

SORTIR DES TRANCHÉES

Les nouveaux modèles Rammax

VERS L'AVENIR DU BÉTON AVEC ELBA

De pionnier à acteur global

LE MARCHÉ DE LA LOCATION SE DENSIFIE

Chez Theisen, les « petits » font de très grosses affaires

LE RECYCLAGE DANS LE RÔLE PRINCIPAL

Développement durable dans la construction routière

PHOTO DE COUVERTURE

La gamme Unibatch séduit par sa richesse de variantes : UniBatch 260 en Irak.



04

AMMANN AUX JEUX OLYMPIQUES D'HIVER

ON SITE : Les projets d'infrastructures pour les JO de Sotchi 2014.



15

CRÉATION DE VALEURS DURABLES

PEOPLE : Stephan Morgenroth est un convaincu du recyclage.



22

TESTÉES SOUS TOUTES LES COUTURES

FOCUS : Test en Suisse pour l'ARP 95.



24

LES NOUVELLES INSTALLATIONS BATCH

FOCUS : Mobiles ou fixes – Ammann a la solution.

FOCUS

- 10 RECYCLAGE : Du rôle secondaire au rôle principal
- 18 BÉTON : Vers l'avenir du béton avec Elba

EXPERT

- 28 ROULEAUX DE TRANCHÉE : Les nouveaux compacteurs universels Rammax
- 30 LOCATION : Theisen ne jure que par les produits Ammann

WORLDWIDE

- 32 FRANCE : Sur la voie du succès avec des finisseurs
- 33 OMAN/QATAR : Nouvelles salles d'exposition pour United Gulf
- 34 INDE : Ammann Apollo pour la première fois au salon Excon
- 36 CANADA : Entrepôt central chez Williamson Equipment
- 37 BULGARIE : Salon technique international ITF
- 39 IMPRESSIONS SUR L'UNIVERS AMMANN
- 39 CALENDRIER DES SALONS : Dates 2014



Hans-Christian Schneider
CEO et membre du conseil
d'administration du groupe Ammann

AMMANN, À PROXIMITÉ DIRECTE DE SES CLIENTS DANS LE MONDE ENTIER

Chère lectrice, cher lecteur,

Grâce à des investissements ciblés, Ammann assure le renforcement et l'élargissement de ses prestations de service dans le domaine de la distribution et du service sur l'ensemble des marchés du monde entier. Avec le rachat du fabricant allemand de centrales à béton Elba, nous poursuivons cette stratégie également dans le secteur du béton, et nous nous positionnons désormais sur les marchés du monde entier avec des produits écologiques, sûrs et adaptés à la pratique, pour vos projets de construction de bâtiments et de routes.

Pour ce faire, outre une présence locale, près de chez vous, avec des prestations de distribution et de service après-vente, il faut également des produits adaptés aux exigences locales de votre marché. Vous profitez ainsi de connaissances globalisées, d'un service de recherche et développement centralisé en Suisse, ainsi que d'une équipe locale. Nous mettons en œuvre ce dessein avec de nouvelles organisations de production, de distribution et de service régionales en Amérique latine, en Inde, en Asie du Sud-Est et en Afrique du Sud.

Selon les marchés, les exigences relatives aux taux de recyclage des enrobés recyclés ou aux valeurs d'émissions limites autorisées continuent à augmenter. Nous vous proposons donc ici, avec nos nouveaux concepts

de postes d'enrobage permettant l'utilisation d'une proportion élevée d'enrobés recyclés, des solutions appropriées, adaptées aux besoins du marché. Ammann peut également marquer des points dans le domaine des machines avec ses toutes nouvelles techniques de mesure, de commande et de réglage, ainsi qu'avec ses concepts de cabines et de commandes parfaitement aménagés pour les opérateurs.

Tous nos efforts ont un but commun : faire d'Ammann un partenaire digne de confiance pour tous nos clients, en étant proches d'eux dans le monde entier. Nous ne perdons jamais de vue pour cela nos valeurs essentielles que sont l'indépendance, la durabilité et la crédibilité. Notre devise « Productivity Partnership for a Lifetime » sert de base pour le succès de vos projets. Faites-nous savoir en quoi nous pouvons vous aider.

Un partenariat est fondé sur la confiance. Je vous remercie du fond du cœur de la confiance que vous accordez à Ammann et je vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de notre nouveau magazine clients.

Hans-Christian Schneider
CEO et membre du conseil d'administration du
groupe Ammann



ABSOLUMENT PAS SURPRIS PAR LE FROID

QUI DIT JEUX OLYMPIQUES DIT AMMANN

Avant même le début des grandes compétitions sportives, il y a déjà une gagnante : l'industrie de la construction. En effet, en règle générale, bien avant que l'événement ne brille sur les écrans de télévision du monde entier, celle-ci doit assurer la réalisation de gros projets d'infrastructure. Nous avons déjà fait ici maints reportages sur le sujet. Mais pour ce qui est de Sotchi, c'est le must.

Dès que Sotchi s'est vue attribuer l'organisation des Jeux olympiques d'hiver 2014, une chose a été claire : il s'agirait là des jeux les plus coûteux de tous les temps, car la Russie voudrait montrer au reste du monde toute l'étendue de son potentiel en sa qualité de grande puissance. Jusqu'à ces dernières années, il n'y avait pas grand-chose à Sotchi qui satisfasse aux exigences olympiques. Tout devait être construit. C'est ainsi qu'est né le plus grand paradis de loisirs de Russie, qui soit compétitif à l'international.

Des oppositions qui fonctionnent

Il s'agit des premiers Jeux olympiques d'hiver organisés dans une ville subtropicale. Cette ville de presque 345 000 habitants, située sur la mer Noire, qui affiche le soleil et les palmiers sur son blason et qui se trouve à la même latitude que Nice, est l'un des lieux de cures et de bains les plus appréciés de Russie et elle accueille chaque année 4 millions de visiteurs. Janvier et février, où la température moyenne est de 6 °C, sont les mois les plus froids de l'année.

Le nouveau parc olympique, avec ses six nouvelles patinoires reliées les unes aux autres, a été bâti dans le quartier d'Adler, sur la plaine d'Imeretinski, directement sur les rives de la mer Noire. De là, on voit également les cimes enneigées de la principale crête du Caucase. À moins de 40 km de Sotchi s'élèvent des monts de 3000 m, précédés de quelques autres aux alentours de 1000 m. Les compétitions de ski, de bobsleigh et de luge ont été judicieusement transférées dans cette région. Le village de montagne d'environ 4000 habitants de Krasnaya Polyana se situe à environ 70 km à l'est de Sotchi, à une altitude d'environ 600 m. Une couche de neige dense recouvre habituellement la partie basse des pistes à la mi-janvier et elle atteint les 2 mètres ou plus au mois de mars. Dans la partie la plus en hauteur, la saison de ski s'étend du mois de novembre au début du mois de juin. Les conditions climatiques ne sont donc pas aussi mauvaises qu'on pourrait le croire au premier abord. Mais là où, il y a quelques années encore, des poules domestiques caquetaient çà et là, des sangliers fuyaient devant les loups et un télésiège

Anna Marynova, shutterstock.



Des millions de touristes profitent chaque année des plages de Sotchi. La « Côte d'Azur russe » invite à la baignade, à la plongée, à la voile et au surf sur la mer Noire.



shutterstock.

Sotchi, avec au premier plan ses constructions dédiées aux Jeux olympiques d'hiver, s'étend sur 145 kilomètres et constitue par là même la plus longue ville d'Europe.



Ouvrage impressionnant : la rocade qui fait le tour du quartier d'Adler ceint les différents sites sportifs olympiques de Sochi.

en bois représentait à lui seul le progrès, il a fallu construire des hôtels, des remontées mécaniques et des routes modernes. « Olympstroy », le coordinateur national de l'ensemble des travaux de construction liés aux Jeux olympiques a mis en adjudication 55 méga-projets. Le goulot d'étranglement s'est révélé être le réseau d'infrastructures dans et autour de la ville portuaire de Sochi. La direction des transports spécialement créée a coordonné les travaux de construction pour les routes, les voies fer-

rées, les ports et les rivières, et elle a surveillé le transport de tous les types de marchandises et de matériaux. La plupart des matériaux ont été livrés par train ou par bateau.

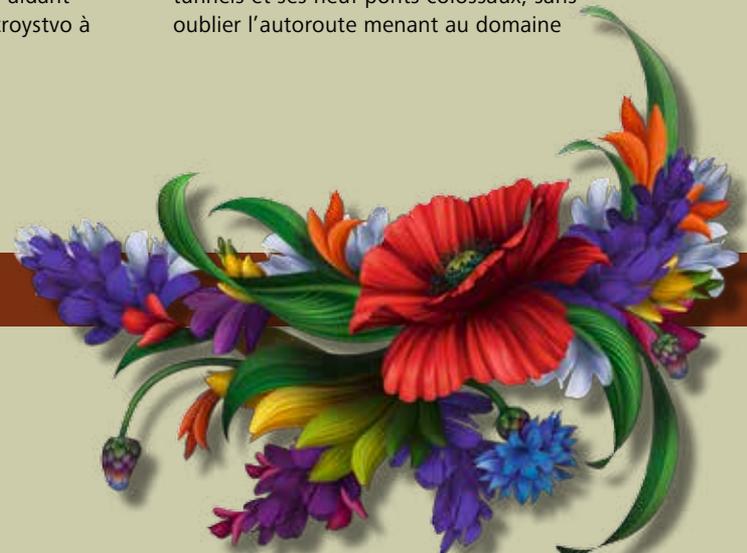
La bonne technique

On pourrait dire que, sans Ammann, il n'y aurait pas eu de Jeux olympiques à Sochi. Il y a six ans, les premiers rouleaux d'Ammann prenaient déjà le départ, aidant ainsi la société Kuban Blagoustroystvo à

construire les premières routes au sein du parc olympique. Ce n'est qu'après leur achèvement que les nouveaux édifices sportifs ont pu être bâtis. Puis, cela a continué sans interruption et la moindre parcelle a été construite. Sont ainsi sorties de terre l'autoroute le long de la mer Noire, la route menant à l'aéroport rénové et étendu, la Magistrale centrale de Sochi, la Kurortny Prospekt située en parallèle – avec ses six tunnels et ses neuf ponts colossaux, sans oublier l'autoroute menant au domaine



Les poupées gigognes russes en bois multicolores matriochkas sont également souvent dénommées par erreur babouchkas – baba, femme, grand-mère.





