'article en rubrique « Entreprises »)
- les palettes clients, de formats variables, sont placées sur les palettes du système afin de faciliter le stockage
- deux postes de picking sont prévus pour la constitution de piles de palettes multiréférences qui sont alimentées par un transtockeur
- enfin, un réseau de huit AGV de type gerbeur (GL) et cinq AGV à double convoyeur de type CM2 sont déployés pour assurer les mouvements des palettes entre la production, les magasins, la préparation des commandes et les quais d'expédition.

L'équipement logistique assure la cadence de 45 palettes/heure pour la production et un flux d'expédition de 75 palettes/heure.

BA Systèmes a également intégré à son schéma logistique son système de pilotage AGV Manager développé par son département R&D. Dédié à la gestion de l'ensemble des flux physiques et

logiques, il s'interface parfaitement avec les ERP en place et intègre le WCS (Warehouse Control System), informatique de pilotage des flux, du stockage et des préparations de commandes. L'AGV Manager dispose de fonctionnalités variées comme la liaison avec l'AS 400, PC de gestion de la fabrication et des commandes de Clairefontaine, le pilotage des magasins et des AGV, la gestion des stocks, du picking et des expéditions et permet le suivi des palettes par tags RFID. Cette dernière particularité est une nouvelle technologie pour la traçabilité, équivalent d'un code barre, mais modifiable.

Gagner en réactivité, améliorer les flux et livrer les commandes à J+1 sont des points clés sur lesquels porte la refonte du système logistique actuel du site.

Jean-Louis Thézé, BA SYSTÈMES, 02 99 85 11 00

CINETIC TRANSITIQUE

équipe La Poste

Tout au long de l'année 2009, Cinetic Transitique a poursuivi le déploiement du programme d'équipement des plates-formes industrielles de traitement du courrier pour La Poste. Ce contrat concerne la fourniture de systèmes de convoyage et de tri haute cadence pour le traitement des bacs contenant le courrier trié.

En 2009, dans le respect total du planning et des performances, Cinetic a mis en service les sites de Lille, Bordeaux, Toulouse et Montpellier. Ces quatre sites sont équipés de convoyeurs, de trieurs haut débit de type cross-belt et du WCS Trace®.

Les sites de Rouen et d'Arras, équipés de convoyeurs, ont aussi été mis en service dans les mêmes conditions de qualité.

Ce programme d'investissement se poursuivra en 2010 avec la réalisation de plusieurs autres plates-formes courrier pour La Poste.

Emmanuel Pérez, CINETIC TRANSITIQUE, 04 78 73 54 01

SAVOYE

Shimano choisit la technologie PTS (Picking Tray System) de Savoye...

Shimano Europe Holding BV, leader de la fabrication et de la distribution de matériel et accessoires de cycles et de pêche, a signé un accord avec Savoye, division du groupe Legris Industries. Savoye va concevoir et mettre en œuvre la technologie PTS Picking Tray System au sein du centre européen de distribution de Shimano implanté à Nunspeet, aux Pays-Bas. Le PTS sera opérationnel en novembre prochain. Shimano attend de ce nouveau système de stockage un retour sur investissement d'ici trois ans.

Une étude complète des systèmes disponibles a permis à Shimano de juger le PTS comme étant la solution la plus flexible et la plus adaptée à ses besoins. La rentabilité du système de navettes de Savoye est l'une des raisons qui explique le choix de Savoye. Le système PTS Picking Tray System de Savoye est composé de plusieurs navettes auto-alimentées par des condensateurs et non par le système habituel de groupes de batteries ou de câbles. Objectif : accroître la modularité et faciliter la maintenance. Cette solution présente le double avantage d'être économique puisque la navette est chargée à chaque passage à un point de chargement et d'utiliser beaucoup moins d'énergie que les systèmes alimentés par des batteries (dont il faut se débarrasser à la fin de leur cycle de vie, ce qui pourrait nuire à l'environnement). Le PTS qui doit être installé au centre de Shimano sera composé de plusieurs allées de stockage équipées de rails, reliés aux élévateurs, et de convoyeurs à bande transportant les produits (plateaux + bacs) vers deux zones de préparation de commandes et une zone de réapprovisionnement. Un système de contournement intelligent permettra une circulation optimale des marchandises vers les postes de préparation. Le système pourra stocker jusqu'à 15 000 bacs, répartis sur 5 allées, dans un rack de 40 mètres de long environ et 9 mètres de haut, et comprendra 20 navettes.

« La collaboration avec Savoye a été remarquable et nous sommes ravis d'avancer avec eux. Nous pouvons aujourd'hui démarrer de façon effective le développement de ce système et le rendre opérationnel d'ici novembre 2009 », a déclaré Marc van Rooij, Président de Shimano Europe Holding B.V. « Le nouveau PTS nous permettra de poursuivre le développement de notre activité tout en réduisant les coûts et en améliorant notre efficacité ».

« Nous sommes extrêmement fiers que Savoye ait été choisie par Shimano pour la mise en œuvre du système d'entrepôt innovant dont il a besoin pour répondre au développement de leur carnet de commandes, déclare Hans de Sutter, Directeur des Ventes Benelux chez Savoye. Il s'agit d'une installation stratégique et de belle envergure en Europe pour le PTS. Nous sommes engagés à 100% dans la réussite de ce projet et nous espérons poursuivre notre collaboration avec Shimano ».

... Idgroup fait ses premiers pas vers l'automatisation avec Savoye...

Le groupe textile (mode enfants) Idgroup ouvrira en 2010 sa première plate-forme mécanisée à Leers (59). Objectif : approvisionner les e-boutiques et 630 magasins Okaïdi et Obaïbi dans le monde. Savoye a été choisie pour intégrer les solutions de mécanisation (tri, préparation de commandes, emballage) et la gestion informatique de la partie mécanisée dans l'entrepôt. La gestion informatique de l'entrepôt est quant à elle pilotée par le WMS d'Idgroup.

Cette plate-forme sera la plus grande du groupe avec une surface de 15 000 m² et une réserve de foncier quasi équivalente. « Ce sera aussi sa première plate-forme automatisée, souligne Alain Bussod Directeur Commercial Solutions de la division Savoye. La préparation de commandes se fait jusqu'à présent de façon manuelle, par ramasses groupées à l'aide de chariots et d'un WMS. Cela fait plusieurs années que le groupe s'intéresse à la mécanisation sans franchir le pas. Mi-avril, il a opté pour notre solution. »

Après une étude des process logistiques, des flux et des besoins d'Idgroup, Savoye a créé une solution et des programmes d'automatisation sur mesure. A l'exception de la zone de stockage qui restera manuelle, Savoye prévoit le déploiement de solutions mécanisées dans l'entrepôt. Il se fera en deux temps. Une première phase en janvier 2010 avec le démarrage d'une première machine de tri Bomb Bay ayant 272 destinations, de formuses de carton automatiques, de scotcheuses et cercluses. En 2011, une seconde machine de tri viendra s'ajouter. « Les machines ont été entièrement personnalisées. Pour Idgroup, l'ergonomie et les conditions de travail sont essentielles. Nous travaillons aujourd'hui sur un prototype sur le poste d'injection des pièces au niveau de la machine... », précise Alain Bussod.

Un système « Pick & Put to light » (une lumière indique quelle pièce prendre pour la commande) sera également installé dans une zone dédiée à la préparation des commandes « e-commerce » afin de faciliter le travail de l'opérateur.

L'ensemble des solutions mécanisées sera piloté par le WCS (Warehouse Control System) développé par a-SIS, une filiale de Savoye. Ce dernier sera interfacé avec le WMS (Warehouse Management System) utilisé en interne par Idgroup.

Dès 2012, la plate-forme équipée des deux machines de tri sera entièrement opérationnelle.

A terme, plus de 14 000 références actives seront stockées à Leers. 12 000 colis y seront préparés chaque jour et près de 500 000 pièces distribuées. Direction les 630 magasins Okaïdi et Obaïbi dans le monde, mais aussi chez les internautes, de plus en plus nombreux, ayant passé commande en ligne sur les sites des enseignes.

En fonction du développement du groupe et de la croissance d'Obaïbi et Okaïdi, un second bâtiment « jumeau » doté des mêmes installations pourrait voir le jour à proximité de la plate-forme de Leers. Chaque entrepôt serait alors dédié à une enseigne en particulier.

Avec ce nouveau contrat de plus de 4 millions d'euros, Savoye renforce sa présence dans le textile, secteur dans lequel elle est déjà bien implantée avec de très nombreuses références dans le monde.

... et la nouvelle plate-forme Europe de Kiabi à Lauwin-Planque (59) est automatisée par Savoye

Kiabi, leader français sur le marché de l'habillement, a choisi d'équiper sa nouvelle plate-forme de Lauwin-Planque avec des installations de stockage, de tri et du soft de Savoye. Huit « mini-loads » double profondeur, des casiers passerelles et deux trieurs haute-cadence, pilotés par un WCS également développé par la Savoye, seront progressivement mis en place jusqu'en 2011.

Implanté à une quarantaine de kilomètres du siège de l'enseigne à Hem, et à moins d'une dizaine de son entrepôt multimodal de Dourges, le nouveau site Kiabi de 66 000 m², est en exploitation depuis le mois de mai. Le rôle de cette plate-forme est de stocker et distribuer une partie des pièces à-plat du spécialiste de la mode à petits prix vers ses 250 magasins en France, Italie, Espagne, et bientôt vers la Roumanie et la Russie. « Kiabi est une enseigne qui a le vent en poupe, explique Alain Bussod, Directeur commercial solutions de Savoye. Elle devait se doter d'une plate-forme et d'une organisation capables d'accompagner sa croissance. »

L'enseigne a donc fait le choix d'automatiser son nouveau site. « Nous lui avons soumis différents scénarios intégrant les volets mécanisation et informatique, retrace Alain Bussod. Nos différentes

solutions tenaient compte des contraintes inhérentes à son secteur et son organisation : flux très importants acheminés via différents entrepôts, canaux de sourcing et de ventes multiples, tri de produits vrac, expéditions en sac sans suremballage carton... Fonction par fonction, nous avons évalué, avec l'équipe Kiabi, le retour sur investissement, la mise en place, les contraintes techniques et la productivité de chacune. »

Pour le stockage, la solution Savoye intégrant miniloads et casiers passerelles a ainsi été retenue. Huit miniloads double profondeur sont en cours d'installation. Opérationnels depuis septembre, ils affichent une cadence maximale de 1 800 colis par heure et permettent d'entreposer plus de 110 000 colis.

