



4 septembre 2017

L'héritage séculaire de Scania dans la construction :

Construire la confiance dans le monde entier

L'expérience de Scania dans le secteur de la construction remonte à plus d'un siècle. À sa création, l'entreprise avait en permanence à sa disposition un excellent terrain d'essais aux portes de son usine car, à cette époque, les routes suédoises, non asphaltées, étaient en mauvais état. Il y a un peu plus d'un siècle, Scania produisait chaque année environ 200 véhicules. Chacun était construit en fonction des besoins individuels de chaque client. Aujourd'hui, la production a atteint une toute autre échelle, mais les solutions sur mesure et la prédilection pour des solutions robustes, pointues mais simples, occupent toujours une place prépondérante dans la culture de l'entreprise.

Peu d'activités sont aussi diversifiées et en même temps aussi spécialisées que celles du secteur de la construction. Pour Scania, il s'agit donc d'en connaître à la fois tous les segments et les contraintes qui pèsent sur chaque application spécifique. La satisfaction des besoins uniques de chaque type de clients est profondément ancrée dans la culture Scania. À l'heure où les volumes de production sont 500 fois supérieurs à ceux des années 1910, il faut faire preuve de clairvoyance en matière de développement et utiliser un système modulaire de premier rang mondial pour mener à bien cette mission.

Un terrain d'essais à côté de l'usine

La majeure partie du réseau routier suédois n'a été asphaltée qu'au milieu des années 1950. Il n'est donc pas surprenant que tous les véhicules Scania-Vabis vendus avant cette époque étaient conçus pour supporter les conditions difficiles, parfois de type tout terrain, des routes suédoises. Longue de 1 600 km du nord au sud et sillonnée par d'innombrables chemins caillouteux, la Suède est alors un véritable paradis pour les transporteurs spécialisés dans l'entretien de la voirie. Beaucoup de voies de communication sont impraticables au printemps, au moment du dégel. Quand il pleut, elles sont boueuses et glissantes. Quand elles sont sèches, la poussière gêne véhicule et passagers. L'hiver, les chasse-neige doivent dégager de nombreux tronçons de routes.

Des millions de logements

Entre les années 1910 et 1960, la Suède, pays pauvre et agricole, devient un État providence moderne et industriel. Il y a une soixantaine d'années, la nation prospère à toute vitesse en investissant massivement dans la construction de logements et d'infrastructures. Les camions Scania contribuent à l'effort national en transportant du gravier, de la terre, du sable, du béton et toutes sortes de matériaux et matériel entre les milliers de sites de construction.



Les véhicules de chantier Scania-Vabis, tel l'emblématique DLT75 6x4 de 1958 (ci-dessus), ont contribué à l'émergence d'une Suède moderne pendant l'âge d'or des années 1960.

En Suède, la longueur et le poids totaux des véhicules ne sont pas réglementés avant la fin des années 1960. Seule contrainte, le poids sur l'essieu ne doit pas dépasser huit tonnes. En conséquence, les automobilistes suédois sont parfois confrontés à des trains routiers de plusieurs remorques, qui ne sont pas sans gêner la circulation. Finalement et malgré tout, les efforts consentis seront payants pour les Suédois et la Suède où pas moins d'un million de nouveaux logements sont construits entre 1965 et 1975.

Modularisation

Scania prospère et se développe en même temps que son pays d'origine. L'entreprise s'est déjà bâti une solide réputation de constructeur de véhicules endurants et robustes dans les années 1920 et 1930. Elle entretient également des liens de longue date avec les institutions et organismes publics tels que la société nationale des chemins de fer, les postes et télécommunications, les directions régionales et la direction nationale des routes ainsi qu'avec les opérateurs de transports publics. Avec leur participation, elle conçoit des solutions pour répondre aux nombreux défis qui se posent aux services de transport et au transport routier.

Exemple : les nombreux véhicules de construction et d'entretien des routes avec tribennes et épandeurs élaborés en coopération avec la direction nationale des routes, Vägstyrelsen. Au final, Scania-Vabis détient plus ou moins le monopole des camions d'entretien des routes sur l'ensemble du réseau routier suédois.



Un tracteur Scania tirant un convoi exceptionnel dans les années 1970 en Angleterre. La marge de manœuvre est déjà étroite à l'époque, mais le conducteur dispose malgré tout de la puissance nécessaire pour remplir sa mission.