shutterstock

Dans les montagnes situées aux alentours de Sotchi, il y a de la neige de novembre à juin. Grâce aux Jeux olympiques, LE site de sports d'hiver de Russie, équipé de plus de 60 remontées mécaniques a vu le jour.

skiable de Krasnaya Polyana. Cette dernière, qui a déjà été l'un des projets d'infrastructure les plus complexes et les plus coûteux, a néanmoins été couplée en parallèle avec un tronçon de chemin de fer de 48 km avec trois nouvelles gares. Et tout cela, au milieu et à travers les montagnes. C'est pourquoi il a fallu traverser le lit d'un

fleuve et construire des tunnels sur une distance de 27 km. Toutes les sociétés connues que compte l'industrie de la construction russe ont mis la main à la pâte pour la réalisation de ces méga-projets. Parmi elles, on trouve les sociétés de renom OOO Dortransservice, OOO Kuban Blagoustroystvo et OOO Krasnoarmejskoye DRSU. Etant donné

que les grandes entreprises de construction russes n'ont pas été en mesure de faire face seules aux vastes travaux, de nombreux sous-traitants sont venus du sud de la Russie, en particulier de la région de Krasnodar. Plus de 50 sociétés ont ainsi apporté dans leurs bagages les rouleaux et les finisseurs d'Ammann. Comme les chantiers qui leur



shutterstock

Les blinis sont une sorte de crêpe originaire d'Europe de l'est. Ces galettes sont mangées chaudes et partiellement roulées. Le fromage blanc, la viande hachée, le hareng fumé et salé, les sprats, les sardines, le saumon ou le caviar en sont les garnitures les plus connues. Pour le thé, ils sont servis avec de la crème aigre, de la confiture, du miel, du fromage ou du lait condensé sucré.



Iurii Osadchi, shutterstock.

C'est dans l'impressionnant palais des glaces du Bolchoï, situé à côté de la Schaiba Arena, que se sont déroulées les compétitions olympiques de hockey sur glace.

étaient dévolus étaient de taille moyenne ou importante, ce sont avant tout les plus gros finisseurs, de type AFT 350 et 500, qui ont pu faire la preuve de leur savoir-faire. En termes de rouleaux, c'est toute la palette de modèles, du rouleau de terrassement au rouleau de compactage d'enrobés, qui a pu être vue dans et aux alentours de Sotchi, de même que pour l'extension de la seconde piste de décollage et d'atterrissage de l'aéroport de Sotchi, qui, avec ses 3,5 km de longueur, satisfait désormais aux standards internationaux. Une autre étape importante

a été la construction du nouveau circuit de Formule 1. Au final, c'est là qu'a été exigée la plus grande qualité de pose. Tout comme pour les autres travaux de construction, les rouleaux utilisés ont pu, là aussi, répondre à ces fortes exigences.

Le fait que la construction des routes se soit aussi bien déroulée tient aussi à la qualité des enrobés fournis. Les postes d'enrobage d'Ammann y ont joué un rôle central. La société KDB exploite à Sotchi même un poste d'enrobage Just Black 120, qui a pris part avec zèle à la réalisation des nombreux

petits et gros travaux de construction sur place. Un autre poste d'enrobage de KDB, de type Uniglobe 240, en service à Krasnodar, a fourni en association avec un CB 150 de la société DorTransServis, un autre Easybatch 90, ainsi qu'un ancien EuroMea 240 Quick, les enrobés utilisés pour la construction de l'autoroute le long de la mer Noire. Lorsque la situation a vraiment commencé à chauffer à Sotchi, les enrobés ont été transportés sur 300 km jusqu'à leur lieu de pose. Ça laisse imaginer les dimensions magistrales qu'ont pris les travaux de construction

Anna Marynova, shutterstock



Le centre médias, ici encore en construction au mois de juillet 2013, peut accueillir quatre mille journalistes.



Ammann

Trois rouleaux à pneus Ammann lors du compactage de la piste de Formule 1, dans le parc olympique. Le grand prix de Russie se déroulera pour la première fois ici, à l'automne 2014.



Anna Merlynova, shutterstock

À Sotchi, on ne pouvait s'appuyer sur à peu près rien d'existant. Il a donc fallu également construire et aménager totalement la piste de bobsleigh de Krasnaya Polyana.

pour les Jeux olympiques d'hiver, qui ont pourtant été maîtrisés de façon remarquable par les hommes et les machines.

Bonnes perspectives

Ce sont les touristes qui permettront de savoir si la capacité des installations et des nouveaux hôtels et immeubles d'apparte-

ments du village olympique de Krasnaya Polyana sera pleinement exploitée ou pas lors des prochains hivers. Pour les patinoires situées au cœur de Sotchi, des concepts de réutilisation ont été prévus. L'une d'elles sera ainsi convertie en stade de football, puisque Sotchi est l'une des 12 villes qui accueillera la Coupe du Monde de football 2018. Du reste,

Ammann va de nouveau avoir beaucoup à faire en vue de la préparation de la Coupe du Monde de football 2018. À partir de 2014, un grand prix de Formule 1 se déroulera à Sotchi, et ce, pour les quatre années à venir. La construction d'infrastructures reste pour des années encore un important champ d'activités pour le gouvernement et l'économie russes. Le plan à longue échéance jusqu'à 2030 prévoit des projets d'une valeur globale de 1,75 billion d'euros. Pour accélérer ces projets, une plateforme d'appels d'offres centralisée spécifique aux projets de

shutterstock



L'été, à Sotchi, des noix et des friandises sont proposées à la vente directement dans la rue.



Iuri Osatchi, shutterstock

Le vendredi 7 février 2014 : cérémonie d'ouverture des XXII^{es} Jeux olympiques d'hiver.



Iurii Osadchi, shutterstock

Les Jeux olympiques d'hiver 2014 ont offert pendant deux semaines un spectacle de très haut niveau.

Autre champ d'action

Les infrastructures de transport russes sont dans un très mauvais état. 8 % seulement des routes sont à plusieurs voies et un tiers de l'ensemble des routes nationales est notoirement surchargé. Environ 46 000 lotissements et villages sont totalement, ou tout au moins à certaines saisons, coupés du réseau routier. Conséquence amère pour l'économie : la part du transport dans les coûts de production se situe entre 15 et 20 % en Russie. Dans les pays développés, il est d'environ 5 à 7 %.

constructions publics a été ouverte sur Internet en 2013. Par ailleurs, des partenariats public-privé devront également être utilisés de façon plus intensive pour assurer le financement et la réalisation de projets. Les gros chantiers liés à la préparation de la Coupe du Monde de football 2018 devront être alimentés en matériaux de construction le plus rapidement possible. Le Ministère du Développement Régional encourage donc les constructeurs à venir s'établir au plus proche des futures villes organisatrices. Il serait également expressément établi que les techno-

logies de recyclage des déchets générés par la fabrication des matériaux de construction seront subventionnées. La technique mobile, susceptible de suivre les différents chantiers, est particulièrement intéressante. Avec le savoir-faire d'Ammann dans la fabrication d'enrobés à basse température, dans l'utilisation des matériaux recyclés, dans le compactage intelligent avec des compacteurs surveillés par ordinateur, ainsi que dans la pose des enrobés avec des finisseurs Ammann, les clients russes ont en main la technique parfaite, qui permet d'économiser de l'énergie et de ménager l'environnement.



Anna Martynova, shutterstock

Comme attendu, le parc olympique de Sochi agit comme un aimant auprès du public.



CONCEPTION TOUR-
NÉE RÉSOLUMENT
SUR L'UTILISATION
D'ENROBÉS RECYCLÉS.
UN POSTE D'ENRO-
BAGE UNIVERSAL HRT
CHEZ M-ASPHALT
À ORANIENBURG,
ALLEMAGNE.

CHANGEMENT DE RÔLE DANS LE RECYCLAGE

DU RÔLE SECONDAIRE AU RÔLE PRINCIPAL

Il y a quelques années encore, la question était de savoir combien de matériau recyclé pouvait être ajouté à une formule. Aujourd'hui, la question est plutôt, combien de nouveau matériau peut-on ajouter au matériau recyclé. Durant ces 10 dernières années, le recyclage prend de plus en plus d'importance dans l'entretien des routes. Le véritable recyclage des enrobés et donc l'avenir de la construction de routes.



La carte routière du monde montre aujourd'hui deux grands réseaux routiers à rénover : celui des USA et celui de la « vieille » Europe – représentant chacun environ sept millions de kilomètres. Ainsi, le besoin en enrobés pour l'entretien des routes va, à l'avenir, largement dépasser celui de la construc-

tion de nouvelles routes. Aujourd'hui déjà, on construit moins de nouvelles routes en Europe de l'Est. Les enrobés produits sont donc utilisés essentiellement pour la rénovation et l'extension des capacités du réseau routier existant. Ainsi, des millions de tonnes d'enrobés recyclés sont produits chaque année et

réutilisés, à quelques exceptions près, pour la construction de nouveaux revêtements.

Protection des ressources sans restriction sur la qualité

Les enrobés sont l'un des rares matériaux à pouvoir être recyclés à 100 % et, avec



1,6 milliard de tonnes par an, également les plus produits dans le monde. Alors que d'autres matériaux perdent de leur valeur après chaque recyclage, les enrobés peuvent être réutilisés plusieurs fois sans perdre leurs caractéristiques d'origine. Les enrobés dans la construction de routes permettent un cir-

cuit de matériau fermé. Durant ces dernières décennies, les maîtres d'œuvre, la recherche et l'industrie de la construction de routes en Allemagne et dans le monde entier soutiennent l'utilisation toujours plus élevée d'enrobés recyclés. Etant donné que les enrobés sont fabriqués essentiellement à

partir de roches locales et de bitumes dérivés du pétrole, leur recyclage contribue fortement à protéger les ressources. En conséquence, l'énergie dite « grise » nécessaire à l'extraction, le stockage, le transport, etc. des matières premières primaires a été fortement abaissée.



La première installation HRT a attiré les visiteurs du salon Bauma à Munich comme un aimant et a été remise, pendant le salon, au client australien Downer.