Un premier trieur haute-cadence « Bomb Bay » sera installé en fin d'année et un second l'année suivante. Alimentés depuis les casiers passerelles, ils fonctionnent sur le principe d'une trappe qui s'ouvre pour déposer la pièce dans le contenant ad hoc. Chaque machine trie 21 600 pièces à l'heure avec plus de 600 destinations.

A terme, plus de 150 millions de pièces devraient ainsi être traitées sur la plate-forme de Lauwin-Planque.

Pour gérer les installations mécanisées du site, Savoye a intégré le WCS de sa filiale a-SIS : LM WCS. Cette solution informatique va piloter l'ensemble des équipements en lien avec le WMS en place chez Kiabi. « Notre WCS est parfaitement compatible avec les solutions d'autres éditeurs. Kiabi pourra donc continuer à utiliser son logiciel habituel, sans modifier ses habitudes. Sa mise en place va rationaliser et faciliter l'utilisation des équipements en place », souligne Alain Bussod.

Nathalie Giry, SAVOYE, 03 80 54 40 59

SSI SCHAEFER

installe un rayonnage mobile à la blanchisserie centrale des Hôpitaux de Paris

SSI Schaefer a remporté un appel d'offres pour installer un rayonnage mobile à la blanchisserie centrale des Hôpitaux de Paris. Grâce à ce système, elle a réussi à doubler ses capacités de stockage en installant un rayonnage mobile sur la dalle existante. SSI Schaefer démontre ainsi que l'installation d'un rayonnage mobile, même pour des capacités plus petites, s'avère très rentable. SSI Schaefer s'est adaptée aux particularités de cette petite installation. La préparation de commandes s'effectue soit à pied, soit avec un gerbeur à conducteur accompagnant. Compte tenu de cette particularité, SSI Schaefer a adapté les embases de son rayonnage pour laisser passer les longerons des gerbeurs.

Comme pour toute installation de rayonnage mobile, SSI Schaefer a mis en avant la sécurité. Des tablettes fils ont été installées sur chaque niveau de lisse pour assurer les charges non stables. L'automate Siemens série S7 pilote l'ensemble de l'installation et contrôle le fonctionnement du rayonnage mobile. Le palettier fonctionne en sécurité positive : dès qu'un organe de sécurité se déclenche, l'installation s'arrête. SSI Schaefer respecte ainsi la Directive « Sécurité machine ». Une cellule photoélectrique balaye la longueur de l'embase pour détecter d'éventuels obstacles dans l'allée (palettes, cartons...) avant qu'elle ne se referme. Une cellule de barrage de zone en amont a aussi été installée. Elle permet de détecter le passage d'un piéton et stoppe alors le déplacement des rayonnages.

Enfin, lors de l'ouverture ou la fermeture d'une allée, un capteur détecte la proximité des embases, ce qui offre l'assurance d'un positionnement optimal du rayonnage.

Des avertisseurs sonores informent le préparateur du déplacement des embases et des feux flash sont installés sur chaque embase. Ils se déclenchent à chaque mouvement du rayonnage.

Autre prouesse technique : SSI Schaefer a installé une double armoire de commande composée d'une armoire principale située dans un bureau et d'une armoire secondaire directement dans l'entrepôt. Le préparateur n'est donc pas obligé de traverser tout le bâtiment pour programmer le rayonnage ou le mettre en position nuit.

SSI SCHAEFER, 03 82 59 14 70, info@ssi-schaefer.fr

VERLINDE

équipe un barrage hydro électrique avec ses palans...

La société Meije, intégrateur du réseau SAV Verlinde, a installé un semi-portique d'une capacité

de 20 tonnes sur un chemin de roulement de 80 mètres, situé sur le barrage hydroélectrique EDF de Truel. Il est équipé de deux palans Verlinde disposés en tandem, de type VT 4, dont la commande est effectuée par radio.

Tous les 10 ou 15 ans, les vannes d'un barrage hydroélectrique doivent être entretenues. Elles sont décapées, repeintes, les joints d'étanchéité sont changés... Pour effectuer ces opérations de maintenance, il est nécessaire de les mettre hors d'eau. Cette opération est réalisée en glissant verticalement des cloisons étanches, appelées « batardeaux » et qui ferment l'arrivée d'eau en amont des vannes. Le système de manutention réalisé par Meije est destiné à manipuler ces éléments.

Pour assurer la stabilité des batardeaux lors de leur manipulation, et en particulier en mouvement vertical, deux palans en tandem ont été prévus, avec deux points d'accrochage. La plupart des batardeaux étant posés sous le niveau de l'eau, il fallait concevoir un système de décrochement autonome ne nécessitant pas d'intervention humaine. La société Meije a ainsi conçu un palonnier spécial fixé aux deux crochets de levage. Quand le batardeau est posé, il se décroche automatiquement. On va ainsi empiler jusqu'à trois batardeaux les uns sur les autres pour fermer tout accès. Le palonnier comprend un système de déclenchement mécanique à balancier. Lorsque le batardeau est en butée, un contrepoids bascule un levier et le décroche.

Cette nouvelle installation s'inscrit dans un programme de rénovation et de rehaussement de la route du barrage pour éviter les débordements en cas de crue. Le portique développé par Meije permet en particulier de gérer l'ensemble des manipulations avec un seul équipement contre deux auparavant. Quatre heures et deux opérateurs suffisent désormais pour isoler une des vannes.

« Nous connaissons très bien la société Meije et nous sommes satisfaits de leurs prestations. C'est un intégrateur, Savco, qui a réalisé l'ensemble batardeaux et moyens de manutention. Ils sont habitués à réaliser des projets en commun et nous proposent des solutions complètes clés en mains », déclare Jean-Robert Soulier, Chargé d'affaire chez EDF.

... livre des ponts roulants à Terex Afrique du Sud...

Terex Afrique du Sud, filiale indépendante de Terex Corporation - USA, vient d'acheter des ponts roulants électriques Verlinde au fabricant et distributeur local Akhanani Electromechanical Engineering. Ces matériels doivent équiper de nouveaux ateliers proches de l'aéroport international OR Tambo de Johannesburg.

L'équipement fourni regroupe trois ponts roulants électriques bipoutres de 20 tonnes et un de 30 tonnes pour une envergure de 17,33 mètres et une hauteur de levage de 6 mètres. Ces ponts roulants sont dotés de commandes suspendues à la demande du client. Ils servent au montage, à la réparation et à la maintenance de tous les véhicules Terex, à savoir essentiellement de grands camions tous terrains.

La décision d'acheter des ponts roulants Akhanani équipés de composants Verlinde a été prise par les dirigeants de Terex au terme d'une procédure d'appel d'offres et après évaluation minutieuse des prestations que les différents candidats étaient en mesure d'assurer en matière de service après-vente et de maintenance. Au final, c'est Akhanani qui a été choisi comme le meilleur candidat dans tous les domaines.

Le meilleur exemple de la longévité légendaire des véhicules de travaux publics de Terex n'est autre que le camion citerne d'eau 1974 R-17 qui, après plus de 30 années d'exploitation, ne nécessite qu'une simple révision du système de freinage. « Terex souhaite bénéficier, pour les équipements dont il fait l'acquisition, d'un niveau équivalent de fiabilité », explique Danny du Preez, Responsable des ateliers. « Les équipements de levage Verlinde sont aussi les outils les plus maniables et les plus silencieux qu'il m'ait été donné d'utiliser depuis plus de 25 ans que je travaille dans ce secteur », ajoute-t-il.

Le directeur d'Akhanani MD, Arno Dahms, insiste de son côté : « Nous souhaitons renforcer notre partenariat avec Terex et nous avons conclu un accord de service et de maintenance en vue d'assurer l'entretien futur de ces équipements. »

... et des palans pour le chantier RER de Limal en Belgique

Sur le chantier du RER de Limal, il est prévu de construire une tranchée couverte pour isoler une zone urbaine du bruit créé par de nouvelles voies. La société momentanée Galère CEI- Demeyer, en charge de cette prestation, y réalise une toiture faite avec des poutres béton de 80 tonnes chacune et disposées tous les 6 mètres. En raison de leur charge, ces poutres ne peuvent pas être déplacées, et sont donc fabriquées sur place.

Europa Levage a fourni à la SM Galère CEI-Demeyer un pont roulant équipé de deux palans Verlinde Eurobloc VT5 d'une capacité de 40 tonnes. Il est disposé sur les voies de chemin de fer,

alors que ces dernières sont toujours en service, ce qui est une première en Belgique. Les poutres béton sont moulées entre les jambes du pont roulant, puis manipulées, et posées lorsque c'est sec. L'avancée du pont se fait sur un chemin de roulement qui repose sur des consoles en béton, elles-mêmes greffées sur le mur de soutien. Pour résister aux intempéries, telles que la pluie ou le vent, les palans sont de niveau d'étanchéité IP 66. Pour éliminer tous les câblages extérieurs, le pont est commandé par radio, et équipé d'un groupe électrogène. En effet, les équipes Europa Levage ont intégré un groupe électrogène directement sur le pont portique. Il est ainsi totalement alimenté par le groupe électrogène et donc fonctionne, sans aucune liaison filaire au sol, de façon totalement autonome par rapport à l'électricité du réseau.

Nathalie Giry, SAVOYE, 03 80 54 40 59

YALE MANUTENTION

Une qualité incomparable pour le whisky...

