

Le Mille Pattes

#31

LE MAGAZINE DES MATÉRIELS DE TRANSPORT ET DES VÉHICULES SPÉCIAUX

MAGAZINE

BladeMAX PLUS PUISSANT QUE TOUS LES AUTRES!

Avec une force portante de 650mT



COMETTO 
PROPELLED TO THE **MAX**

Le nouveau dispositif de levage pour la dernière génération de pales d'éoliennes. 

Iter: on passe (vraiment) au lourd!

En 2019, le chantier Iter entre dans une nouvelle phase, avec l'assemblage des pièces de ce réacteur expérimental. P.20

IMPOSSIBLE N'EST PAS MAMMOET !

Mammoet France est le spécialiste des projets spéciaux, complexes et lourds. Du transport d'une dalle béton de 7000 tonnes à la création d'un sur-pont...

BAUMA 2019: UN MONDE D'INNOVATIONS !

Tous les 3 ans, Munich est la capitale mondiale des matériels de construction et de tout ce qui est lié à ces activités...

FAYMONVILLE FAIT DES ÉTINCELLES **FOCUS**

Et les enfants de forgeron n'en ont pas peur ! Ce groupe belge brille de tous les feux du succès depuis plus de 50 ans. Il fait aujourd'hui partie des grands noms.

RÉGLEMENTATION DES CONVOIS EXCEPTIONNELS : **ITW**

Le constat est plutôt amer et Olivier Arrigault, délégué Commission masses indivisibles de la FNTR ne cache pas sa déception...



FAYMONVILLE FAIT DES

Et les enfants de forgeron
n'en ont pas peur !
Ce groupe luxembourgeois
brille de tous les feux du
succès depuis plus de 175
ans. Il fait aujourd'hui partie
des grands noms de
l'industrie et cultive le sens
de la famille en tout point.
Alain et Yves Faymonville
n'ont pas qu'une étincelle de
génie, mais tout un univers,
celui du modulaire !



ÉTINCELLES



Alain Faymonville,

A L'INFINI

Avec plus de 1000 personnes sur 5 sites de production, le groupe Faymonville réalise 250 millions d'euros de chiffre d'affaires. Avec une gamme de produits de 15 à 15 000 tonnes et même à l'infini grâce à la standardisation de ses composants, le groupe Faymonville produit plus de 2500 véhicules par an.

Sa philosophie d'entreprise permet de passer de l'artisanat à l'industrie, il répond à ses clients en mariant création individuelle et standardisation. « *C'est un monde de petits détails* » expliquera Alain Faymonville.

La France, marché n°1 depuis deux ans pour le groupe, représente donc un marché essentiel pour le constructeur. Les marchés européens représentent 60% de parts de marché du groupe qui est de plus en plus actif à l'international.

Depuis plus de trente ans, Faymonville n'a jamais cessé d'investir dans le développement des produits, des bâtiments, des machines et dans la formation du personnel soit plus de 65 millions sur les cinq dernières années.

Cinq sites pour construire les remorques

Chaque usine possède sa spécificité de produits et il y a interactivité entre toutes. Tout est fabriqué « made by Faymonville » sauf le bois, les bâches et les composants classiques.

Une cellule en interne développe les propres outils de fabrication du constructeur pour améliorer les conditions de travail de ses hommes et de ses femmes qui oeuvrent dans les différents sites. Les tâches fastidieuses ou répétitives sont exécutées par des robots. Les machines-outils sont ultra-modernes, qu'il s'agisse des robots de soudure, de fraisage, de tournage, de grenaillage.

Pour commencer, il y a Bullange, construite en 1988. L'usine est située en Belgique sur 30 000 m². Elle fabrique 100% des essieux pendulaires et presque tous les produits spécifiques.