Nécessité d'un grand savoir-faire

Le véritable recyclage consiste à réutiliser les enrobés provenant d'anciennes routes pour reconstruire des revêtements de grande qualité. L'idée est donc d'utiliser le plus d'enrobés recyclés possible, d'ajouter des granulés de correction, un nouveau liant et des additifs, pour obtenir un nouvel enrobé de très grande qualité. Les conditions techniques pour un circuit fermé d'enrobés recyclés sont donc présentes et leur utilisation va s'accroître de plus en plus à l'avenir. L'utilisation d'enrobés recyclés demande toutefois beaucoup de contraintes aux producteurs et à leurs installations. Il est crucial que le réchauffement des enrobés recyclés se fasse tout en douceur. En effet, le bitume contenu dans les enrobés subit un processus d'altération, aussi bien lors de la production que lorsqu'il est posé sur une route. En résumé, cela signifie que le bitume devient plus visqueux et cassant. Ce processus de vieillissement peut être fortement réduit en utilisant des méthodes de préparation adaptées ou en ajoutant des additifs spéciaux. Selon le niveau de recyclage visé, plusieurs techniques et technologies sont à la disposition des producteurs d'enrobés.

High Recycling Technology – abréviation HRT

Suite au changement de paradigme de ces dernières années, l'acteur secondaire qu'était le recyclage devient un acteur principal et par là même l'élément essentiel. Le poste

d'enrobage Universal HRT (High Recycling Technology) d'Ammann permet le traitement de grands pourcentages de recyclés et répond ainsi au changement fondamental de la philosophie dans la production d'enrobés. La différence visible par rapport à un poste d'enrobage conventionnel est le placement de l'ensemble du système de recyclage à la verticale, au-dessus du malaxeur, permettant ainsi de réduire au minimum l'usure et de garantir un transport optimal des enrobés recyclés chauds. La technologie HRT signifie qu'il est possible d'ajouter des additifs dans la tour de malaxage de l'installation, d'effectuer des travaux de contrôle et de maintenance et de surveiller l'ensemble du processus à partir d'une commande. À propos : la technologie ultra-moderne du poste d'enrobage HRT a immédiatement séduit. Depuis le dernier salon Bauma à Munich, nous avons vendu de nombreuses installations en Europe – et même quelques-unes avec une production de recyclés de 100 %.

« LA « HIGH RECYCLING TECHNOLOGY » EST LA NOUVELLE PHILOSOPHIE DE PRODUCTION DE RECYCLÉS QUI TIEN COMPTE DES NOUVELLES ÉVOLUTIONS ENVIRONNEMENTALES ET DE LA PROTECTION DES MATIÈRES PREMIÈRES. CE NOUVEAU CONCEPT SOUTIEN UNE CONSTRUCTION DURABLE DE ROUTES. »

Rolf Jenny, Head of Business Development, Ammann Group, Suisse

« JE SUIS TRÈS IMPRESSIONNÉ DE VOIR À QUEL POINT LES ENROBÉS RECYCLÉS SE LAISSENT FACILEMENT METTRE EN ŒUVRE. »

Rosco Whitcombe, conducteur de rouleaux pour enrobés depuis 40 ans chez Downer en Australie

« COMME SOUHAITÉ, L'INSTALLATION HRT D'AMMANN A PERMIS D'AUGMENTER CONSIDÉRABLEMENT NOS CAPACITÉS. NOUS AVONS D'ORES ET DÉJÀ CONSTATÉ QUE LA PRODUCTIVITÉ PEUT ÊTRE ACCRUE SANS POUR AUTANT DIMINUER LA FLEXIBILITÉ. »

Steve Ainscow, Surfacing Manager chez Downer en Australie du Sud

« L'INSTALLATION HRT PERMET UNE PRODUCTION AVEC DES MÉLANGES CHAUDS, DES ENROBÉS À BASSE TEMPÉRATURE AINSI QUE DES ENROBÉS À FROID. TOUT CECI FAIT PARTIE DU CONCEPT DE DURABILITÉ ET DE FLEXIBILITÉ DE CETTE INSTALLATION. »

Andreas Biedermann, expert en enrobés basse température chez Ammann Group, Suisse



Ammann

INTERVIEW AVEC **PETER GÄRTNER**, DIRECTEUR DE LA CONSTRUCTION CHEZ AMMANN ASPHALT GMBH À ALFELD

Quelle est la plus grande différence entre un poste d'enrobage « normal » et un « poste d'enrobage HRT »?

Peter Gärtner : « Alors que sur les postes d'enrobage conventionnels les enrobés recyclés sont ajoutés dans le processus de production, sur le poste d'enrobage HRT, ils sont le matériau essentiel. Tout a été adapté, lors de la conception de cette installation, au traitement d'enrobés recyclés. Plus encore, ceux-ci sont l'élément essentiel et ont donc modelé fortement le design de l'installation. »

Quel a été le déclencheur d'une telle décision, à savoir de réfléchir à un nouveau design très différent du précédent ?

Peter Gärtner : « La particularité intrin-

sèque des enrobés recyclés a joué un rôle très important. En effet, ce type de matériau est plus difficile à transporter, à réchauffer, à doser et à stocker qu'un nouveau matériau. Il a donc fallu envisager un transport plus court, plus direct et plus simple des enrobés recyclés entre l'installation et le malaxeur. Ainsi, le matériau nouveau plus facile à manipuler est relégué au second plan. Le recyclage est au cœur de la conception. »

C'est maintenant clair. Mais que signifie concrètement HRT ?

Peter Gärtner : « La mise en application de ce qui précède nous a obligés à centrer le malaxeur sous le côté recyclage de la tour de malaxage, de manière à ce que les enrobés

recyclés soient transportés à l'horizontale. Ce positionnement nous a permis d'éliminer les réservoirs asymétriques ainsi que les gouttes de transport inclinées. Ainsi, l'installation est très compacte et moins haute. De plus, le raccourcissement drastique des distances au sein de l'installation réduit considérablement l'usure et les coûts énergétiques (chauffage des voies de transport) ».

Trouve-t-on d'autres nouveautés ou développements au sein du concept HRT ?

Peter Gärtner : « Oui bien sûr. On retrouve toujours, dans chaque nouveau modèle, nos toutes dernières connaissances technologiques et innovations. Etant donné que, pour le concept HRT il est plus facile de passer d'une formule d'enrobés recyclés à une autre, la flexibilité en termes de préparation continue d'enrobés est plus grande. Concrètement, cela signifie que le concept HRT dispose deux systèmes d'ajouts d'enrobés recyclés différents et que ceux-ci peuvent être également combinés. L'ajout de recyclés à

froid se fait directement dans le malaxeur et/ou l'ajout à chaud dans le tambour parallèle ou le tambour RAH100. »

Qu'en est-il de la production d'enrobés à des températures moins élevées ?

Peter Gärtner : « Ce procédé est possible à tout moment. La production d'enrobés à basse température peut se faire, d'une part, par le biais d'un générateur de mousse et, d'autre part, en ajoutant à froid des roches finement concassées directement dans le malaxeur et à chaud des roches plus grosses dans le tambour parallèle ou le tambour RAH100. De cette manière, le bitume issu des enrobés recyclés est réchauffé avec beaucoup de précautions. Cette combinaison ajout à froid et ajout à chaud influence considérablement la température des enrobés. Ceci doit être pris en considération, en particulier lors de la production d'enrobés à basse température.

Est-ce que d'autres optimisations ont été apportées par rapport aux postes d'enrobage classiques ?

Peter Gärtner : « Oui, bien sûr. Outre les avantages mentionnés ci-dessus, le nouveau design apporte un plus supplémentaire pour un détail très important : lors de la production d'enrobés par ajout à froid d'enrobés recyclés, il faut aspirer la vapeur qui se forme. La construction HRT permet un positionnement vertical de l'évacuation de la vapeur d'eau, dans un volume encore jamais atteint. Ce positionnement a permis de coordonner l'aspiration par rapport au dosage et d'optimiser ainsi le processus de malaxage. »

Autre sujet important, les travaux de maintenance sur une installation. Qu'en est-il sur l'installation HRT ?

Peter Gärtner : « Malgré des voies de transport optimisées, la maintenance et les contrôles réguliers sont essentiels. L'expérience montre que ceux-ci sont effectués avec plus d'attention par le personnel travaillant sur l'installation lorsque les points sensibles sont facilement accessibles. C'est la raison pour laquelle l'installation HRT est équipée de larges passerelles et plateformes. »

La nouvelle installation Universal HRT semble avoir été bien acceptée par le marché. Quelle est votre conclusion ?

Peter Gärtner : « La mission première de l'installation HRT est de recycler les enrobés et de permettre ainsi au chef mélangeur de préparer de manière rentable toutes les sortes d'enrobés, de la couche porteuse à la couche de finition. Il peut, de cette manière, choisir de favoriser les enrobés recyclés ou les nouveaux enrobés. Le matériau de substitution peut être adapté en continu et très précisément à la formule du matériau principal. En fin de compte, un concept tourné vers l'avenir. »

Avec des processus et des installations adaptés, il est possible de traiter et de recycler 100% des enrobés recyclés.





Stephan Morgenroth

Stephan Morgenroth, directeur chez M-Asphalt à Gardelegen, une filiale de la société Matthäi Rohstoff GmbH & Co. KG, considère que le recyclage des enrobés est l'avenir de la construction des routes.

CONVAINCU PAR LE RECYCLAGE

CRÉATION DE **VALEURS** DURABLES

Depuis plus de 30 ans, le groupe Matthäi et Ammann collaborent étroitement dans le développement de nouveaux concepts d'installations. Comme cela a été le cas pour la série HRT. Dans cette interview Stephan Morgenroth, directeur chez M-Asphalt à Gardelegen en Allemagne, explique la puissance d'innovation des deux sociétés et pourquoi le recyclage des enrobés est l'avenir de la construction des routes.

Vous travaillez depuis plus de 20 ans chez Matthäi. Qu'appréciez-vous particulièrement chez Matthäi ?

Stephan Morgenroth : « Matthäi est une société à la fois très collégiale et moderne dans son style de management. Ceci implique d'un côté de la discipline, mais de l'autre également beaucoup de liberté. Les initiatives personnelles sont très appréciées. Au sein de cette société, chaque employé est un entre-

preneur. Toute sa vie, Gerhard Matthäi a motivé ses collaborateurs à s'investir dans leur travail. Quel que soit le niveau de formation ou la position hiérarchique d'une personne. Si une idée est bonne, elle sera appliquée rapidement. Ceci est possible uniquement parce que les chemins de décision sont courts et ceux de la communication directs. »

Quelle est votre vision personnelle ? Ou autrement dit, qu'est-ce qui vous fait avancer ?