Le site de la société William Grant & Sons de Bellshill (un des plus grands distillateurs indépendants d'Écosse) gère un parc de 30 chariots thermiques Veracitor VX de Yale pour manipuler plus de 15 000 palettes par mois et assurer la livraison de plus de 11 millions de cartons de bouteilles de marques prestigieuses dans plus de 180 pays à travers le monde.

Responsable des 33 équipes de l'entrepôt de liquides, Gerry McEntee explique : « Cela fait 12 ans que nous utilisons les chariots élévateurs Yale. Nous avons, par conséquent, acquis une solide expérience liée à l'utilisation de ces produits et avons toujours entretenu de bonnes relations de travail avec l'équipe Yale en Écosse. Leurs chariots se sont avérés très fiables. Les derniers modèles Veracitor VX sont par ailleurs très productifs, ce qui est important étant donné que nous n'avons pas droit à l'erreur lorsque nous déchargeons des palettes de grande valeur sur les lignes de production, à une cadence supérieure à une palette par minute », ajoute-t-il.

Dans l'entrepôt de liquides, les accélérations et décélérations rapides ainsi que les changements fréquents de sens de marche nécessaires pour décharger et gerber les palettes prêtes à être expédiées, sollicitent en permanence la transmission des chariots GLP20VX Yale. La transmission Techtronix conçue pour la nouvelle série de chariots élévateurs Veracitor VX a radicalement transformé le mode de fonctionnement des chariots thermiques à contrepoids dans les applications ardues, comme c'est le cas chez William Grant & Sons. Le système de décélération automatique (ADS), disponible sur la transmission Techtronix, ralentit automatiquement le chariot lorsque l'opérateur relâche la pédale d'accélérateur. Combiné à l'asservissement du moteur aux fonctions hydrauliques, au contrôle de l'avance lente et au système de gestion de l'accélérateur, ce dispositif assure une meilleure maîtrise du chariot. Conçu pour optimiser la productivité, il maintient une vitesse de fonctionnement et garantit une excellente réactivité dans les environnements exigeant une productivité élevée.

La disponibilité du chariot, ou « temps de fonctionnement effectif », est un élément essentiel du programme de gestion de l'ensemble du parc de chariots élévateurs au sein de la société William Grant. « Le personnel de chargement évolue en équipes de travail et les chariots élévateurs font partie intégrante du processus de manipulation et de chargement. Nous avons suffisamment de chariots, sans toutefois dépasser le nombre nécessaire au respect de nos exigences. Yale veille à ce que nous disposions toujours d'un parc de chariots fonctionnels », poursuit Gerry McEntee.

Comme le souligne Dave Reaney, Regional Manager de Yale pour le Royaume-Uni, et pour l'Écosse en particulier : « L'exploitation du site William Grant de Bellshill est un modèle d'efficacité. Nous connaissons parfaitement leurs besoins en manutention et sommes en mesure de maintenir un niveau de productivité élevé, tout en minimisant leurs coûts de fonctionnement ».

... une soif de réussite pour l'eau...

Yale a fourni des chariots élévateurs gaz Veracitor GLP20VX à la société Greencore Mineral Water, implantée à Lennoxton en Écosse et principal producteur d'eau minérale plate et gazeuse du Royaume-Uni. C'est dans son usine ultramoderne située dans les collines de Campsie Fells, dans l'ouest de l'Écosse, que Greencore Mineral Water approvisionne, met en bouteilles et distribue 230 millions de litres d'eau minérale naturelle, pour de nombreux supermarchés du Royaume-Uni.

En raison de leur conception compacte (1157 mm de largeur hors-tout) et de leur transmission Techtronix, les chariots élévateurs gaz GLP20VX Veracitor de Yale étaient le choix idéal pour une utilisation dédiée au rayonnage par accumulation dans l'entrepôt de Lennoxton, où les bouteilles palettisées sont stockées dans des voies de stationnement avant expédition. Ces chariots ont contribué à transformer les applications de chargement intensif de Greencore.

Le système de décélération automatique (ADS), disponible avec la transmission Techtronix,

ralentit automatiquement le chariot élévateur quand l'opérateur relâche l'accélérateur, par exemple quand le chariot élévateur approche du convoyeur de déchargement pour collecter les palettes chargées. Hydraulique à vitesse automatique, commande de marche lente automatique et système de gestion de la réponse de l'accélération : autant d'atouts qui assurent un contrôle intelligent du chariot élévateur. La productivité est optimisée grâce au maintien de la vitesse et de la réactivité dans un environnement imposant une productivité élevée. Jamie McNair, responsable de l'entrepôt chez Greencore à Lennoxton, confie : « Yale nous a toujours fourni un excellent service depuis son dépôt de Glasgow. Les améliorations apportées aux nouveaux chariots élévateurs Veracitor VX 2 tonnes ont fait de notre site un site encore plus efficace. »

Le remplacement des bouteilles de gaz joue un rôle important dans le maintien de niveaux élevés de facilité d'entretien. Pour faciliter cette action, Yale a introduit le « support pour réservoir EZ rabattable » sur les chariots élévateurs gaz Yale modèle Veracitor VX. L'opérateur fait simplement tourner la bouteille de gaz vers le bas dans une position moins verticale pour enlever et replacer la bouteille sans causer de tension au niveau du dos. Et Jamie McNair de conclure : « La consommation de bouteilles d'eau au Royaume-Uni est estimée au quart seulement de l'eau en bouteilles consommée sur le continent européen, ce qui donne à ce commerce un potentiel de croissance considérable, auquel nous sommes bien placés pour répondre avec l'aide de fournisseurs comme Yale. »

Dave Reaney, Regional Manager de Yale pour le Royaume-Uni, également en charge de l'Écosse, déclare : « L'usine de Greencore à Lennoxton est un excellent exemple d'efficacité : nous comprenons parfaitement leur façon de travailler et leurs besoins en manutention. En travaillant en étroite collaboration avec Greencore Mineral Water, nous sommes à même de les aider à maintenir un niveau élevé de productivité grâce à l'utilisation des nouveaux chariots élévateurs Yale Veracitor VX, et ce pour un coût de fonctionnement global faible.

... et le sur mesure pour Brakes

Yale a livré à la société Brakes de Leeds (Royaume-Uni) deux chariots préparateurs de commandes grande hauteur filoguidés pour allées très étroites MO10S conçus sur mesure. Ils sont destinés à la préparation de commandes et à la manutention de matériel professionnel pour la restauration. En travaillant avec l'équipe responsable du magasinage chez Brakes Catering Equipment, les ingénieurs de Yale ont pu analyser les méthodes de préparation de commandes et les rythmes de travail actuels pour déterminer la manière d'améliorer l'efficacité et la productivité. La solution ? Une version spécialement adaptée du chariot préparateur de commandes MO10S Yale. Parmi les options spécifiques :

- une nacelle de picking spécialement conçue, qui peut accueillir une palette de 1200 x 1000 mm d'un côté comme de l'autre, offrant davantage de souplesse en termes de manutention
- une rampe d'accès adaptée à la plate-forme éleuable, qui peut être abaissée pour permettre la dépose ou la prise des charges palettisées en toute sécurité avec un transpalette manuel. La rampe est bloquée en position verticale avant la montée de la nacelle.

Le matériel est réceptionné à l'entrepôt en provenance directe des fabricants et stocké dans le système de rayonnages à allées très étroites, selon un plan des emplacements pré-déterminé en fonction de la taille et de la fréquence d'utilisation. Les articles à rotation rapide sont situés et collectés dans les rayonnages de niveaux inférieurs. Les commandes des clients sont préparées grâce aux chariots préparateurs de commandes MO10S Yale, puis conditionnées de manière à être prêtes pour la livraison dès le lendemain partout au Royaume-Uni. Martin Hall, Directeur général de Brakes, déclare : « Les ingénieurs de Yale ont évalué les opérations de picking dans leur ensemble et ont peaufiné la conception de la nacelle pour qu'elle soit parfaitement adaptée à nos besoins spécifiques. Une fois nos opérateurs complètement familiarisés avec ce nouveau chariot préparateur de commandes MO10S Yale, ils ont immédiatement ressenti les avantages des commandes modernes et de la productivité accrue que nous recherchions. »

Cette nouvelle génération de préparateurs de commandes moyennes et grandes hauteurs pour allées très étroites Yale est destinée à être utilisée dans les entrepôts de distribution. Ce préparateur de commandes est doté de la toute dernière technologie de moteurs étanches à courant alternatif sur la traction, la levée et la direction. Il est doté d'une communication CANbus à semi-conducteurs. Il est proposé dans une capacité de levage de 1000 kg et une hauteur de collecte de 10 mètres, limitée à 5,3 mètres avec mode manuel prioritaire chez Brakes pour éviter les poutres du plafond.

Sur la série MO, la technologie du courant alternatif triphasé conjuguée au système de commande Mosfet et à quatre modes de fonctionnement permettent une surveillance en temps réel de tous les aspects du fonctionnement du chariot, quelles que soient les conditions de travail. Lorsqu'elle est combinée aux commandes de levage/descente et de marche avant/arrière situées des deux côtés du chariot pour une utilisation hors plate-forme, la levée supplémentaire conçue pour la préparation de commandes directement sur palettes ou sur caisses-palettes rend le préparateur de commandes de la série MO extrêmement polyvalent, et ce quelles que

soient les hauteurs de travail jusqu'à 10 mètres. L'accélération rapide et la levée en diagonale permettent un déplacement optimal à des vitesses de collecte élevées.

Pour l'opérateur, l'ergonomie est un élément crucial de l'efficacité et de la productivité lors de la collecte. Sur le MO10S Yale créé pour Brakes, tout ce que l'opérateur voit et touche a été harmonisé pour créer un environnement de travail qui touche à la perfection. L'opérateur peut commander chaque fonction du chariot sans avoir à repositionner ses mains. Les commandes papillons proportionnelles et les joysticks assurent à l'opérateur une parfaite maîtrise du chariot et de la plate-forme de collecte ou des fourches : il peut ainsi effectuer de nombreux déplacements dans différentes conditions de travail.