Les solutions sur mesure deviennent une sorte de marque de fabrique pour Scania, tout comme son aptitude à associer intelligemment des composants déjà existants pour satisfaire les besoins divers de ses clients. Cette capacité s'affine petit à petit dès la fin des années 1930 pour devenir le système modulaire Scania d'aujourd'hui. Les premiers moteurs modulaires sortent en 1939 et les premières séries entièrement modulaires de camions en 1980.

Robustesse exceptionnelle

Toute l'expérience glanée par Scania-Vabis en matière de chantiers et de construction de routes sera très bénéfique quand l'entreprise se lance dans l'exportation à la fin des années 1940. Ses véhicules sont avantagés par rapport à ceux de ses concurrents originaires de pays imposant des restrictions en matière de poids et de longueur et conviennent parfaitement en Amérique du Sud vers laquelle les exportations commencent autour de 1950.

La bonne réputation acquise par Scania est un formidable atout. L'entreprise gagne également en attractivité commerciale quand les autorités suédoises imposent dans les années 1960 des règles très strictes en matière d'essais des cabines. En conséquence, les constructeurs suédois commencent à proposer des cabines robustes, entièrement en acier, avant les autres fabricants. Un cadre légal identique et commun ne verra le jour sur les marchés européens qu'à la fin des années 1990.



Ces essais rigoureux au cours desquels une cabine subit toute une série de tests aux procédures distinctes sont toujours un maillon important du protocole Scania au moment du développement de nouvelles cabines. La photo ci-dessus montre un banc d'essai en 1968.

Camions emblématiques

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Scania met une grande partie de sa production au service de la défense suédoise et une nouvelle équipe de direction passe en revue toutes ses activités et sa gamme de produits. Cela lui permet d'aborder l'après-guerre avec une gamme moderne de produits et des sites de production modernes. Salués par la profession, les modèles phare des années 1950, Drabant et Regent, incarnent la puissance et l'endurance.



Le Scania-Vabis Drabant L51 ci-dessus est bien représentatif des camions Scania fabriqués dans les années 1950. Il n'est pas certain néanmoins que son chargement soit bien conforme aux règles en vigueur...

Leur successeur, l'emblématique L75, sort en 1958. Avec sa ligne épurée et ses courbes imaginées par le concepteur, dessinateur et journaliste Björn Karlström, son arrivée en plusieurs déclinaisons (L/LS/LT75/LT76/110/111) permet à Scania-Vabis de se faire un nom sur le marché international des poids lourds. Mais son charme n'est pas dû qu'à son apparence. Les conducteurs apprécient sa direction assistée fluide et précise, la bonne visibilité et la position surélevée avec vue sur le capot en forme de tête d'alligator.

Solutions mondiales pour la construction

Des volumes impressionnants de véhicules sont exportés vers des destinations lointaines en Afrique, au Moyen-Orient et en Asie du Sud-Est grâce à l'implantation d'une usine de montage de bus et de camions en Irak et à une série de projets d'aide au développement en faveur de la Chine. Le L sert de modèle de base aux premiers véhicules Scania-Vabis complets de l'après-guerre : les DL75 4x2 et DLT75 livrés avec benne fournie par l'entreprise allemande Meiller. Les véhicules complets avec benne ou semi-remorque porte-grumes suédoise figurent dans plusieurs contrats signés avec la Chine à la fin des années 1960. Aujourd'hui, les clients ont de plus en plus l'habitude de commander à Scania des solutions complètes allant de la carrosserie au financement en passant par l'entretien.



La récolte des cannes à sucre dans les immenses champs brésiliens est un défi de taille, même pour un Scania T122ET comme celui que montre cette photo prise au début des années 1980. Ce type de véhicule robuste doit souvent parcourir de longues distances, principalement sur des routes caillouteuses, exigeantes et mal entretenues.

À partir de 1968, Scania propose une gamme de camions à cabine avancée dont les composants mécaniques sont les mêmes que ceux de leurs cousins à cabine à capot. Ils sont principalement vendus sur les marchés où la loi régissant la longueur des véhicules impose cette solution et aux clients qui préfèrent une cabine où le



moteur est situé sous le conducteur. À partir de 1980, cette gamme est entièrement remplacée par la gamme entièrement modulaire GPRT (la série 2). Le succès est là encore au rendez-vous dans le monde entier. Le système modulaire alors parachevé et l'introduction de trois types de châssis permet de commander la configuration idéale pour un nombre croissant d'applications. Chaque camion peut être conçu sur mesure pour relever les défis qui l'attendent.