Stephan Morgenroth : « À côté de mon activité de directeur général, je suis, depuis 2010, également sociétaire. À ce poste, j'aide par mes conseils à développer la société Matthäi et à la faire avancer. Pour moi personnellement, il est très important de créer des valeurs durables et intergénérationnelles dans la région. Lorsque l'on passe près d'une autoroute, c'est un sentiment de satisfaction de dire à ses enfants, regardez, c'est moi qui l'ai réalisée. »

Pouvez-vous être plus concret ?

Que faut-il comprendre ?

Stephan Morgenroth : « L'homme a besoin de voies de transport, que ce soit sur l'eau, dans les airs ou sur les routes. Nous avons besoin de routes partout. Soit nous en construisons de nouvelles, soit nous entretenons celles qui existent déjà. La plupart des routes en Allemagne sont faites à partir d'enrobés. Ce matériau thermoplastique peut être rénové à peu de frais et être réutilisé. C'est ici que commence le développement durable. Il est en effet très aisé de recycler le matériau. Ceci permet non seulement de protéger les ressources, mais également de produire à moindre coût. Il ne faut toutefois pas faire des économies sur le recyclage. Nous produisons des enrobés de recyclage d'excellente qualité. Et avec une qualité encore meilleure que celle des enrobés conventionnels, nous souhaitons inciter nos clients à utiliser plus d'enrobés recyclés. Nous leur fournissons une prestation préalable, car nous sommes convaincus par le recyclage des enrobés ».

En quoi la société Matthäi se distingue-t-elle des autres ?

Stephan Morgenroth : « Nous avons, au sein de la société, une chaîne de création de valeur complète. Cela signifie que les pierres

sont extraites de nos propres carrières et que nos cinq postes d'enrobage fournissent les enrobés. Ce qui est, soit dit en passant, un produit de niche pour nous, notre activité principale étant la construction de routes et le génie civil. Nous sommes à la fois fournisseur, producteur et exécutant. Que vous souhaitiez vivre dans une maison flottante ou que vous soyez intéressé par des pavés pour votre entrée, par des enrobés ou encore par la construction d'une nouvelle voie. La qualité est toujours au cœur de ce que nous faisons.

Depuis combien de temps travaillez-vous personnellement avec Ammann ?

Stephan Morgenroth : « J'ai pris contact avec Ammann pour la première fois en 2005. À l'époque, j'étais responsable de la planification et de la réalisation de notre poste d'enrobage à Reinstedt. Hermann Märtens (ancien directeur chez Ammann Asphalt GmbH), Monsieur Jenczmionka (ancien monteur en chef chez Ammann) et moi-même avons travaillé sur la conception d'un tambour de recyclage pouvant recevoir plus de 60 % d'enrobés recyclés. Cette installation était un test pour la future installation de Gardelegen équipée du premier tambour RAH100 d'Ammann ».

La collaboration entre les sociétés Ammann et Matthäi est une longue tradition. Quel est le secret du succès de cette collaboration qui dure depuis 30 ans ?

Stephan Morgenroth : « Ce partenariat repose sur la bonne collaboration qu'il y avait

entre Gerhard Matthäi et Hermann Märtens. Monsieur Matthäi était un visionnaire et a trouvé, en la personne de Monsieur Märtens, le partenaire idéal pour échanger, développer et finalement réaliser des idées innovantes et tournées vers l'avenir. Chez Ammann, nous avons toujours trouvé un partenaire à notre écoute lorsque nous avons une nouvelle idée. »

À propos, Matthäi est comme Ammann, un pionnier de la première heure. Nous avons en effet créé le premier concept Superquick, le pont-basculé sous la trémie de chargement, le premier tambour RAH100 ainsi que l'installation HRT d'après vos demandes. Quelle est votre motivation ?

Stephan Morgenroth : « Être une entreprise moyenne apporte certains avantages. Les voies décisionnelles sont courtes et les voies de communication directes. Ainsi, il est facile d'évaluer très rapidement les avantages et les inconvénients d'un nouveau projet, de calculer et de soupeser les risques et d'analyser la répartition des chances. Si une idée est bonne, elle est rapidement mise en œuvre afin de garder une certaine avance sur la concurrence. C'est ainsi et seulement ainsi que nous pouvons réaliser des projets avec succès. »

D'où vous est venue l'idée d'un poste d'enrobage utilisant essentiellement des enrobés recyclés ?

Stephan Morgenroth : « Nous avons eu

BREF PORTRAIT

Nom

Stephan Morgenroth

Situation familiale

Marié, 2 enfants (18 et 19 ans)

Âge

44 ans

Résidant à

Dobberkau, Allemagne

Poste

Directeur général de Matthäi Rohstoff GmbH & Co. KG, sociétaire de Matthäi Verwaltung GmbH

Carrière professionnelle chez Matthäi

1993–1994 Directeur du parc de véhicules

1994–1995 Directeur des usines de béton

1995–2005 Directeur des postes d'enrobage

Depuis 2005 Directeur général des postes d'enrobage

Postes auparavant

A déjà travaillé chez Matthäi pendant ses études de construction mécanique et a fait, pendant son activité chez Matthäi, des études professionnelles en alternance

Loisirs

Chasse, pêche, ski

beaucoup de succès avec le tambour RAH100 de Gardelegen. Pour le site d'Oranienburg, l'ajout important d'enrobés recyclés était au cœur du projet. L'origine du « HRT » – comme il s'appelle aujourd'hui – remonte à 2010. L'idée était de fournir à nos clients la meilleure qualité d'enrobés qui soit, d'être le plus flexible possible et d'afficher la plus grande efficacité énergétique possible. Lorsque l'on souhaite traiter autant d'enrobés recyclés, il est important que l'installation soit parfaitement optimisée en matière d'usure et de flux de matériau. Ensemble, avec Ammann, nous avons optimisé le concept de la tour de malaxage. Maintenant si vous voulez savoir pourquoi l'année dernière nous avons exposé une installation HRT australienne au salon Bauma, c'est très simple : les responsables de la société Downer avaient vu les plans lors de leur visite à Gardelegen et avaient été immédiatement enthousiasmés et séduits par le concept. Et ils ont eu les autorisations avant nous. »

La devise de Matthäi est « Nous pensons également à demain. La qualité est le chemin qui y mène. Matthäi c'est la qualité. Car nous croyons que le profit seul n'est pas l'avenir. » Ce sont des mots forts. Vous voyez-vous comme un modèle au sein de la branche ?

Stephan Morgenroth : « Nous suivons notre propre chemin. Pour moi, par exemple, chaque poste d'enrobage est unique. Adapté aux conditions locales et aux besoins. Pour une petite installation située uniquement « en ville », la flexibilité est de rigueur. Si une installation se trouve plutôt proche d'une autoroute, elle devra fournir plus d'enrobés compacts. Un poste d'enrobage proche de notre carrière a d'autres besoins qu'un même poste d'enrobage qui doit traiter de grandes quantités d'enrobés recyclés. Mais il est clair que l'avenir appartient clairement aux grandes usines d'enrobés bien situées. En effet, une bonne situation est essentielle pour le traitement de grandes quantités d'enrobés recyclés. Le recyclage c'est l'avenir – j'en suis persuadé. »

Nous vous remercions pour cette interview très intéressante.

LE GROUPE MATTHÄI

L'engagement en Allemagne et en Europe est multiple. Matthäi est spécialisé dans le développement et la production propre d'enrobés et de bitumes d'excellente qualité. Matthäi extrait dans ses propres carrières, en Pologne, en Finlande et dans les Pays baltes, des matières premières de très grande qualité. L'activité béton complète le portefeuille. Matthäi mise sur le savoir-faire depuis plus de 80 ans ainsi que sur l'engagement de ses 1800 employés répartis dans 30 filiales.

EVENTAIL DES PRESTATIONS

Construction de routes Enrobés, béton, pavés, asphaltes coulés, fines couches de bitumes appliqués à chaud, Inline Pave

Terrassement et génie civil Terrassement, constructions de décharges, de digues, de canalisations et de conduites

Bâtiments Immeubles, ponts, assainissement de ponts, constructions industrielles, constructions de hangars, étanchéification de bâtiments, éoliennes et constructions de centrales électriques

Constructions clé en main et projets PPP
Infrastructures pour ports et aéroports

Construction de voies Nouvelles constructions, entretien, constructions de voies communales, de voies pour les grues dans les ports et installations industrielles

Constructions hydrauliques Dragages, travaux de fascinage, de palplanches, constructions hydrauliques en acier, étanchéification d'argile, repérage hydrographique / hydrographie

Technologies environnementales Réhabilitation de sites, recyclage de matériaux, préparation des sols, préparation des matériaux de recyclage contaminés

Floating Homes Les maisons flottantes sont des espaces d'habitation révolutionnaires et uniques en leur genre

Sites Allemagne, Pologne, Lettonie, Estonie et Finlande.





AMMANN RACHÈTE LA SOCIÉTÉ ELBA

CENTRALES À BÉTON POUR LES MARCHÉS

En février, les sociétés Ammann et Elba ont fait savoir que l'usine Elba-Werk Maschinen-Gesellschaft mbH avait été rachetée par la société Ammann. En intégrant dans sa gamme de produits le producteur allemand de centrales à béton haut de gamme très en vogue sur les marchés internationaux, le groupe Ammann a complété idéalement son offre de postes d'enrobage et de machines.



Les centrales à béton de la société Elba se sont bien établies sur les marchés internationaux et sont très demandées – comme ici au Nigeria : Centrales à béton mobiles Beton Center EBC D 105.

S INTERNATIONAUX

Le nom Elba est l'abréviation de Ettliger Bau-
maschinen. La société, créée en 1948, a tou-
jours été entre les mains de particuliers et a,
aujourd'hui encore, son siège social à Ettlin-
gen dans le Bade-Wurtemberg dans le sud-
ouest de l'Allemagne. En quelques années

seulement, Elba c'est fait un nom sur les mar-
chés internationaux dans les centrales à béton
haut de gamme « Made in Germany ».

Une fièvre innovante pour plus de succès
Les centrales à béton Elba ont participé à de

nombreux projets nationaux et internatio-
naux. Pour ne citer que quelques exemples :
Potsdamer Platz à Berlin, stade olympique à
Munich, aéroport de Londres Heathrow, aéro-
port de Dubaï, barrage des Trois-Gorges sur
le Jangtsekiang en Chine, la Donbass Arena



Garage où fut fondée l'entreprise « Ettliger Baumaschinen » en 1948. Aujourd'hui, la société Elba dont le siège social est à Ettlingen, emploie environ 130 personnes (photo de droite).



Malaxeur à mélange forcé à un arbre EMS 2500.