« Le MO10S Yale offre à Brakes la polyvalence dont nous avons besoin pour collecter et manipuler les commandes des clients avec efficacité. Nous sommes conquis par les chariots préparateurs de commandes et les services que Yale nous a fournis, » conclut Martin Hall. Maintenir la fraîcheur des denrées alimentaires et respecter les délais de livraison des produits livrés au secteur de la restauration exige une planification sans faille et une distribution efficace. Dans le cadre de cette organisation logistique, Yale gère un parc de 650 chariots à contrepoids et d'équipements de magasinage utilisés par Brakes sur 43 sites au Royaume-Uni.

Carine İçelli Manfredi, YALE FRANCE MANUTENTION, 01 49 89 31 90

ENTREPRISES

A-SIS

se félicite du succès de la 3^{ème} édition des « Journées a-SIS »...

Pour la 3^{ème} édition des Journées les 11 et 12 juin dernier à La Plaine Saint-Denis, a-SIS a réussi son pari malgré un contexte économique difficile. Cet événement a attiré près de 150 clients et prospects tous secteurs d'activité confondus : pharmacie, agroalimentaire, pièces de rechange, fournitures industrielles... Au programme : une quinzaine de conférences, des ateliers et trois visites de sites (MDS, Lapeyre et Auchan Direct). « La participation reste forte d'édition en édition car chacun y trouve des informations, des témoignages pertinents en prise directe avec le fonctionnement interne de son entreprise. Plus qu'un espace de promotion, ces journées -qui comptent de nombreux intervenants extérieurs- apportent un éclairage sur les besoins précis de la profession », souligne Frédéric Mancion, Président d'a-SIS. Parmi les principaux thèmes abordés : l'optimisation des coûts logistiques, la création de valeur sur la chaîne d'approvisionnement et les solutions offrant un retour sur investissement rapide. L'intervention sur le TMS (Transport Management System), le Slotting (optimisation de l'implantation de stockage) et la présentation de solutions d'optimisation des niveaux de stock ont fait partie des temps forts.

Les Journées ont été marquées par la réunion du Club utilisateurs a-SIS. Ces derniers ont échangé sur les avantages, leurs besoins et les évolutions à apporter aux solutions pour optimiser l'efficacité de leur entrepôt. « En tant que spécialiste des progiciels de gestion d'entrepôt, nous avons l'obligation de faire avancer le débat, de soulever les enjeux, et d'analyser en profondeur les leviers sur lesquels agir dans l'entrepôt », conclut Frédéric Mancion.

... et renforce son équipe commerciale

A 42 ans, Michel Ramos est nommé Ingénieur Commercial au sein de la société a-SIS. Sa principale mission : promouvoir les offres LM7[®] et Magistor[®] de l'éditeur sur le territoire français. Doté d'une solide expérience dans la logistique et l'édition de solutions de gestion d'entrepôt, Michel Ramos occupait depuis 12 ans le poste de Consultant Intégration et Avant-vente chez Hardis. Cette expérience lui a permis d'acquérir un savoir-faire métier dans de nombreux secteurs d'activités : retail, agroalimentaire, fourniture industrielle et les prestataires logistiques.

Annick Gamond, a-SIS, 04 77 49 47 00

APROLIS

Crown décroche l'« iF product design gold award » pour ses préparateurs de commandes GPC 3000...

En l'espace de quelques mois, la nouvelle série GPC 3000 de préparateurs de commandes horizontaux de Crown a reçu deux prix internationaux de design, les « iF product design award ». Et pourtant, la concurrence était rude. Cette année, 2 808 candidats de 39 pays étaient sur les rangs, dont 50 seulement ont reçu le très attendu « oscar du design » : le prix d'or qui récompense la qualité exceptionnelle de leurs caractéristiques.

Qualité esthétique, qualité de fabrication, choix des matériaux, degré d'innovation, compatibilité avec l'environnement, fonctionnalité, ergonomie, attrait visuel, sécurité, stratégie de marque et design d'ensemble... tels sont les critères d'évaluation.

La série GPC 3000 traduit l'importance que Crown a toujours accordée à l'ergonomie, à l'environnement de travail du cariste, à l'efficacité des moteurs éco-énergétiques et du freinage régénératif.

L'an dernier, la série GPC 3000 avait déjà reçu le Good Design Award 2008. Décernée par le musée d'architecture et de design de Chicago (Chicago Athenaeum), cette récompense internationale met à l'honneur les innovations visionnaires dans le design industriel. La nouvelle série GPC 3000 de préparateurs de commandes horizontaux est conçue pour offrir des performances de conduite inégalées, un confort qui réduit significativement la fatigue du cariste et d'autres améliorations capitales qui tendent à réduire et à simplifier les mouvements (à bord du chariot et à l'extérieur). Des fonctionnalités novatrices qui accroissent d'autant la productivité, la sécurité et la durabilité. Ces caractéristiques sont associées notamment aux moteurs AC robustes de Crown, au module de contrôle complet Access 1 2 3[™] et au système de freinage régénératif e-GEN[™].

Toutes contribuent à garantir la fiabilité et la sécurité des performances, ainsi qu'un rendement élevé et un excellent rapport qualité-prix à long terme.

... et ouvre une nouvelle agence à Eysines

Aprolis, société du Groupe Monnoyeur, vient d'annoncer le transfert de sa structure de Pessac à Eysines (33) sur un nouveau site commun entre Bergerat Monnoyeur et Aprolis. Le site d'Eysines, récent et moderne, permettra de disposer de meilleures ressources afin d'améliorer davantage la qualité du service.

Cette opération de transfert sera réalisée sans aucune discontinuité dans la qualité des prestations.

La mise en commun des savoir-faire et des moyens de groupe offrira une base solide et élargie pour poursuivre son développement en Aquitaine et en Charente et ainsi, grâce à la synergie du groupe, pouvoir proposer une gamme élargie de produits et services.

Nouvelle adresse :
Aprolis - Groupe Monnoyeur
ZAC Jean Mermoz
103, avenue Antoune
33320 Eysines
Tél. 0826 106 126 - www.aprolis.com

Annick Le Jeune, APROLIS, 01 43 99 89 08

CMCO FRANCE

Pfaff Silberblau chez Columbus McKinnon France

Depuis un an, la société Pfaff fait partie du groupe Columbus Mc Kinnon (CMCO). Depuis le 1^{er} septembre 2009, CMCO France a intégré, au sein de ses équipes, le programme de vente et l'équipe commerciale de la société Pfaff, comme une nouvelle marque, afin d'en assurer la distribution en France. La marque Pfaff bénéficie d'une forte notoriété en Europe grâce à une offre réputée de qualité et innovante particulièrement dans ses gammes d'appareils de manutention au sol, de treuils et de tables élévatoires.

L'intégration de Pfaff dans la structure de CMCO France permet aux clients de la marque de bénéficier de nouveaux avantages tels que :

- des appareils disponibles sur stock désormais en France (délai de 24 à 48 heures de livraison pour les appareils standards)

- une réponse immédiate à toutes les questions techniques et commerciales, les devis et les offres dans les 24 heures pour les demandes spéciales
- des frais de port minorés
- une nouvelle tarification tenant compte de la situation sur le marché français
- le support technique de l'équipe SAV pour toutes les questions concernant la mise en œuvre et la maintenance de nos appareils de manutention et de levage
- la dynamique et le support d'une équipe marketing pour le lancement d'actions commerciales ou promotionnelles.

Cette nouvelle marque offre à la société CMCO France l'opportunité de compléter et d'enrichir son offre, avec de nouveaux produits liés à des spécificités marchés comme les concessionnaires de chariots élévateurs, l'industrie agroalimentaire...

Laurène Gaumet, CMCO FRANCE, 02 48 71 91 51

CRISPLANT

membre du groupe Beumer

Le 28 août 2009, la vente de toutes les parts et activités de Crisplant au groupe Beumer a été finalisée. Fondé en 1935, Beumer est un des fournisseurs leaders de technologies de convoyage et de chargement, de palettisation et d'emballage ainsi que de systèmes de tri et de distribution. Beumer est une entreprise familiale et indépendante et ses activités sont actuellement gérées par la troisième génération. L'investissement dans Crisplant est un grand pas en avant dans la stratégie de développement à long terme à l'international du groupe Beumer. La combinaison de Crisplant et Beumer va renforcer les capacités et le support client du groupe dans le monde entier.

Les deux entités vont poursuivre leur activité en tant que marques séparées. Elles continueront de proposer à leurs clients des systèmes de tri haute cadence et l'intégration de systèmes parmi les meilleurs du marché. Ces compétences clés offrent aux clients de Crisplant un avantage compétitif certain. De plus, ses compétences globales, la gamme de ses produits et son réseau de support client restent aussi solides qu'auparavant.

Faire partie du groupe Beumer permet à Crisplant de proposer encore plus de valeurs à ses clients existants et futurs. En améliorant ses compétences globales, son offre produits et son réseau international de support client, Crisplant renforce sa position en tant que fournisseur innovant et fiable de solutions de tri et d'intégration de systèmes.

Anne Mourlevat, CRISPLANT, 04 72 14 95 35

DEMATIC

lance son nouveau site Internet www.dematic.com

Transparence, information complète à jour, cibler les besoins des clients et se présenter en tant qu'acteur global avec une présence régionale forte et une expertise locale... tels sont les objectifs du nouveau site Internet de Dematic, www.dematic.com lancé début juillet. La page d'accueil de Dematic par régions, fournissant des informations locales et des contacts spécifiques par régions, a été harmonisée sur le nouveau site global.

www.dematic.com présente les forces de Dematic et accentue sa position d'un des principaux fournisseurs de solutions logistiques intelligentes et d'équipements de manutention. L'objectif principal était d'obtenir une utilisation plus facile. Les visiteurs du site ont maintenant plusieurs possibilités pour accéder aux documentations de Dematic. La gamme de produits et services est détaillée sous les rubriques « Références », « Industries », « Products », « Solutions », « Software & IT ».