L'armée, belle ambassadrice

Dès l'arrivée des premiers moteurs très puissants dans les années 1920, les chaînes cinématiques Scania (-Vabis) se sont attirées l'estime et le respect des conducteurs et des transporteurs. Le premier moteur diesel est proposé en 1936 et sera suivi d'une série de moteurs modulaires avec quatre, six ou huit cylindres en version diesel ou essence. Jusqu'à la fin du 20^e siècle, les légendaires moteurs 10/11 litres montés sur la série L75 à partir de 1958 resteront les « increvables » ultra-performants de Scania. En 1969, leurs performances sont éclipsées par l'arrivée du moteur Scania V8 de 14 litres et 350 chevaux qui séduit immédiatement la profession. Il devient la référence dans le secteur en termes de puissance et de performance énergétique jusqu'à ce que son successeur de 16 litres le détrône en 2000.

Entre 1965 et 1975, Scania conçoit une gamme de véhicules off-road sophistiqués en réponse à une grosse commande passée par l'armée suédoise. Le constructeur fait progresser ce segment en mettant au point des technologies dans les domaines des composants de châssis et de suspension, de la transmission intégrale, des réducteurs dans les moyeux et des boîtes automatiques... Ces avancées lui seront extrêmement utiles pendant des dizaines d'années. Environ 3 400 véhicules militaires 4x4 ou 6x6 sont construits.



Deux SBAT 111 6x6 camouflés progressant dans des conditions difficiles au fin fond d'une forêt suédoise dans les années 1980.

Mais le terme « spécial » n'est pas toujours suffisamment « spécial » pour certains clients. Si certaines demandes ne peuvent être satisfaites à partir des millions de combinaisons possibles offertes par le système modulaire Scania, Laxå Special Vehicles, le constructeur de véhicules spéciaux appartenant à Scania, peut prendre le relais. Laxå conçoit et fabrique des véhicules uniques en leur genre sur châssis Scania depuis les années 1970. L'entreprise accepte toutes sortes de missions, de la création d'une carrosserie unique à la construction de tracteurs imposants pour convoi exceptionnel en passant par la modification de châssis de toutes sortes. II



peut s'agir par exemple, de pompes à béton à essieux multiples ou de tombereaux miniers.



Anders Lampinen, chef de produit construction Scania Trucks, se réjouit du lancement d'une nouvelle génération de camions Scania pour les applications de ce secteur. Selon lui, la longue expérience de la marque continuera à profiter aux clients du bâtiment et des travaux publics.

Poursuite de la tradition

Il est manifeste que Scania entretient depuis longtemps une passion profonde pour tous les types de véhicules de chantier, quels que soient l'application et le marché. Que pense Anders Lampinen, chef de produit construction Scania Trucks, de l'héritage de Scania en la matière ? Peut-on encore le faire fructifier ?

« Certainement. La nouvelle gamme de Scania est tout à fait exceptionnelle sur le plan de la robustesse et de la flexibilité. En ajoutant à cela les données d'exploitation de 260 000 véhicules connectés et des services tels que le diagnostic à distance et les plans de maintenance flexibles Scania, on comprend pourquoi je suis aussi convaincu que nous pouvons aider nos clients du secteur de la construction à accroître leurs marges. »

Pour tout renseignement, contactez :

Anders Lampinen, chef de produit construction Scania Trucks.

Tél. : + 46 73 655 04 48, courriel: anders.lampinen@scania.com

Örjan Åslund, responsable Product Affairs.

Tél. : +46 70 289 83 78, courriel : orjan.aslund@scania.com

Scania est un fournisseur de solutions de transport de premier rang mondial. En compagnie de nos partenaires et de nos clients, nous impulsions la transition vers un système de transport durable. En 2016, nous avons livré 73 100 camions, 8 300 bus et 7 800 moteurs industriels et marins à nos clients. Notre chiffre d'affaires net s'est élevé à 104 milliards de couronnes suédoises, dont un cinquième provenant des ventes de services. Fondé en 1891, Scania est implanté dans une centaine de pays et emploie environ 46 000 salariés. Les activités de recherche et développement sont principalement concentrées en Suède avec des antennes au Brésil et en Inde. Les sites de production sont établis en Europe, en Amérique latine et en Asie. Quelques centres régionaux de production sont situés en Afrique, en Asie et en Eurasie. Scania est une filiale du groupe Volkswagen Truck & Bus. Pour tout renseignement, consultez www.scania.com