Malaxeur planétaire à contre-courant EMPG 1000.



Centrale à béton EBC B 200 (Qatar).

(stade de football 5 étoiles) à Donezk en Ukraine ainsi que des ponts spectaculaires au Pays de Galles, à Hong-Kong ou en Égypte. Toutes les pièces et les composants sont mis au point, conçus et produits à Ettlingen par une équipe d'environ 130 collaboratrices et collaborateurs qualifiés. Par ailleurs, la fonctionnalité de l'ensemble des installations et systèmes de commande est testée en usine avant leur livraison.

L'innovation en matière d'ingénierie est une tradition chez Elba. En effet, c'est ici qu'a vu le jour en 1949 le premier racleur électrique au monde, baptisé « Dragline manuelle d'Ettlingen ». D'autres innovations ont suivi : première centrale à béton mobile et compacte avec malaxeur grim pant, première dragline radiale entièrement automatique ou encore premier système de commande de centrale assisté par ordinateur.

Plus de 60 ans d'expérience dans la construction de malaxeurs à béton

Durant les premières années qui ont suivi sa création, la société Elba produisait de simples malaxeurs de béton. Aujourd'hui, c'est un malaxeur à mélange forcé moderne, certifié et au top de la technique qui est au cœur de chaque centrale à béton Elba. Ce malaxeur se distingue également par le principe du double venturi pouvant être utilisé aussi bien avec un ou deux arbres.

Les malaxeurs planétaires à contre-courant sont essentiellement utilisés dans la production de pierre. Sur certains modèles de malaxeurs planétaires, il est possible, en option, de régler des rapports de vitesse différents entre le rotor et le couronnement du malaxeur. Ceci permet, au sein d'un cycle de malaxage, d'avoir des cinématiques de malaxages différentes.

Leader dans la construction de centrales à béton

Dans la construction de centrales à béton fixes également, Elba est le leader. Equipées de malaxeurs à mélange forcé Elba, ces centrales à béton sont fiables et économiques tout en permettant la production de béton de qualité. De plus, ils existent dans différentes tailles et pour des applications les plus diverses. La structure modulaire des installations linéaires garantit un transport aisé et des temps de montage courts.

Les centrales à béton mobiles affichent des temps de montage et de démontage très courts. La conception judicieuse de centrales super-mobiles et l'utilisation de malaxeurs à mélange forcé séduisent les acheteurs du monde entier. En particulier lorsque les chantiers ont une date buttoir comme dans la construction d'aéroports, de routes de circu-



AMMANN
ELBA



**Centrale à béton super-mobile
(Grande-Bretagne).**



Module EM-L (fabrication d'éléments en béton).



Doseur en série (France).

lution ou de barrages. Même dans des conditions climatiques les plus difficiles, les installations affichent la plus grande fiabilité qui soit. De plus, en raison des grandes possibilités de stockage de granulats, ces installations offrent les mêmes conditions-cadres que les installations stationnaires.

La gamme de prestations de la société Elba est complétée par un service après-vente et de pièces détachées très étendu.

Un complément parfait pour Ammann

En faisant l'acquisition de la société Elba, Ammann renforce sa position dans le secteur international des centrales à béton. En particulier sur les marchés d'Europe centrale, de Russie/CEI, du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord, Elba est synonyme, depuis des décennies, d'installations haut de gamme dans le domaine du béton. Dans le sillage de la

reprise de l'équipe de direction en place, extrêmement bien rodée, la succursale d'Ammann à Ettlingen va devenir le centre du béton du groupe Ammann. Avec cette orientation et les synergies dans les domaines des commandes d'installation et processus de mélange, l'acquisition constitue pour Ammann le complément idéal en tant que sous-traitant et prestataire dans l'industrie du bâtiment. L'organisation de distribution et de service Ammann déjà en place dans le monde entier, va permettre de renforcer la commercialisation des produits Elba dans toutes les régions.

Hans-Christian Schneider, CEO groupe Ammann :

« Nous sommes très heureux d'avoir trouvé, en Elba, le partenaire idéal dans le domaine des centrales à béton mises au point et produites en Alle-

magne, nous sommes en mesure de couvrir les besoins de nos clients internationaux avec des produits de qualité bien établis, quel que soit le matériau de construction. »

Axel Bullinger, ancien gérant d'Elba et gérant de la nouvelle succursale d'Ammann à Ettlingen :

« L'intégration au sein du groupe Ammann et l'investissement dans le site nous donnent la sécurité et la possibilité de distribuer et de perfectionner, sur le long terme, nos produits sous la houlette d'une entreprise d'envergure internationale. Le réseau de succursales et de partenaires sous contrats d'Ammann nous rapproche encore davantage de nos clients. Je suis convaincu que le portefeuille de produits élargi donnera un élan décisif à Ammann, mais aussi à mon ancienne équipe. »



L'ARP 95 remporte les tests haut la main grâce à ses performances de compression et à sa simplicité d'utilisation.

READY FOR 2014

L'ARP 95 TESTÉ EN SUISSE

L'ARP 95 est le top-modèle de la ligne de rouleaux pour enrobé chez Ammann. Ce rouleau tandem de la catégorie 9 tonnes offre une puissance de compactage extrêmement efficace et un vaste champ d'application, comme l'ont prouvé de manière impressionnante les tests auxquels il a été soumis en Suisse.

Après la présentation de l'ARP 95 au salon Bauma de Munich, l'année 2013 a principalement permis de le tester et de récolter les retours et commentaires des clients. Le feed-back est particulièrement positif. Tous les exploitants et utilisateurs expriment leur enthousiasme pour le nouveau design, la conception ergonomique et la commande très efficace et accessible de la nouvelle machine.

En novembre 2013, le nouveau compacteur asphalté ARP 95 et son petit frère, le rouleau tandem ARX 16K, foulent pour la pre-

mière fois un mélange d'asphalte chaud sur le sol suisse avec un finisseur Ammann. Le trio d'Ammann a été utilisé pour la construction d'un parking à Wolfwil, une petite localité proche du siège principal Ammann de Langenthal, et a été soumis à des tests très rigoureux.

Une conception perfectionnée

L'optimisation du rouleau tandem, et notamment de son cadre, a été mise à profit pour la conception de la plate-forme du conducteur avec cabine et la réorganisation intégrale de l'intérieur selon des critères ergonomiques

ultramodernes. Le conducteur bénéficie d'un poste de travail confortable, bien agencé et sécurisé et peut travailler avec une efficacité maximale. L'espace très généreux autour du moteur garantit une accessibilité optimale de tous les points de maintenance et de service. Comme pour la machine test, l'ARP 95 peut être équipé du système de mesure, de régulation et de documentation du compactage ACE^{PRO}, qui, grâce à son écran moderne, facilite considérablement l'utilisation et permet l'affichage permanent de la progression du travail sous forme de valeur de portance. La régulation automatique de l'amplitude et de

la fréquence, qui prend également en compte la température de l'enrobé, constitue un système à part entière et garantit un avancement du compactage efficace et du plus haut niveau qualitatif.

Des performances certifiées par Urs Zimmerli, technicien SAV Ammann, démonstrateur et spécialiste ACE. Après avoir intensivement testé l'ARP 95 pendant deux jours, il nous livre ses impressions :

Ammannfotozone



Monsieur Zimmerli, quelle a été votre première impression de cette machine ?

Urs Zimmerli : « Le design me plaît, il est moderne, esthétique et bien pensé. La cabine est spacieuse, bien agencée et tous les commutateurs sont aisément accessibles. Le siège du conducteur est confortable et offre de nombreux réglages. La position d'assise est très ergonomique et la visibilité excellente grâce aux réglages du siège en approche et en rotation et aux quatre grands rétroviseurs. J'apprécie également tout particulièrement l'isolation de la cabine contre les vibrations et le bruit. La nouvelle génération du système ACE^{pro} garantit d'excellents résultats de compactage. Le

niveau de pression sonore du moteur hautes performances de catégorie Tier 4 interim est pourtant exceptionnellement bas. »

Quelles caractéristiques mettriez-vous en avant ?

« On est tout de suite impressionné par la direction. Elle offre des réactions très précises, la direction étant « suspendue » au dispositif de direction. L'excellente visibilité sur les bords des billes facilite le travail le long d'un mur de 30cm de haut et permet de se rapprocher à moins d'un centimètre sans toucher ! S'y ajoute la commutation aisée des modes de direction avec le mode Crabe actif en permanence. L'affichage en cm sur l'écran au-dessus du déport de la bille est extrêmement utile. La commande a elle aussi été fortement simplifiée grâce à l'écran positionné juste devant le machiniste. Les modes d'entraînement 0-5 sont bien paramétrés, simples à utiliser et pratiques. La vitesse, le régime moteur et la rampe sont prédéfinis. »

À votre avis, qu'est-ce qui a été amélioré par rapport aux modèles AV précédents ?

« Les arbres vibrants sont entraînés par deux pompes indépendantes. On peut donc travailler à l'avant avec l'ACE en puissance moyenne, la fréquence varie en fonction de la valeur kB. Avec la double vibration, l'arbre

vibrant arrière vibre avec une fréquence constante. L'amplitude peut être réglée. Il en résulte une plus grande polyvalence dans la pratique. Le disque de découpage est mieux intégré à la bille et doté d'un indicateur de direction. Enfin, les gaz d'échappement ne traversent plus le ROPS, et donc la cabine ne chauffe plus. »

Y a-t-il encore, d'après vous, des potentiels d'amélioration ?

« Un repose-pieds devant le siège, fixé au sol sur toute la largeur de la cabine améliorerait encore le confort, tout comme un réglage plus aisé des accoudoirs. Dans certains cas, des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement seraient très avantageux. »

La qualité du compactage a été testée et analysée pendant deux jours par plusieurs experts.



Ammannfotozone

LA GAMME UNIBATCH ALLIE MODULARITÉ, FLEXIBILITÉ ET EXTENSIBILITÉ ET PROPOSE UN LARGE CHOIX DE VARIANTES. PHOTO : UNIBATCH 260 À İSKENDERUN SUR LA CÔTE MÉDITERRANÉENNE DE LA TURQUIE.



POSTES D'ENROBAGE UNIBATCH ET EASYBATCH 140

RÉPONSE EFFICACE AUX EXIGENCES DU MARCHÉ

La réduction des émissions polluantes et des coûts joue un rôle de plus en plus important dans la construction de postes d'enrobage. Ammann répond à ces exigences en concentrant la conception de ses produits autour de critères d'écologie, de sécurité et de réduction des coûts. L'EasyBatch 140 et la série UniBatch en sont d'excellents exemples.