Dans la rubrique services client, par exemple, toutes les activités supports telles que les services, la maintenance et la modernisation sont décrits. Un lien direct au service régional hotline a également été ajouté. Des données sur l'histoire et le développement du groupe, ainsi que les derniers communiqués de presse sont inclus.

Les produits populaires apparaissent sur la page d'accueil pour un accès plus facile et plus rapide. Les communiqués de presse récents, les événements et une division de carrières complètent cet ensemble de données en ligne.

La nouvelle présence Internet conforte la volonté de Dematic de se positionner comme un par-

tenaire qui se focalise sur la proximité du client, en s'assurant que les exigences individuelles et régionales soient incorporées à ses concepts de solutions.

Ce site Internet est initialement disponible en versions allemande et anglaise. D'autres versions linguistiques sont en cours de développement. Dematic continuera à se développer en espérant fournir, aux visiteurs du site, une plate-forme de services et d'informations attractive.

Virginie Burckarth, DEMATIC SAS, 01 64 76 45 60

FENWICK-LINDE

Oxygène by Fenwick : nouveau logiciel de calcul et d'optimisation des concentrations de polluants dans l'environnement des chariots élévateurs...

Le nouveau logiciel « Oxygène » de Fenwick propose aux entreprises utilisatrices de chariots élévateurs de calculer et d'optimiser les concentrations de polluants dans leur environnement. Lancé en juin, ce logiciel fait le lien entre les émissions polluantes émises par les chariots et la concentration de polluants respirés par les opérateurs en tenant compte de l'environnement dans lequel ils évoluent. Objectif : préserver et garantir la santé comme la sécurité des caristes à long terme. Avec ce nouveau service, Fenwick a remporté le Prix de l'Innovation Préventica Lyon 2009 dans la catégorie manutention. Et pour cause. Oxygène est le premier logiciel permettant de fournir au chef d'établissement un rapport sur les concentrations de polluants présents dans l'environnement de travail. Il prend en compte tous les paramètres de l'activité et de l'entrepôt : taille du dépôt, ventilation, nombre et fréquence d'utilisation des chariots... Le chef d'établissement peut ainsi modifier ou prévoir son activité en fonction de cette étude.

Aujourd'hui, deux législations existent en termes d'émissions polluantes : la législation « constructeur » portant sur la quantité de gaz à la sortie du pot d'échappement et la législation à laquelle est soumis le chef d'établissement, basée sur les polluants respirés par les utilisateurs. Le logiciel Oxygène fait le lien entre les deux législations. Il aide l'utilisateur à procéder au meilleur choix énergétique en fonction de la législation et de son environnement de travail. L'utilisation du chariot dans l'entrepôt est ainsi optimisée (législation, coût, consommation), tout en respectant la sécurité du personnel et la protection de l'environnement.

La valeur moyenne d'exposition (VME), mesurée ou estimée sur la durée d'un poste de travail de 8 heures, est destinée à protéger la santé des travailleurs à long terme. Une étude avec le logiciel Oxygène peut être faite pour un parc de chariots existant ou dans le cadre d'un projet futur. Il va permettre de s'assurer que les VME sont ou seront conformes à la législation. Par la suite, des actions pourront être mises en place afin de réduire ces valeurs pour offrir aux opérateurs un environnement sain et de meilleures conditions de travail.

... Christophe Lautray, Directeur Général de Fenwick-Linde Distribution évolue au sein du groupe Linde Material Handling...

Depuis le 1^{er} mai 2009, Christophe Lautray est le nouveau Directeur Général des Ventes et Services du groupe LMH au niveau mondial. Directeur général depuis 2004 de Fenwick, Christophe Lautray continue d'évoluer au sein du groupe LMH. Il est désormais basé au siège social d'Aschaffenburg en Allemagne.

A 47 ans, Christophe Lautray est entré chez Fenwick-Linde en 1991 où il a occupé successivement les fonctions suivantes : Directeur Export chargé du développement de la gamme des chariots de magasinage, Directeur de la Gestion Réseau, Directeur Général adjoint de Fenwick-Lease (filiale de financement de Fenwick-Linde), Directeur des agences puis Directeur Commercial. En 2003, il était devenu Directeur Général Adjoint pour devenir Directeur Général en septembre 2004.

Dans ses nouvelles missions, Christophe Lautray s'attèlera à développer certains pays ou zones dans lesquels la position de Linde est faible, développer partout la part de service, renforcer les liens entre organisation centrale et organisations locales. « Bref, faire croître le business, partout dans le monde ! ». Un défi que Christophe Lautray se sent de taille à relever puisque le groupe lui a demandé d'appliquer les « méthodes Fenwick » à l'ensemble du réseau Linde.

... Jérôme Wencker est nommé Directeur Général de Fenwick-Linde Distribution...

Jérôme Wencker succède à Christophe Lautray en tant que Directeur Général de Fenwick-Linde Distribution. A 39 ans, Jérôme Wencker est diplômé de l'ESC Reims. Il débute sa carrière chez Canon France. D'abord en tant qu'Ingénieur Commercial Grands Comptes, puis Responsable

de la Gestion des filiales, avant de devenir Responsable de la Gestion Commerciale au sein de la Direction Commerciale.

C'est en 2003 qu'il intègre Fenwick-Linde au sein de la Direction Commerciale : il est alors Directeur de la Gestion du réseau commercial et à ce titre, pilote les activités Occasion et Location Courte Durée ainsi que les systèmes d'information opérationnels. Il contribue notamment à l'amélioration significative des résultats économiques des agences du réseau Fenwick à travers une meilleure exploitation des centres de profit.

En 2005, Jérôme Wencker prend la Direction du Support Réseau nouvellement créée où il a en charge l'organisation et l'infrastructure du réseau commercial, l'activité Après-Vente, les systèmes d'information opérationnels et les méthodes de gestion. Il deviendra alors membre du comité de direction. A son actif, la mise en place de projets très structurants pour la principale filiale du leader mondial de l'innovation technologique : développement des contrats de maintenance, mise en place de SAP et d'un outil embarqué de gestion de l'activité des techniciens, réduction des stocks et la livraison directe des pièces de rechange dans les véhicules des techniciens...

En intégrant aujourd'hui le poste de Directeur Général de Fenwick-Linde pour la partie distribution, Jérôme Wencker sait que les défis qui attendent l'entreprise sont importants. « L'entreprise a toujours connu une croissance plus forte que celle du marché. Aujourd'hui, dans un contexte plus difficile, Fenwick doit mener à bien les projets lui permettant de rester le leader français de la manutention. Heureusement, notre stratégie est claire et notre organisation très forte. Notre réseau de distribution est notre meilleure arme et l'organisation centrale son meilleur support ».

... et une nouvelle orientation

Depuis début 2009 dans le cadre d'une nouvelle organisation régionale du groupe Linde, la filiale française Fenwick-Linde a pris en charge l'animation des ventes sur les zones Moyen-Orient et Afrique du Nord.

Elle s'appuie sur un réseau d'importateurs/distributeurs solidement implantés sur leur marché comme au Maroc, en Tunisie, aux Emirats et en Arabie Saoudite.

Malgré la crise qui touche violemment cette zone, les progrès sont sensibles grâce à un support proactif et à l'expérience acquise par Fenwick-Linde sur son marché.

Christian Sauzin, FENWICK-LINDE, 01 30 68 47 78

HAULOTTE

Résultat net en baisse de 32,1 millions d'euros

Malgré une activité commerciale intense qui a permis à Haulotte Group de préserver ses parts de marché, le chiffre d'affaires du 1^{er} semestre s'élève à 99,8 millions d'euros contre 258,7 millions pour le 1^{er} semestre 2008, soit une baisse de 61%. La stabilité de l'activité hors d'Europe à 18,5 millions d'euros (contre 18,2 millions) et l'intégration de BilJax n'ont pas compensé la faiblesse de l'activité en Europe qui s'élève à 69,4 millions d'euros (contre 240,4 millions).

Malgré une réduction de plus de 25% des frais fixes (hors BilJax) à 32,1 millions d'euros (contre 43,1 millions au 1^{er} semestre 2008), la baisse de la marge brute de plus de 60 millions d'euros (sous l'effet principal de la baisse des volumes) et une dotation aux provisions sur actifs circulant de 14 millions d'euros expliquent la perte opérationnelle de 28,4 millions d'euros du 1^{er} semestre 2009.

La faiblesse du marché mondial au 1^{er} semestre et l'attentisme confirmé de nombreux clients loueurs dans une conjoncture toujours très difficile ne permet pas de faire une prévision fiable sur l'ensemble de l'année 2009. Dans ce contexte, Haulotte Group va poursuivre le plan de réduction de ses coûts fixes engagé l'été dernier, et renforcer les actions de maîtrise de son BFR qui ont permis, malgré la faible activité, de stabiliser ses stocks et sa dette nette au 1^{er} semestre.

Au 30 juin 2009, le groupe a utilisé l'ensemble des lignes disponibles de son crédit syndiqué et dispose de plus de 70 millions d'euros de liquidité. Les ratios financiers de notre contrat de financement n'ont pas été tous respectés au 30 juin 2009 et des discussions ont été ouvertes avec les banquiers du groupe pour fixer les nouvelles conditions applicables sur ce crédit.

Carine Ploton, HAULOTTE, 04 77 29 94 86

JUNGHEINRICH

a un nouveau Président pour la France...

Depuis le 2 avril 2009, Alexander Abé, 40 ans, est le nouveau Président de Jungheinrich France. Il succède à ce poste à Jukka Ylänen qui a quitté la société.

