

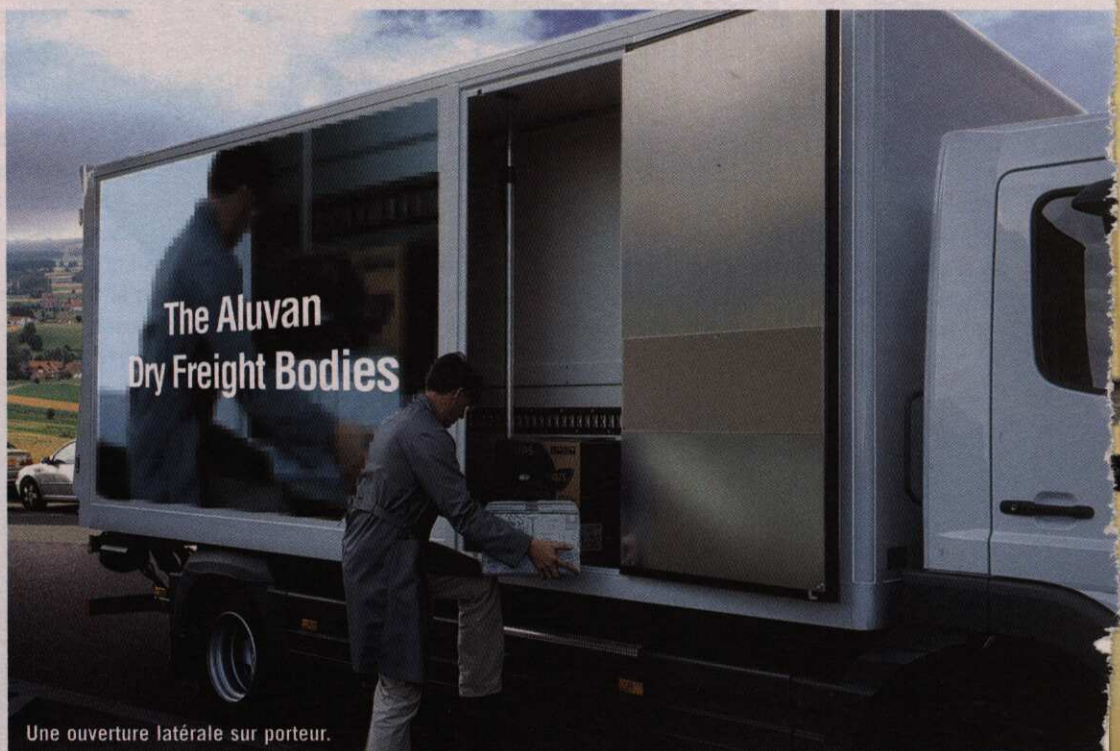
> FOURGONS

Quelques innovations

Une boîte faite pour transporter d'un lieu à un autre en déchargeant par l'arrière : c'est le banal fourgon rigide destiné aux marchandises sèches. Outre des ouvertures latérales, certaines innovations se font jour.

Vue par Jacky Mingot, directeur commercial d'Asca, la situation a été bonne pour le porteur mais la semi-remorque souffre de la concurrence étrangère. Les volumes sont importants mais tout le monde ne peut pas suivre la politique de prix des plus gros faiseurs. Autrement dit, chacun peut avoir ses secrets de fabrication mais le client n'en a cure au-delà des prescriptions réglementaires. Même si chaque carrossier estime apporter un "plus", un fourgon n'a qu'une fonction simple : mener une marchandise d'un point à un autre en chargeant par l'arrière. Pour les matériaux, en semi-remorques, on trouve le plywood et le métal (Ferroplast Schmitz Argobull) et, en porteurs, le préfabriqué en alu en plus du plywood. La clientèle est de plus en plus celle des grosses flottes et des loueurs.

Peu de choses à dire sur l'aménagement intérieur, à part le très classique rail d'arrimage, sinon que le fourgon est devenu déménageur par ajout de capitons. Pour le reste, le genre vise la messagerie dans la semi-remorque et la distribution dans le porteur. « Les aménagements un peu compliqués ont fait leur temps, comme la semi-remorque à porte latérale que nous ne fabriquons plus », semble regretter Jacky Mingot. Ces portes latérales, on les rencontre quand même encore un peu sur des porteurs, de même que le hayon qui n'équipe pourtant que 10 % des semi-remorques.



Une ouverture latérale sur porteur.

LES PAROIS COULISSANTES FONT DÉBAT

Pourtant spécialiste du genre, Asca déclare ne produire que de manière marginale (en raison du prix) les semis à parois rigides coulissantes, faites pour concurrencer les PLSC. La porte coulissante, ce carrossier en a fait beaucoup cette année sur porteurs déménagement, alors que sa vocation était la distribution. Or, on ne peut plus décharger sans hayon, ce qui rend inutile la porte latérale. Contrairement à l'Allemagne et à d'autres pays de l'Est, la France n'a pas la culture du déchargement latéral, tout se faisant par l'arrière.

Pour les déménageurs, l'ouverture latérale sert surtout à pas-

ser les petits conteneurs de 8 m³ ou 12 m³. Dans la distribution, l'ouverture coulissante est inenvisageable car elle multiplie le prix par deux. Même si l'on peut affiner ses productions (planchers autoportants chez Asca), l'acheteur ne voit que le prix le plus bas. Dans la semi-remorque, on trouve quand même des châssis galvanisés et une tendance au grand volume avec des attelages à 1,10 m, des pneus 385/55 et une hauteur utile autour de 2,75 m. Pour l'avenir, on peut imaginer des panneaux optimisant le recyclage. Quant à la quincaillerie, tout le monde se fournit chez les deux ou trois grands fournisseurs les plus connus, ou en Chine.

UNE CERTAINE SPÉCIALISATION

Dans le groupe Libner, plutôt axé sur le bâché, l'entité fourgons, c'est Fréjat, qui a choisi de se spécialiser dans le nervuré, plutôt pour du transport vers le Maghreb (équipements automobiles).

« Ces véhicules doivent être comme entièrement blindés, explique François Libner, qui préside le groupe, même le toit est en acier. C'est très difficile à percer pour les voleurs. Nous produisons une dizaine de semi-remorques en tôle nervurée par semaine. Par exemple, nous venons d'avoir une commande d'une centaine d'exemplaires de la part de Michelin qui utilise ses