Les raisons à l'origine du développement et de la commercialisation de l'EasyBatch 140 reposent sur le succès de l'EasyBatch 90,

aujourd'hui encore très convoité sur le marché. Les clients demandaient en plus un poste Batch à haute mobilité offrant une meilleure

productivité à tous points de vue. D'une part, il est plus facile, dans certains pays, de faire homologuer les installations mobiles que les installations fixes. D'autre part, la préparation du chantier coûte beaucoup moins cher, puisque, contrairement aux installations conventionnelles, elles ne nécessitent pas de fondations. Enfin, leur mise en place ne nécessite pas de grues, parfois difficiles à organiser dans certaines régions. Mais l'argument décisif réside dans la facilité de déplacement de la production d'asphalte d'un lieu à un autre sans perte de productivité.



Ammann/fotoplaza

La mobilité avant tout

L'EasyBatch 140 se compose de deux semi-remorques. La remorque « A » comporte le prédoseur, le sécheur et le filtre, alors que la remorque « B » accueille l'élévateur à granulats, le tamis, le silo à agrégats chauds, la cuve-bascule et le malaxeur. Les composants centraux, comme le brûleur et le malaxeur, sont des produits standards d'Ammann, tandis que le sécheur et le filtre ont été spécialement mis au point pour le poste mobile.

Les premières installations ont déjà été vendues, d'autres sont en cours de production. Des EasyBatch 140 ont été livrés en Arabie Saoudite, en Turquie, en Libye et au Canada. Cette dissémination géographique des premières installations vendues révèle leur polyvalence et leur potentiel.

Un outil universel flexible

Les exigences imposées à la nouvelle généra-

tion UniBatch sont complètement à l'opposé, puisqu'elles visent principalement à satisfaire des « critères standards », ce qui présuppose que certains modules soient fabriqués en petite série et montés en fonction des commandes spécifiques. Ce mode de production permet de rationaliser l'utilisation des ressources et de réduire les coûts et temps de démarrage.

Cette nouvelle génération d'installations a été conçue et mise au point par une équipe de techniciens allemands, suisses et italiens. Leur compétence résultant de leur longue expérience garantit la conformité de la série UniBatch aux besoins de tous les marchés. En effet, bien que les matières premières utilisées pour la production d'asphalte soient pratiquement les mêmes dans le monde entier, leurs propriétés peuvent varier en fonction de leur origine. C'est également le cas des habitudes et procédés utilisés. En tant que constructeur d'envergure mondiale,

Ammann se doit d'interpréter les besoins de ses clients dans leur propre environnement.

Série UniBatch

Caractéristiques techniques

Plage de capacités	80–340 t/h
Contenance max. du malaxeur	1,2–4,3 t
Silo à agrégats chauds	25–114 t, avec 4, 5 ou 6 chambres selon la configuration
Silo de stockage	40 t ou 30 t en version standard (2 chambres), 100 t en option, extensible par silos de chargement annexes de différents volumes
Commande	Ammann as1



Le succès de la construction modulaire

L'installation se compose des trois tours T1, T2 et T3 offrant une capacité de produc-

tion de 80 à 180 t/h, 210 à 260 t/h et 300 à 340 t/h. S'y ajoutent le sécheur, le filtre, les silos à agrégats et silos de stockage en différentes combinaisons, d'où des dizaines de configurations possibles permettant de répondre aux exigences de nos clients.

Les trois principales configurations reposent sur les modules présentant le plus grand nombre de composants identiques, ce qui permet de réduire les coûts et délais de livraison. Le développement et la mise en œuvre de la série UniBatch s'accompagnent d'autres projets visant à améliorer l'efficacité des composants centraux et à rendre l'installation encore plus compacte et économique.

Comme les sécheurs : jusqu'à récemment, le sécheur de type 2390 était monté dans les installations d'une capacité de 210 t/h. Aujourd'hui, on le retrouve dans celles de 260 t/h, à la faveur d'une amélioration des performances d'env. 25 %.

La qualité au service de la conscience environnementale

La contribution à la protection de l'environnement est considérable : outre les économies de matières premières et les faibles émissions polluantes, elle repose sur des dimensions toujours plus compactes favorisant une réduction des trajets et du nombre de camions nécessaires pour la livraison.

Il convient enfin de souligner l'amélioration constante de la qualité et des performances. La rationalisation des processus de production facilite le contrôle de qualité et permet de garantir une excellente qualité égale de toutes les installations, quel que soit leur lieu de production.

Des postes d'enrobage de type UniBatch 260 ont été livrés en Azerbaïdjan, en Irak et en Turquie, un UniBatch 210P en Russie. Tous sont déjà opérationnels. C'est le marché qui décide.

EasyBatch 140

Caractéristiques techniques

Capacité de production	140 t/h à 3 % d'humidité
Tambour de séchage	T 1770 S
Malaxeur	1,7 t
Commande	Ammann as1
Quatre prédoseurs	Capacité minimale de 6,5 m ³

Dimensions de transport

(L × l × h, sans le camion)

Remorque A	21,5 × 3 × 4,3 m
Remorque B	16,5 × 3 × 4,3 m



L'EASYBATCH 140 EST MONTÉ SUR DEUX REMORQUES ET GARANTIT UNE MOBILITÉ ET DES PERFORMANCES MAXIMALES.

ESR – NOTRE ORIENTATION TECHNOLOGIQUE POUR LA CONCEPTION DE NOS PRODUITS

ecology

Exploitation intelligente de l'énergie
Réduction des températures de service et émissions de CO₂

safety

Processus fiables
Sécurité sur le lieu de travail
Fonctionnement irréprochable

reduction

Processus efficaces
Dimensions réduites
Coûts d'exploitation plus bas



L'articulation pivotante et oscillante sans entretien du nouveau Rammax 1575 garantit une puissance de compactage élevée, un excellent comportement de déplacement et un contact permanent avec le sol.

DES ROULEAUX DE TRANCHÉE COMME COMPACTEURS UNIVERSELS

PAS SEULEMENT EN IMMERSION



Qui ne connaît pas les rouleaux de tranchée Rammax ? Conçus en 1971 par Rammax pour le compactage de sols cohésifs et de terrains « fermes », ils offrent aujourd'hui une grande polyvalence. Ils se caractérisent par leur énorme puissance de compactage sur les sols les plus variés.

Étant donné que les plaques vibrantes étaient incapables, avant l'invention du rouleau de tranchée, de compacter les supports mouillés ou argileux, les entrepreneurs n'avaient le choix qu'entre deux solutions : soit comprimer le sol comblé avec des dames à moteur à explosion, encore courants à l'époque – mais cette méthode était très coûteuse en temps et en personnel et ne permettait de combler que de fines couches en une seule fois. En outre, les appareils n'offraient qu'une très petite surface de compactage.

Soit déposer la terre enlevée dans une décharge de terre et acheter de la terre neuve pour combler. Cette solution était très coûteuse et présentait de nombreux inconvénients, notamment en raison des différences entre la terre achetée et le sol.

La révolution des tranchées

L'arrivée du rouleau de tranchée a ouvert de toutes nouvelles perspectives. La terre de déblai pouvait être réutilisée pour combler les tranchées. Ces machines compactes pos-

sédaient les qualités idéales pour compacter ce matériau. Les basses fréquences et hautes capacités de compactage associées à l'effet de malaxage des billes à pieds dameurs permettaient de compacter les sols même argileux, et ce en un temps record et avec d'excellents rendements de surface et de volume. La totale liberté latérale permettait de travailler jusqu'aux bords de la tranchée.

Telle était la situation de départ au moment du lancement des rouleaux de tranchée, et la



Ammann/USC/Amn/08/11

La nouvelle génération des rouleaux de tranchée à commande de direction différentielle, Rammax 1585, convainc grâce à ses excellentes performances de compactage.

raison de leur rapide succès dans le monde entier. Après la présentation, en 1984, du premier rouleau de tranchée télécommandé par infrarouge, l'opérateur n'avait même plus besoin de conduire la machine dans la tranchée – il la télécommandait confortablement à partir du bord de la tranchée.

Au fil des années, les utilisateurs ont multiplié les applications pour ce type de machine en mettant ses propriétés à profit. Les rouleaux de tranchée permettaient par exemple de compacter des remblais derrière des bâtiments ou au niveau de semelles de ponts. La variété des missions de compactage s'est progressivement étoffée. Le rouleau de tranchée devait résoudre des problématiques de compactage toujours plus complexes sur des sols lourds et mouillés. Les utilisateurs souhaitaient en outre utiliser ces machines compactes et télécommandées sur des sols mixtes, voire sablonneux. La machine devait donc pouvoir être utilisée comme compacteur universel.

Deux concepts de machine pour chaque application

Face à l'ampleur et à la diversité des exigences des utilisateurs dans le monde entier, Ammann décide en 2007 de couvrir tous les domaines d'utilisation avec deux concepts de machine. Le successeur du « père des rouleaux de tranchée », le Rammax 1585 à

commande de direction différentielle, est aujourd'hui le rouleau de tranchée le plus puissant du marché. Avec une puissance de compactage de 86 kN à une fréquence de 30 hertz, il garantit un excellent compactage sur les sols les plus lourds. La commande de direction différentielle permet des rotations de 360° sur place et garantit ainsi une mobilité exceptionnelle dans les tranchées en angle. Ce concept de commande permet aussi d'égaliser très facilement les irrégularités.

Son « frère » est le tout nouveau Rammax 1575 articulé. Avec une puissance de percussion réduite (75/38 kN) associée à une plus grande fréquence de 41 hertz, il élargit le champ d'action des rouleaux de tranchée classiques puisqu'il assure des missions de compactage, notamment sur des terrains sablonneux ou gravillonneux. La direction à articulation pivotante et oscillante garantit une grande régularité de marche et un contact permanent avec le sol, au profit d'un compactage homogène et d'une bonne motricité. Le centre de gravité reste localisé au centre de l'engin grâce à l'équilibrage des parties avant et arrière pendant les oscillations. Il en résulte une meilleure stabilité latérale.

Ces deux concepts ont en commun leur télécommande infrarouge sécurisée. L'opérateur reste à distance, protégé du bruit et des dan-

gers. S'il perd la machine de vue, celle-ci s'immobilise immédiatement. La sécurité est ainsi garantie pour tout le personnel du chantier et les erreurs de commande ou les abus sont exclus.



Steffen Hanus, Président de Theisen Baumaschinen AG, apprécie la coopération avec Ammann depuis plus de 25 ans.