Après des études de commerce et d'Ingénieur spécialité « Industrial Engineering and Management » au sein de l'Université et de l'IUT de Hambourg-Harburg, Alexander Abé rejoint le groupe Jungheinrich AG (Hambourg) en 1995 au Contrôle de Gestion. Il occupe par la suite différentes fonctions au sein des filiales du groupe : Directeur administratif et financier de la filiale Hongroise (1997-1999) et ensuite de la filiale polonaise (1999-2001). Il revient au siège du groupe à Hambourg en 2001 pour y occuper le poste de Responsable Location et Occasion, avant de prendre la Présidence de la filiale Portugaise en 2003 et 2004.

En 2004, Alexandre Abé rejoint Jungheinrich France en tant que Directeur Général. Il développe, entre autre, l'activité financement avec la création de Jungheinrich Financial Services dont il prend la présidence.

... renforce sa position sur le marché...

Au cours du 1^{er} trimestre 2009, l'effondrement de la demande au niveau mondial a divisé par deux le volume du marché mondial des chariots de manutention qui a été ramené à 121 000 chariots (contre 240 000 l'exercice précédent). Néanmoins, le groupe Jungheinrich a su faire face à ce contexte difficile du marché et a renforcé sa position au niveau mondial. Une série de mesures prises à un stade précoce et destinées à surmonter la crise et à améliorer le résultat a révélé ses premiers effets positifs. L'entreprise a pu éviter une perte plus importante au 1^{er} trimestre.

L'effondrement du marché et de la demande se reflète dans l'évolution de l'activité de Jungheinrich au cours du 1^{er} trimestre 2009. La valeur des commandes, pour l'ensemble des secteurs d'activité, a diminué de 27%, ramenée à 405 millions d'euros (553 millions l'exercice précédent). Au cours du 1^{er} trimestre 2009, le chiffre d'affaires a reculé d'environ 16%, à 413 millions d'euros (491 millions l'exercice précédent). Les ventes de chariots neufs qui ont chuté de 27% ont été les plus sévèrement affectées, suivies par les activités de location/occasion, en recul de 4%. Les ventes d'occasions ont enregistré une légère augmentation. Le service après-vente est resté stable, avec une baisse de 2%.

Le résultat avant intérêts et impôts (EBIT) a reculé au 1^{er} trimestre 2009, affichant une perte de 2,8 millions d'euros (bénéfice de 29,6 millions l'exercice précédent). Le ROS (« return on sales », taux de rendement EBIT/CA) a chuté à - 0,7% (contre 6% l'exercice précédent). Le résultat après impôt enregistré, compte tenu d'une charge fiscale limitée, une perte de 3,6 millions d'euros (bénéfice de 18,1 millions d'euros l'exercice précédent). « Les mesures adoptées en 2008 en vue d'ajuster la production à la baisse de la demande ont commencé à avoir un impact positif, notamment au cours du dernier mois de la période de référence. Grâce à ces mesures et à la stabilité de l'activité du service après-vente, nous avons réussi à éviter une perte plus importante », a expliqué Hans-Georg Frey, Président du Directoire.

Au 1^{er} trimestre, les effectifs permanents ont diminué de 135 personnes. Cette baisse a concerné tous les secteurs. Au 31 mars 2009, les effectifs étaient de 10 649 personnes (contre 10 784 au 31 décembre 2008).

Dans ce contexte conjoncturel négatif, les perspectives pour 2009 restent ternes. Jungheinrich s'apprête à affronter une forte chute du marché et de l'activité durant l'exercice en cours. Le volume annuel du marché mondial des chariots de manutention devrait diminuer d'au moins 30% environ, avec toute l'incertitude que comportent les estimations, ce qui ramènerait à environ 600 000 le nombre de chariots vendus en 2009 (872 000 chariots l'exercice précédent). Dans la perspective actuelle, une reprise de la demande n'est pas envisageable avant le 2^{ème} semestre 2010. Ceci étant, l'entreprise estime être bien armée pour faire face à la crise. Les éléments qui y contribuent sont, entre autres, la situation financière solide de l'entreprise et les mesures adoptées en vue d'ajuster la production au recul de la demande ainsi qu'un renforcement de la gestion des stocks et des coûts. Des projets structurels décisifs font également partie des mesures déjà définies. « Notre objectif reste fondamentalement de traverser la crise ensemble avec notre personnel et de préserver les emplois autant que possible », a déclaré Hans-Georg Frey. Toutefois, il ne sera pas possible d'éviter certaines réductions d'effectifs dans des unités particulièrement touchées par la crise. Il est impossible à l'heure actuelle de communiquer le nombre d'emplois concernés. Des négociations ont lieu actuellement avec les représentants du personnel.

L'entreprise confirme ses prévisions au niveau des commandes et du chiffre d'affaires qui seraient de l'ordre de 1,7 milliard d'euros (2,1 milliards l'exercice précédent). En ce qui concerne le résultat, l'importance du recul prévu pour 2009 dépend à la fois de l'évolution économique

au cours des prochains mois et de l'étendue des mesures structurelles qui seront adoptées ainsi que des coûts ponctuels qui en découleront. L'entreprise s'efforce actuellement d'éviter un résultat opérationnel négatif. « Grâce à tous ces efforts, l'entreprise estime être bien armée pour sortir renforcée de la crise mondiale », a déclaré Hans-Georg Frey.

... entretien avec Lothar Haase, Responsable Financement de Jungheinrich Financial Services (JFS)...

Comment a commencé cette crise qui affecte aujourd'hui l'économie mondiale ?

Lothar Haase : Comme nous l'ont expliqué nos différents partenaires bancaires, elle a débuté aux États-Unis en septembre 2007 par une crise financière qui a affecté au départ un secteur très spécifique de l'immobilier. Appelée « crise des subprimes », elle a commencé par toucher les prêts hypothécaires de clients américains présentant une grande fragilité. Ensuite cette crise s'est peu à peu propagée dans tous les produits structurés, élaborés par les banques. Résultat : les banques ont subi des pertes sévères conduisant à passer d'énormes provisions, entraînant par voie de conséquence une crise de confiance générale dans le système financier. Les banques ont également vu se réduire leur capacité à prêter de l'argent, ce qui a rendu le financement de l'économie marchande plus difficile. Pour finir, la chute générale des marchés boursiers a limité les possibilités de recours aux levées de fonds par augmentation de capital.

Des mesures ont alors été prises pour arrêter cette spirale infernale...

L. H. : En effet, les gouvernements et les banques centrales se sont très vite rendus compte du danger et des mesures ont été prises pour empêcher la crise de se développer. D'une part, les banques centrales ont accordé aux banques des liquidités importantes pour éviter un assèchement du crédit ; d'autre part, les États ont recapitalisé les banques en injectant des fonds propres afin de maintenir leur capacité à prêter et éviter quelques faillites dont les conséquences seraient dévastatrices ; enfin, ils ont enclenché une politique de relance très énergique en soutenant la consommation et l'investissement public.

Quelles sont les prévisions pour 2009 ?

L. H. : Aujourd'hui, nos partenaires bancaires nous disent qu'ils commencent à digérer le choc. Grâce aux États et aux banques centrales, la situation semble se stabiliser. Par ailleurs, la prise de conscience est réelle et la coopération entre tous les États est un élément positif quant à l'avenir.

... et réoriente son activité en Amérique du Nord

Jungheinrich a conclu un accord avec la société Mitsubishi Caterpillar Forklift America Inc. (MCFA), concernant l'approvisionnement des marchés aux États-Unis, au Canada et au Mexique. A partir du 1^{er} janvier 2010, MCFA, qui dispose d'un réseau dense de distributeurs, doit devenir le partenaire de distribution exclusif des produits Jungheinrich en Amérique du Nord. En outre, l'accord prévoit que MCFA reprend la production des chariots de manutention développés par Jungheinrich spécialement pour le marché nord-américain. Jungheinrich assurera le développement de ces nouveaux chariots dans son propre centre de développement à Houston.

Jusqu'ici Jungheinrich était représenté sur le 3^{ème} plus grand marché du monde pour les chariots élévateurs par une petite société de distribution directe, Jungheinrich Lift Truck Corp. située à Richmond et un réseau de distributeurs. Jungheinrich met un terme à ce mode de distribution et transfère l'activité de distribution à MCFA. En 2008, la part de marché de Jungheinrich, qui représentait environ 1 900 chariots, était égale à 1,2% du marché nord-américain. Fort d'une part de marché de plus de 10%, MCFA fait partie des principaux fournisseurs en Amérique du Nord. « La collaboration avec un partenaire commercial important comme MCFA ouvre à la marque Jungheinrich d'excellentes perspectives en Amérique du Nord. MCFA bénéficie, en contrepartie, de notre savoir-faire dans la logistique de l'entrepôt », estimait Hans-Georg Frey, Président du Directoire de Jungheinrich AG, au sujet de l'accord conclu.

Béatrice Reignier, JUNGHEINRICH FRANCE, 01 39 45 68 12

KION GROUPE

renforce les synergies entre ses deux sites industriels en France

Afin de développer la compétitivité de ses deux sites industriels français et d'en exploiter tout le potentiel technique, le groupe Kion (Fenwick-Linde, OM, Still) accélère la mise en place d'une synergie renforcée : les deux unités de Recherche & Développement et de Production basées à

Châtelleraut (86) et Montataire (60) vont désormais consolider leur coopération afin de concevoir et fabriquer des chariots de magasinage pour l'ensemble du groupe.

A cette fin, le groupe Kion a nommé Jean-Luc Mastikian à la tête de l'ensemble constitué de ses deux unités françaises. Fort de son expérience et de son savoir-faire dans le domaine industriel, il a maintenant en charge le pilotage centralisé des deux sites ainsi que la planification des appareils de magasinage du groupe sur les deux usines. « Avec cette nouvelle organisation, nous allons pouvoir réellement mettre en commun les « bonnes pratiques » et tout le savoir-faire industriel du groupe Kion en France », explique Jean-Luc Mastikian. Nous allons ainsi être encore plus efficaces en matière de développement et de production de chariots de magasinage, avec un objectif permanent : une qualité irréprochable. »

A travers cette stratégie, le groupe Kion vise à maximiser son efficacité industrielle en concentrant ses efforts sur le développement et la production de chariots de magasinage performants, fiables et innovants, pour satisfaire l'ensemble des besoins mondiaux.