L'acier y est réceptionné puis découpé au laser ou au plasma selon son épaisseur. Il a une traçabilité, puis il est préparé avec les étapes de sablage, grenaillage, métallisation pour se diriger vers les tables de soudure. Etape capitale dans la fabrication qui bénéficie même de contrôle par ultra-son des soudures en pour garantir la meilleure fiabilité et qualité possibles. La remorque prend forme et on lui attribue ses essieux, hydrauliques, électriques et pneumatiques avant les dernières finitions et différents tests de contrôle.

Ce principe est le même dans toutes les usines du groupe.

En 2003, la première usine luxembourgeoise voit le jour à Lentzweiler: on l'appelle FEL1. Dans cette usine, sur 3 lignes de production, 5-6 remorques par jour, soit 30 par semaine environ sont produites. Une nouvelle extension sera bâtie à la fin de cette année pour pouvoir augmenter la capacité de la construction métallique de l'ordre de 30%.

En 2006, Faymonville ouvre son usine en Pologne à Goleniow qui produit plus de 1000 véhicules par an et soude 17 châssis par semaine pour alimenter l'usine du Luxembourg. La plupart des châssis de grandes dimensions y sont fabriqués. Cette usine de 40 000 m² produit notamment la marque MAXTrailer.

En 2016, Faymonville continue son ascension fulgurante et construit FEL 2 au Luxembourg. Cette toute nouvelle usine est située à proximité immédiate de FEL1 sur un terrain voisin. Sa dimension est gigantesque, son équipement est ultra-moderne, automatisé et robotisé. Le bâtiment qui abrite ces équipements a carrément été construit autour des installations.

Les pièces arrivent de Pologne ou de Belgique. Le manipulateur les saisit, elles sont alors fixées sur des supports et passent automatiquement toutes les étapes du grenaillage, sablage, peinture ...

Puis toutes les étapes anti-corrosives passées, les pièces sont assemblées pour recevoir les composants hydrauliques, électriques et pneumatiques.

La gamme des CombiMAX y est fabriquée et toutes les pièces détachées du groupe y sont stockées.





Super lourd

En 2017, Faymonville s'attaque au super lourd et rachète Cometto. Le groupe, dont les ambitions dépassent largement celles des territoires européens, s'éprend de cette firme italienne basée à Cuneo qui réalisait l'impossible et qui avait un peu perdu de sa grandeur. Avec elle, le constructeur va augmenter ses parts de marché en Afrique, en Asie ou en Amérique du Sud.

Fondée en 1954, Cometto était connue pour avoir travaillé avec la NASA dans les années 80 et 90. Spécialisée dans la construction de remorques modulaires pour le transport lourd et de modules avec directions électronique, l'usine italienne propose aussi des équipements automoteurs spéciaux pour des applications industrielles: chantiers navals, transports en aciérie ainsi que les technologies de manutention.

La marque Cometto va donc couvrir les besoins de transports avec véhicules modulaires à direction électronique.

Faymonville combinera sa connaissance dans les processus de production avec le savoir-faire de Cometto dans le segment des modules automoteurs.

Qualité de production, R&D, service après-vente et livraison de pièces détachées au niveau mondial porteront l'usine italienne vers des commandes de très grosses pièces. Cometto représente le centre de compétence pour tous les véhicules auto-propulsés comme le MSPE.

Il présente aujourd'hui à Bauma, un produit totalement révolutionnaire, le nouveau dispositif de levage de pales « BladeMAX », le plus puissant de sa catégorie sur le marché.

Grâce à sa force portante de 650 mT, le BladeMAX de Faymonville permet de déplacer les dernières méga pales de rotor afin qu'elles puissent être transportées de façon sûre et efficace même dans des zones boisées ou bâties, dans les passages serrés ou en montagne. Car la tendance dans le développement des pales de rotor pour éoliennes est aux pales de plus en plus grandes. L'affectation des emplacements de telles installations devient de plus en plus stricte, d'où la nécessité de mieux utiliser les zones existantes.