LES COMPACTEURS AMMANN TRÈS DEMANDÉS PAR LES CLIENTS DE THEISEN

LES LOCATIONS SE DENSIFIENT

« Nous sommes un loueur actif ! » Steffen Hanus, Président de Theisen Baumaschinen AG, résume en cinq mots sa stratégie gagnante. Theisen, l'un des pionniers de la location de machines en Allemagne, a trouvé en Ammann le partenaire idéal.

À l'arrivée de Steffen Hanus chez Theisen, il y a 25 ans, on croyait encore au remède universel de la « propriété » – à cette époque, personne ne parlait de location et Theisen était un revendeur classique d'engins de chantier. Mais convaincue du potentiel de la location, l'entreprise ouvrit ses premières stations de location. Ammann était déjà à l'époque un élément essentiel de cette offre, avec ses compacteurs. Aujourd'hui, grâce à Theisen, Cramo est le troisième loueur d'Europe.

La location est en plein boom. À l'aube du 21^e siècle, Theisen construit plus de 80 nouvelles stations de location en Allemagne. On en compte aujourd'hui plus de 350 en plus dans toute l'Europe. Environ 60 % seulement des petits compacteurs Ammann sont achetés par les clients allemands de Theisen. Plus de 40 % sont loués – tendance à la hausse.

Les stars sont les plaques vibrantes entièrement hydrauliques APH d'Ammann. « Nos

clients exigent ces petits compacteurs en particulier pour leur confort et leur productivité », résume Steffen Hanus.

Un catalogue complet et un conseil de pro

Theisen dispose de plus de 1000 compacteurs de marque Ammann dans ses parcs de location en Allemagne : pilonneuses, rouleaux à guidage manuel, plaques vibrantes monodirectionnelles, réversibles, entièrement

hydrauliques et télécommandées. Le loueur veille particulièrement à ce que ses machines soient toujours à la pointe de la technique. « Notre cycle d'innovation est très rapide. Une telle machine est remplacée au bout de 2 ans et demi en moyenne », explique Hanus. « Nous remplaçons chaque année entre 300 et 500 petits compacteurs. » Le client bénéficie ainsi toujours des modèles dernier cri, comme l'APH 6530 ACE^{force} présenté au salon Bauma 2013.

Le cycle d'innovation des constructeurs tels qu'Ammann est de plus en plus court, d'où l'avantage d'un turn-over rapide du parc de location pour le client. La protection du personnel et de l'environnement pèse aujourd'hui aussi lourd que la productivité et la rentabilité pour une entreprise de construction. « Qui voudrait encore travailler avec un compacteur à moteur deux temps qui produit un gros nuage de fumée au démarrage ? », s'interroge Hanus. « Rien à voir avec les compacteurs Ammann et leurs moteurs quatre temps modernes. Les thèmes de la réduction du bruit et des vibrations ainsi que de la sécurité au travail sont également pris très au sérieux. Ce n'est pas pour rien qu'Ammann est notre premier fournisseur dans ce domaine. »

Mais comment les clients peuvent-ils encore savoir de quelle machine ils ont besoin face à ce turn-over technologique ? Theisen et Ammann assument conjointement leur responsabilité. Les conseillers Theisen sont formés intensivement par le constructeur dans l'usine de Hennef, avec une focalisation très claire sur l'utilité des produits et leurs applications. « Nous sommes des conseillers, affirme Hanus, et nous devons donc connaître les machines et leurs caractéristiques mieux que quiconque. »

Un partenariat de plusieurs décennies

« Les compacteurs Ammann sont des produits haut de gamme, donc parfaits pour la location », commente Steffen Hanus. « Nous voulons en effet la même chose que nos clients – et nous l'obtenons depuis plus de 25 ans avec Ammann : des machines robustes et résistantes. Des machines qui durent longtemps, faciles à entretenir et peu coûteuses. Des machines modernes et flexibles, qui



Chez Theisen, tout commence par un bon conseil. Les collaborateurs sont intensivement formés par Ammann chaque année.

s'amortissent rapidement grâce à leurs performances et leur productivité. » Les solutions de garantie proposées par Ammann sont très appréciées : « Nous avons souscrit sans hésiter la nouvelle garantie de 3 ans d'Ammann pour notre parc de location. » Avec une durée de service moyenne de 2,5 ans par machine, l'investissement pour Theisen peut être calculé avec précision en amont.

Mais Hanus ne se contente pas des chiffres. « Un partenariat de plus de 25 ans ne peut durer que par les hommes qui l'animent. C'est une histoire de confiance naturelle, qui ne repose pas sur des contrats de dizaines de pages, mais sur une poignée de main et la certitude que les deux parties tiendront leurs engagements. » On dit souvent que le bâtiment, c'est une grande famille. Le lien entre Ammann Deutschland et Theisen le confirme. Ce lien s'est établi à travers les générations

et fonctionne aussi bien entre les filiales allemandes et leurs sociétés mères Ammann Suisse et Cramo.



Un concept de location convaincant : ATPS livre le finisseur et l'opérateur sur le chantier.

FRANCE

ATPS ET AXROAD – EN ROUTE VERS LE SUCCÈS AVEC LES FINISSEURS AMMANN

Les premiers « mini-finisieurs » sont arrivés sur le marché au début des années 2000 et ont immédiatement rencontré un grand succès en France. En créant ATPS en 2000, Patrick Pichardie répond à une simple constatation : à l'époque, il était presque impossible de louer des finisseurs et de trouver du personnel qualifié pour piloter ces machines.

ATPS se spécialise donc dans la location de finisseurs avec conducteur. Cette formule s'est avérée gagnante. Avec trois agences à Bordeaux, Paris et Toulon et une équipe de 60 collaborateurs, l'entreprise loue aujourd'hui 60 finisseurs de toutes tailles et couvre une grande partie de la demande en France. L'offre complète proposée par ATPS (machine, transport et conducteur) convainc chaque année de plus en plus de clients. Cette solution permet aux entreprises de construction routière mandatées de projets complexes ou

de grande envergure de mobiliser les meilleures machines et les meilleurs conducteurs du marché. ATPS dispose également d'une équipe de techniciens qui assure l'entretien du parc. Les clients bénéficient ainsi toute l'année d'un service de premier ordre. Aujourd'hui, tous les modèles de la gamme de finisseurs Ammann peuvent être loués chez ATPS, d'où une présence croissante sur les chantiers.

De la location à la vente

Dans ce contexte, Patrick Pichardie décide en 2010 d'élargir son offre en s'appuyant sur ses techniciens et vendeurs expérimentés et de proposer la vente et l'entretien de finisseurs. C'est ainsi qu'est né Axroad. L'entreprise propose sur le marché français, déjà convoité par de nombreuses marques de finisseurs, les différents modèles Ammann avec l'expérience accumulée pendant une décennie par ATPS.

Face à la baisse de qualité de l'asphalte et au renforcement des prescriptions en matière d'environnement (enrobés chauds, matériaux recyclés), le marché français a besoin de machines robustes, faciles à entretenir et à utiliser ; Axroad et ATPS sont en mesure d'y répondre avec la série Ammann et notamment l'AFT 270 E, le petit finisseur universel.

OMAN/QATAR

UNITED GULF ACCESS OUVRE SES NOUVELLES SALLES D'EXPOSITION

United Gulf est une entreprise de location d'engins de chantier lourds bien établie au Moyen-Orient depuis 1972. Elle fait partie d'un groupe spécialisé dans la location d'engins de chantier. Grâce à l'engagement sans relâche de son CEO Mohammad A. Murad et à ses décisions pleines de prévoyance, l'entreprise peut se targuer d'une excellente réputation, fruit d'un service après-vente très performant aux Emirats Arabes Unis.

Elle a également élargi son activité opérationnelle sur les marchés d'Oman et du Qatar, qui présentent une croissance et un intérêt stratégique remarquables. Ces deux pays connaissent actuellement un développement considérable, notamment dans les domaines de l'infrastructure et du bâtiment. Ce boom s'accompagne d'une forte demande d'engins lourds, principalement de compacteurs et de finisseurs.

Présence locale des produits Ammann

Les liens commerciaux entre United Gulf et le groupe Ammann ont vu le jour en 2010 avec la signature d'un accord sur la vente des produits Ammann en Oman. Grâce à une stratégie ciblée et déterminée, United Gulf a réussi à s'établir sur ces marchés en pleine croissance. Le petit bureau des débuts s'est transformé en succursale à part entière, avec salles d'exposition, qui fut inaugurée en octobre 2013. Les installations ultramodernes facilitent la poursuite de l'expansion et sont beaucoup plus accessibles pour les clients.

United Gulf est conscient de la clé du succès : un parc fiable, une disponibilité optimale et une équipe SAV opérationnelle 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. L'association de la présence locale de United Gulf et de la gamme compétitive du groupe Ammann

constitue la paire idéale pour conquérir encore plus de parts de marché.

L'inauguration s'est faite en présence du CEO de United Gulf Mohammad A. Murad et des membres de la direction, ainsi que, pour Ammann, de Roman Liebich et Tariq Al Jundi, qui exprimèrent les remerciements du groupe pour cette excellente collaboration et souhaitèrent tout le succès escompté à United Gulf pour les prochaines années.

Les séries de rouleaux compacteurs lourds d'Ammann complètent idéalement le parc de United Gulf pour les marchés d'Oman et du Qatar.

L'inauguration officielle s'est accompagnée de l'ouverture de salles d'exposition modernes et accessibles aux clients.





La présentation de l'Uniglobe 260 a fait l'objet d'un grand intérêt de la part des visiteurs de l'Excon.

Première participation en commun à l'Excon depuis la création du joint venture : Ammann Apollo.

INDE

AMMANN APOLLO AU SALON EXCON 2013

Fin novembre s'est tenue la 7^e édition de l'Excon, plus grand salon de la construction d'Asie du Sud à Bengaluru, en Inde. Il s'agissait là de la première participation commune d'Ammann et Apollo, leader indien des petits postes d'enrobage et finisseurs depuis le début de leur collaboration, début 2013. À l'occasion du lancement de la technologie Ammann sur le marché indien, Ammann Apollo a pu afficher son concentré de compétences sur un stand impressionnant d'environ 1600 m². Le vaste portefeuille d'offres et de produits des partenaires du joint venture a permis de souligner leur positionnement.