Célyne Herault, KION GROUPE, 05 49 02 96 02

MANITOU

Jean-Christophe Giroux nommé Président du Directoire...

Le Conseil de Surveillance, réuni le 2 juin sous la présidence de Marcel Braud, a décidé de nommer Jean-Christophe Giroux Président du Directoire, en remplacement de Marcel Claude Braud. Ce changement est le résultat d'une réflexion menée depuis plusieurs mois, et dont les événements de fin 2008 ont accéléré la nécessité. En effet, la baisse des commandes au plan mondial, l'acquisition de Gehl aux États-Unis, le besoin d'une organisation claire et efficace, requièrent à la tête du groupe un management à la fois global et réactif, permettant à Manitou de mieux s'adapter à son nouvel environnement et de consolider son leadership.

Cette décision, qui traduit le souhait de la famille fondatrice de se concentrer sur la gouvernance de la société et sa stratégie, s'accompagnera d'un retour à une structure juridique à Conseil d'Administration, à la fois plus simple et plus efficace opérationnellement. Ce nouveau schéma, où Marcel Braud deviendra Président non exécutif du Conseil et Jean-Christophe Giroux Directeur Général, sera soumis, une fois ses modalités finalisées, à l'approbation d'une Assemblée générale extraordinaire des actionnaires de Manitou, qui sera convoquée à l'automne.

Jean-Christophe Giroux a, depuis 1997, assumé différentes fonctions au sein du groupe Alcatel Lucent : PDG d'Alcatel Lucent France et Directeur Général de la région Europe et Sud (2006-2008), Président de la division Solutions d'Entreprise (2003-2006), PDG d'Alcatel Optronics (2000-2003), division de composants optiques qu'il a introduite en Bourse à Paris et au Nasdaq sous la forme d'actions-reflets et Directeur des Fusions-Acquisitions (1997-2000). Auparavant, Jean-Christophe Giroux a travaillé dans la banque d'affaires chez Lazard (1991-1997) et dans l'audit chez Mazars & Gérard (1989-1991). Il est diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC).

...Gehl Company, filiale de Manitou, finalise la restructuration de son endettement en concluant un nouveau contrat de financement avec son pool bancaire...

La société Gehl Company, filiale de Manitou, a conclu avec l'ensemble de son pool bancaire, composé de banques américaines, un nouveau contrat de financement lui permettant de pérenniser ses concours bancaires d'un montant global de 105 millions USD pour une période de 24 mois.

Ce contrat comprend deux lignes de financement distinctes :

- un crédit revolving d'un montant de 80 millions de dollars (USD) assis sur le montant des stocks et créances clients de la société Gehl aux États-Unis et dont la maturité est fixée au 26 juin 2011
- un crédit de 25 millions USD remboursable par échéance trimestrielle allant jusqu'au 26 juin 2011.

Ce contrat est assorti de sûretés sur les actifs de la société Gehl situés sur le continent nord-américain. Ce financement vient se substituer au précédent crédit revolving, en place depuis octobre 2006. Il concerne l'ensemble des dispositions de l'accord signé le 16 avril 2009 permettant de surseoir à l'exigibilité immédiate des lignes de crédit. Il est précisé qu'au cours des derniers mois la société Gehl a réduit d'une manière significative son endettement du fait de la baisse de son activité, et grâce aux mesures et plans d'actions mis en œuvre au cours des derniers mois.

Commentant ce résultat, Malcom « Mac » F. Moore, C.O.O. de la société Gehl, a déclaré : « Dans un environnement économique et financier sans précédent, la société Gehl a pu renégocier ses lignes de crédit avec succès. La reconduction des concours bancaires à la disposition de Gehl est

aujourd'hui de nature à restaurer la confiance de nos partenaires et de nos collaborateurs ; elle permet à Gehl Company de se concentrer sur le redressement des conditions d'exploitation et sur la poursuite de son développement en préparant le possible retournement du marché des équipements compacts. »

Cette nouvelle a été saluée par la société mère, Manitou BF, par la voix de son Président du Directoire, Jean-Christophe Giroux, qui a déclaré : « La restructuration réussie de la dette de la société Gehl est une étape importante dans le redressement de sa situation économique. La priorité va pouvoir être donnée maintenant à la mise en œuvre des synergies industrielles et commerciales. En outre, elle va permettre de poursuivre activement, au niveau du groupe Manitou, les discussions avec le pool bancaire français en vue de déboucher avant la fin du mois de juillet sur un accord concernant l'aménagement de certaines dispositions relatives aux lignes de financement mises en place en octobre 2008 ».

... des résultats semestriels reflétant à la fois la chute de l'activité et les mesures d'adaptation...

A propos de ces résultats, Jean-Christophe Giroux, Président du Directoire, a déclaré : « Manitou a connu sur le 1^{er} semestre 2009 la conjonction de trois crises ; économique, financière et de gouvernance, à la fois brutales et inédites. La société a pourtant su conserver son intégrité, ce qui témoigne de la solidité de son modèle, de ses équipes et de ses réseaux. Grâce à la nouvelle gouvernance en place et à une situation financière stabilisée, Manitou accélère maintenant la réforme de ses fonctionnements opérationnels, dans le sens de l'allègement déjà entrepris, mais aussi dans la perspective des redémarrages futurs de nos différents marchés d'application. La forte valeur d'usage de nos équipements pour leurs utilisateurs et notre positionnement de leader sur les métiers de la manutention garantissent notre capacité à saisir ou à créer la croissance dès que les conditions économiques la rendront possible. »

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe ressort à 357,8 millions d'euros contre 725,2 millions d'euros sur le 1^{er} semestre 2008. A périmètre constant, le recul est de 56%. Il se décompose par zone géographique de la manière suivante : 56% en France, 60% en Europe, 66% sur la zone Amériques et 40% sur les autres régions du monde.

La marge brute passe de 32% à 30,8% (hors Gehl) et démontre une bonne résistance des prix malgré la chute des volumes, ainsi que la contribution des activités Service et Pièces de rechange. Le résultat opérationnel courant accuse une perte de -40,9 millions d'euros contre +75,8 millions d'euros l'an dernier, traduisant un effet volume à périmètre constant de -105 millions d'euros, une évolution favorable des charges d'exploitation hors restructuration de 17 millions d'euros et une contribution nette de Gehl de -28,7 millions d'euros.

Le résultat net baisse de -93,7 millions d'euros contre un profit l'an dernier de 48,5 millions d'euros. Il intègre en particulier des charges de restructuration pour 12,6 millions d'euros, des charges financières à hauteur de 9,6 millions d'euros et une écriture de dépréciation des actifs de Gehl pour 50,1 millions d'euros liée à la révision des hypothèses d'activité.

Les effectifs passent de 3 341 au 31 décembre 2008 à 3 129 au 30 juin 2009. Ces chiffres ne tiennent néanmoins pas compte des départs intervenus depuis, notamment en France dans le cadre des plans de départ volontaires, et de l'impact très significatif des mesures de chômage partiel dans l'ensemble des unités du groupe. A titre illustratif, les effectifs sont de 2 810 à fin août 2009 et représentent 2 287 ETP (équivalents temps plein), soit une réduction de 16% et de 32% respectivement par rapport à fin 2008.

La dette nette ressort à 363 millions d'euros en retrait de 116 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2008, soit une réduction de 24%, sous l'effet conjugué du dégonflement des en-cours clients et des actions entreprises pour réduire les stocks au niveau de la société (-20%).

La conjonction d'un marché agricole affecté par le cours des produits de base, d'un secteur de la construction sinistré et des métiers du crédit toujours sous fortes contraintes, ne laisse pas augurer d'une inversion des tendances à court ou moyen terme. La société surveillera par ailleurs son exposition aux problèmes que la crise crée sur son écosystème – clients, fournisseurs, sous-traitants. Avec des parts de marchés renforcées, mais un chiffre d'affaires réduit de moitié par rapport à son niveau de 2008, Manitou s'attachera sur le 2^{ème} semestre à stabiliser son résultat opérationnel courant, baisser son point mort et poursuivre son désendettement.

... annonce le départ de Bruno Fille, Directeur Général Corporate...

Au cours d'une réunion du Conseil de Surveillance qui s'est tenue le 25 août 2009 sous la présidence de Marcel Braud, le Conseil a pris acte de la décision de Bruno Fille de quitter le groupe. Cette décision est motivée par des considérations personnelles, principalement liées au projet de transformation du statut juridique de la société et du mode de gouvernance, tel qu'il avait été annoncé le 2 juin, et confirmé depuis par le Conseil. Bruno Fille démissionnera de son mandat de Directeur Général et de membre du Directoire à fin août, et cessera d'exercer toutes ses fonctions ou ses mandats au sein des filiales du groupe au plus tard le 30 septembre 2009.

Tout en regrettant ce départ, le Conseil de Surveillance a tenu à remercier Bruno Fille pour le travail accompli au cours des 12 dernières années, et en particulier pour la stabilisation de la situation financière du groupe sur la première partie de l'exercice 2009.

Le Conseil de Surveillance a par ailleurs approuvé la proposition de Jean-Christophe Giroux, Président du Directoire, de nommer au Comité Exécutif du Groupe Hervé Rochet, Directeur Financier, Jérôme Tertrais, Directeur des Ressources Humaines et Hervé Saulais, Secrétaire Général. Dans cette nouvelle organisation, Hervé Saulais assurera le secrétariat du Conseil, et supervisera les fonctions juridique, systèmes d'information, audit interne et communication. La communication financière sera assurée par Hervé Rochet, Directeur Financier.