L'Uniglobe pour le marché indien

L'un des moments forts fut sans doute la présentation de l'Uniglobe 260, un poste d'enrobage stationnaire spécialement conçu pour répondre aux besoins du marché indien. Dans un show-room dédié, avec une maquette grand format d'un Uniglobe, des démon-

trations en live de la commande de processus as1, des photos et des vidéos, les clients ont pu apprécier l'étendue des compétences d'Ammann et observer de près, en plus de la maquette, tous les principaux composants de l'Uniglobe 260 importés directement de Suisse. Les visiteurs furent très inspirés par le tambour sécheur, le tamis ultra précis, le malaxeur Amix hautes performances et le brûleur monobloc. Un rouleau monobille Ammann ASC 100 et le finisseur AP 600 à commande sensorielle et table européenne étaient également présentés sur le stand.

La continuité grâce au joint venture

Tous les gros clients et de nombreux autres visiteurs venus de toute l'Inde et des pays limitrophes ont visité le stand et ont pu admirer la technologie Ammann et les nouveaux produits de très près. Ce salon a également contribué à rapprocher les collaborateurs d'Amman et d'Apollo et restera dans les sou-

venirs comme une expérience interculturelle très positive. Outre la présentation réussie de l'exposition, le groupe a pu démontrer que sa philosophie de management se poursuit.

techno innovation & emotion days 2014

Visit us at the
Ammann Headquarters in Switzerland!

On the weekend of 28/29 June 2014 we will be holding a «Techno Days 2014 – Innovation & Emotion» in-house exhibition featuring an interesting cross-section of our products.

Mixing plant
presentation

Live road
building

Movie
World

Fun park
for kids and
grown-ups

Refresh-
ments

Company
tour

Machines
Live shows

Opening times

Saturday, 28 June, 9–18 hours

Sunday, 29 June, 9–15 hours

Free entry

www.ammann-group.com



L'impressionnant parc de machines de Williamson Equipment et le nouvel entrepôt central avec plate-forme en ligne offrent des conditions idéales pour une conquête du marché.

CANADA

WILLIAMSON EQUIPMENT AVEC ENTREPÔT CENTRAL ET PLATE-FORME EN LIGNE



Partenaires de longue date d'Ammann, Guy Williamson (à droite) et Lance Delker (à gauche) travaillent en permanence à développer leurs prestations.

Williamson Equipment, partenaire de longue date d'Ammann à Edmonton, Canada, distribue depuis des décennies des pièces de rechange Ammann à tous les revendeurs canadiens. Le décalage horaire entre le Canada et l'Europe confrontait le gérant Guy Williamson à un défi de taille pour transmettre en temps réel à ses clients les informations concernant les pièces de rechange. Grâce à la construction de son propre entrepôt central, Williamson peut maintenant traiter beaucoup plus facilement et efficacement les commandes de pièces de rechange. La principale amélioration se distingue par le fait qu'il n'est plus nécessaire d'envoyer séparément les commandes aux différentes usines, où elles seront traitées par plusieurs personnes – un seul ordre suffit désormais. Le traitement prend ainsi beaucoup moins de temps et nécessite moins de paperasse. Avec un seul interlocuteur, les informations sont communiquées plus efficacement et plus directement – ce qui permet de gagner du temps.

La prise en charge et la coordination des commandes ont été fortement simplifiées en liai-

son avec la mise en place de la plateforme en ligne permettant la recherche et la commande de pièces de rechange. Il suffit maintenant d'un clic pour trouver des pièces, calculer les prix et vérifier la disponibilité. Williamson Equipment peut ainsi fournir à ses clients des informations beaucoup plus précises – et avec une rapidité et une efficacité accrues.

Williamson Equipment se félicite du succès de l'entrepôt central et de la plateforme en ligne, qui permettront d'accroître l'activité et de renforcer le positionnement des produits Ammann sur le marché.

BULGARIE

L'ITF, GRAND RENDEZ-VOUS DANS L'ANNÉE D'AMMANN



L'installation Emultec de production d'émulsion de bitume a été vendue directement sur le stand du salon.

Le salon international ITF se tient chaque année pendant la dernière semaine de septembre à Plovdiv, en Bulgarie, depuis 120 ans. Il fait partie des plus importants de la région. L'édition de 2013 a réuni plus de 1000 entreprises venant de 41 pays – dont, pour la première fois, d'Inde. Outre le nombre d'exposants, le nombre de visiteurs a également légèrement augmenté par rapport aux années précédentes, atteignant environ 50 000.

Ammann y a exposé pour la première fois une installation Emultec pour la production d'émulsion de bitume, qui a rencontré un franc succès auprès des visiteurs, à tel point que le modèle d'exposition a été directement vendu à un client bulgare.

Ammann est représenté en Bulgarie par l'Euromarket Group, qui a présenté à l'ITF un rouleau monobille ASC 150 D équipé de la

technologie de mesure et de régulation du compactage dernier cri ACE^{force}, un rouleau de tranchée Rammax 1585 MI, un rouleau à guidage manuel ARW 65, la pilonneuse ACR 68 et la plaque vibrante APF 4920.

Importance du contact personnel

Les deux stands ont été visités par un grand nombre de clients Ammann. Au fil des années, de nombreux clients ont pris l'habitude de passer sur le stand Ammann et d'y discuter avec le personnel pendant le salon. Cet échange informel est l'occasion d'informer le client sur les nouveautés Ammann et de répondre à ses souhaits et besoins. Les chefs mélangeurs notamment se rencontrent régulièrement sur le stand Ammann pour échanger leurs expériences avec d'autres collègues.

En plus des visiteurs bulgares, la présence d'Ammann au salon ITF a été saluée par des

clients venant de Serbie et de Macédoine. La présence régulière à ce salon permet à Ammann de sensibiliser de nombreux prospects et nouveaux acteurs de la construction routière à sa gamme de produits et de nouer des contacts personnels par l'intermédiaire de l'équipe Ammann.



Manches de filtres pour les systèmes Ameco Suède, Lühr, Ameco Ammann et BMD (de g. à dr.)

Pour une longue durée de vie et un air propre

Manches de filtres Ammatex[®]

Disponibles dans diverses qualités et dans différents modèles.

Ammatex E

Parfaitement adaptées pour les postes d'enrobage produisant uniquement des nouveaux enrobés frais, pour une température de gaz bruts de 125 °C max. (charge permanente), sans ajout d'enrobés recyclés. Il est toutefois possible d'en ajouter lorsque les gaines des gaz bruts sont équipées d'un clapet d'air frais.

Ammatex S

Notre modèle standard adapté à tous nos postes d'enrobage. Ces manches de filtres sont particulièrement recommandées pour les installations équipées d'un tambour RAH50 ou d'un tambour parallèle et autorisent l'ajout (de faible à élevé) d'enrobés recyclés.

Ammatex RA

Nouveau : nous recommandons d'utiliser ces manches de filtres sur les postes d'enrobage permettant d'ajouter, pendant la production, une très grande proportion d'enrobés recyclés, et équipés d'un tambour parallèle ou d'un tambour RAH100 et utilisant également du fuel lourd.

Vos avantages :

- Montage simple et rapide sans outil grâce à une grande précision d'ajustage.
- Convient à tous les combustibles.
- Les manches de filtres cousues et imprégnées, de manière standard, d'une protection en polytétrafluoréthylène affichent une longue durée de vie.
- Excellent rapport qualité/prix.
- Faibles émissions polluantes grâce à une étanchéité élevée et à des filtres performants.



Productivity Partnership for a Lifetime : Impressions sur l'univers Ammann



► Du 18 au 21 septembre 2013 s'est tenu au Gallagher Convention Centre de Midrand, Johannesburg, le premier salon Bauma Africa. Ammann était représenté avec son propre stand à la première édition du plus grand salon africain du secteur de la construction.



► Séminaire de chefs mélangeurs, Hambourg, du 27 au 29 janvier 2014. Environ 230 clients au total ont participé aux deux événements. Lieu : ancienne douane de Hambourg

► Envoyer votre photo

Envoyez-nous vos plus belles photos Ammann avec une légende, à l'adresse e-mail suivante : magazin@ammann-group.com

MENTIONS LÉGALES

► ÉDITEUR :

Ammann Group
Eisenbahnstrasse 25
CH-4901 Langenthal
Téléphone : +41 62 916 61 61
Fax : +41 62 916 64 02
magazin@ammann-group.com

► RÉDACTION :

Pirmin Hänggi (responsable),
Martina Gerster, Kathrin Richter,
Andreas Koller, Uwe Märtens,
Elmar Egli

► MISE EN PAGE/MAQUETTE :

Peter Gugger, Janine Hartmann

► IMPRESSION :

Merkur Druck AG, Langenthal ;
tirage : 11 200 exemplaires
Papier : certifié FSC

► PARUTION : 2x par an, en allemand, français, anglais et russe

► ISSN 1663-5507

Calendrier des salons jusqu'à fin septembre (sous réserve de modifications)

2014

09–11 avril 2014

09–12 avril 2014

22–25 avril 2014

23–26 avril 2014

08–11 mai 2014

03–07 juin 2014

12–14 juin 2014

24–26 juin 2014

25–29 juin 2014

17–19 septembre 2014

17–20 septembre 2014

29 septembre–04 octobre 2014

Brazil Road Expo, São Paulo/Brésil

InterStroyExpo, Saint-Pétersbourg/Russie

VolgaStroyExpo, Kazan/Russie

IBF Baumesse, Brunn/Allemagne

SaMoTer, Vérone/Italie

CTT 2014, Moscou/Russie

Road & Traffic, Bakou/Azerbaïdjan

Hillhead, Buxton/Royaume-Uni

Ammann Techno Days 2014, Langenthal/Suisse

Kazcomak, Almaty/Kazakhstan

GalaBau, Nuremberg/Allemagne

International Fair Plovdiv, Plovdiv/Bulgarie

Nouvelles parutions :



> SYSTÈMES

- Aperçu des postes d'enrobage (DE, EN, FR, IT)
- Poste d'enrobage UniBatch (DE, EN, FR, IT)
- Poste d'enrobage Universal HRT (DE, EN, FR, IT)
- Poste d'enrobage Prime (DE, EN, FR, IT, ES-BRA, PT-BRA)



> MACHINES

Posters

- Rouleaux à pneus AP (EN)
- Rouleaux monobille ASC (EN)
- Rouleaux tandem ARP (EN)
- Rouleaux tandem ARX (EN)

Vous trouverez toutes nos nouvelles publications ainsi que toutes les publications actualisées dans notre banque de données médias, sous le lien suivant : <http://ammanngroup.picturepark.com> >> Print-Shop