... et Manitou renégocie sa dette avec succès

Conformément au calendrier annoncé, la société Manitou BF a signé le 23 juillet un accord portant sur le réaménagement de sa dette avec le pool bancaire français, dont le chef de file est la Société Générale. Cet accord, qui ne modifie pas les échéances d'amortissement qui vont jusqu'en 2013, porte sur un montant global de lignes de crédit en euros de 260 millions et sur une ligne de crédit multi-devises de 62,5 millions équivalent euros. Les conditions et les covariants financiers de ces lignes de crédit ont été réaménagés pour tenir compte des conditions de marché et des impacts de la crise à laquelle Manitou est confronté. Le renchérissement de la dette reste ainsi très mesuré et compétitif dans le contexte actuel.

Après avoir renégocié avec succès la restructuration de la dette de sa filiale américaine Gehl intervenue fin juin, le Groupe pérennise ainsi l'ensemble de ses financements, ce qui lui donne les moyens d'affronter la situation actuelle et se préparer à la reprise.

Pascal Noël-Hudson, MANITOU, 02 40 09 10 56

SMIE

renonce au partenariat avec SK Group

La société SMIE, spécialiste des systèmes anti-collision pour grues, représentée par son PDG, Jean-Louis Olivier, avait annoncé le 20 avril 2009, lors du salon professionnel Intermat, son partenariat avec la société concurrente SK Group.

Il consistait, dans un premier temps, à rendre les systèmes des deux sociétés compatibles. Cette étape n'a pu se concrétiser, ce qui a rendu impossible toute action commerciale commune. SMIE confirme aujourd'hui avoir cessé, depuis la fin du mois d'août, toute action en vue de ce partenariat. Le projet est donc annulé.

Fatima VIREEYE, SMIE, 01 55 85 90 44

STILL

Jacques Gibert, nouveau directeur Marketing chez Still...

Still vient de nommer Jacques Gibert à la direction Marketing. Il aura en charge la stratégie marketing, le développement et la coordination des actions promotionnelles pour l'ensemble du réseau France. Doté d'un sens aigu de l'analyse et d'une compétence terrain complète, il arrive à ce poste avec le profil idéal pour réussir sa mission.

Jacques Gibert a débuté sa carrière en 1973 chez Iveco (véhicules industriels) en tant que Responsable de la formation, avant de devenir chef du personnel commercial. En 1985, il devient directeur de succursale et assure l'animation et la gestion de centres de profits.

En 1991, Jacques Gibert entre chez Still comme Directeur régional à Paris Sud. Il alternera ensuite des postes de terrain et au siège avec des responsabilités opérationnelles et de support au réseau Still France.

Sa connaissance approfondie du marché va permettre d'apporter des solutions innovantes et de conforter la performance de Still dans l'intralogistique.

... et allie ses compétences à celles de BA Systèmes

L'automatisation des entrepôts est un marché en développement qui nécessite une double compétence de la part des prestataires : une maîtrise parfaite des flux de données et une technologie de pointe pour les produits.

Partant de ce constat, deux leaders sur le marché français, BA Systèmes pour les chariots auto-

matiques et Still pour les chariots grande hauteur, viennent de conclure un accord de partenariat afin de proposer des Solutions Logistiques Globales Automatisées.

Jean-Luc Thomé (Président de BA Systèmes) et Thomas Fischer (Président de Still France) viennent de signer un accord de partenariat et officialisent ainsi la complémentarité des deux entreprises pour offrir des solutions clés en main sur toute la chaîne logistique.

« Notre alliance avec Still nous permet d'élargir notre offre en proposant des chariots grande hauteur, entièrement automatisés », explique Jean-Luc Thomé. « Nous pouvons ainsi répondre avec la meilleure expertise du marché à toutes les demandes ».

De son côté, Thomas Fischer ajoute : « Grâce à ce partenariat, nous allons poursuivre notre développement dans le domaine de l'intralogistique pour offrir à nos clients des solutions clés en main qui répondent parfaitement à leurs besoins ».

L'automatisation des entrepôts offre un avantage économique très important (travail en flux continu 24h/24, 7j/7, excellente gestion en « Juste à temps » des flux internes, production à des coûts maîtrisés...). Mais c'est aussi en termes de sécurité et de conditions de travail que l'automatisation remplit tout son rôle : plus de pénibilité du travail, plus de tâches répétitives, prévention des risques... Elle permet également une traçabilité de la production et un suivi en temps réel des palettes tout en réduisant les non qualités (rebut, chocs et chutes de palettes, erreurs d'expéditions...).

En intervenant très en amont, les ingénieurs de BA Systèmes et de Still analysent toute la configuration de l'entrepôt, les échanges de données et de matériels pour proposer une offre d'automatisation sur mesure.

La dernière réalisation, pour la société Clairefontaine (cf. page 13), montre l'efficacité et la pertinence de cette démarche commune où la productivité et la rentabilité ont été les éléments clés du choix du client.

Lise Gerbet, STILL, 01 64 17 40 73

Jean-Louis Thézé, BA SYSTÈMES, 02 99 85 11 00

TOYOTA

renouvelle sa confiance à CFM pour la distribution de ses matériels de manutention en France

Pour la 10^{ème} fois consécutive, le groupe japonais, leader mondial sur le marché de la manutention, reconduit le contrat de distribution des matériels de manutention Toyota en France au groupe Manitou, via sa filiale CFM qui anime le plus important réseau de concessionnaires indépendants du pays. Ce contrat, valable jusqu'à fin 2012, reprend l'esprit du premier accord signé en 1972 par Toyota et Manitou, et confirme l'exception française, puisque la France demeure, parmi les grands pays européens, le seul distributeur Toyota à bénéficier de la force d'un réseau indépendant.

Retour sur 40 ans de partenariat et sur le succès du réseau Toyota France qui compte 43 entreprises indépendantes et une filiale en région parisienne.

Selon le contrat signé en juin dernier, TICO (Toyota Industries Corporation), TMHE (Toyota Material Handling Europe) et CFM (filiale du groupe Manitou) reconduisent leur accord de distribution exclusive de matériels de manutention Toyota sur le territoire français pour 4 ans (2009-2012).

En vigueur depuis 1972, date de création de la CFM (Compagnie Française de Manutention) qui est chargée, à l'époque, d'importer et de distribuer les chariots élévateurs industriels Toyota en France, il est renégocié tous les 4 ans. En 1978, le réseau Toyota France prend sa forme actuelle en s'appuyant sur le réseau Manitou existant. Dès 1980, la CFM devient le 1^{er} importateur européen des chariots Toyota : 1 000 machines sont livrées pour cette seule année en France. En 1988, le nombre passe à 1 600, soit 14 000 chariots livrés depuis sa création. En 1995, CFM a déjà livré 23 000 chariots lorsque Toyota ouvre à Ancenis TIE SA, son usine de production. Les chariots élévateurs seront dès lors produits en France pour l'ensemble des pays européens. En 2000, CFM a livré 30 000 chariots élévateurs sur l'hexagone et 55 000 unités à ce jour.

« Nous sommes ravis que Toyota nous renouvelle sa confiance malgré un changement de son organisation commerciale en Europe, explique Jean-Louis Hervieu, Directeur général de CFM. Cela fait maintenant près de 40 ans que nous distribuons les chariots élévateurs via notre réseau de concessionnaires et le fait de renouveler notre accord tous les 4 ans nous pousse à être toujours meilleurs ! Ce nouveau contrat constitue pour nous un challenge et incite l'ensemble de nos équipes à se dépasser. Ce contrat est également une merveilleuse récompense à la fois pour les équipes CFM et les efforts constants de notre réseau de concessionnaires. »

Depuis le développement de l'offre Toyota en Europe avec l'introduction des matériels de magasinage, le fabricant japonais a reconsidéré l'organisation de sa distribution en Europe en déployant un réseau unique dans chaque pays.

En France, en restant fidèle à ses accords historiques avec le groupe Manitou, Toyota conforte

le modèle de distribution de CFM, dont la réussite est basée sur la fidélisation d'un réseau de concessionnaires aux valeurs Toyota.

« En tant qu'indépendant, notre réseau est encore aujourd'hui une exception dans le paysage français de la manutention mais il a toujours fait ses preuves puisque nous sommes depuis plusieurs années déjà le premier réseau en France, se félicite Jean-Louis Hervieu. Nous avons constitué avec le groupe Manitou un réseau fort, dense et extrêmement efficace qui assure à la fois la commercialisation des matériels de manutention mais également les services associés à la vie d'un chariot. Ce sont des patrons d'entreprises qui se battent tous les jours, qui sont très attachés à la marque Toyota et qui tissent au quotidien des liens privilégiés avec leur tissu économique local. »

Marianne Cirier, CFM TOYOTA, 02 40 09 13 16

TRELLEBORG WHEEL SYSTEMS

Jean-François Garcia remplacé par Andrea Tomaselli

Jean-François Garcia, Directeur commercial de Trelleborg Wheel Systems, rejoint une autre société du groupe. Il est remplacé depuis le 1^{er} octobre 2009 par Andrea Tomaselli qui conserve son poste de Directeur Europe.

Andrea Tomaselli, TRELLEBORG WHEEL SYSTEMS, 01 30 22 38 50

Estimation du marché français en unité

	1 ^{er} semestre 2008	1 ^{er} semestre 2009	1S09/1S08
Ponts roulants standards	1 600	1 100	-31%
Chariots industriels	34 000	21 500	-37%
Nacelles	4 900	1 050	-79%

Renaud Buronfosse, CISMA, 01 47 17 63 20

Tél. : 33 (0)1 47 17 63 20 Fax : 33 (0)1 47 17 62 60 E-mail : cisma@cisma.fr

Limites au droit de reproduction : Sur support presse, la Lettre du Cisma ne peut faire l'objet que d'une reprise partielle avec mention d'origine. Sur Internet, seuls des liens vers le site Cisma (www.cisma.fr) sont autorisés. **Renseignements complémentaires :** Renaud Buronfosse, Cisma au 01 47 17 63 20.

45 rue Louis Blanc, 92400 Courbevoie — 92038 Paris La Défense Cedex



**Syndicat des équipements
pour Construction
Infrastructures
Sidérurgie et Manutention**