

Kaiser : fabrication de A à Z



La société Kaiser est installée au cœur de la Lorraine, et produit une large gamme de semi-remorques et de bennes. Sa force: pouvoir adapter tous les véhicules à chaque besoin des clients...



Le site de Kaiser s'étend sur 150 000 m², dont 35 000 m² couverts.



Fondée en 1943, la société Kaiser est installée à Longuyon, au cœur de la Lorraine, depuis 1962. Elle fait partie du groupe BTK, qui comprend aussi la carrosserie BEHM et le constructeur de remorques plateaux Titan (voir par ailleurs). L'usine Kaiser a tourné à plein régime en 2006, et le rythme devrait rester soutenu encore cette année. Cinq bennes et environ 1,5 porte-engins sortent chaque jour de ses lignes de production. En 2005, le chiffre d'affaires était de 44 millions d'euros. "Nous réalisons environ 33 % de notre chiffre d'affaires avec les porte-engins, 47% avec les bennes, et le reste avec les véhicules spéciaux, explique Christian Tresson, responsable marketing. 2006 a été pour nous une très bonne année, même si les marges sont de plus en plus tendues. Nous avons constaté une

hausse de 15% des bennes, en terme de volumes, et d'environ 10 à 12% pour les porte-engins. Avec également un secteur en développement, celui de l'environnement, très demandeur de bennes ferraille, mais aussi le secteur forestier, avec des semi-remorques spéciales, dont nous avons renforcé la gamme." Figurant parmi les leaders sur le marché français, notamment dans le secteur des porte-engins, Kaiser s'appuie sur un réseau d'une vingtaine de concessionnaires et points SAV. La société est aussi très présente de l'autre côté de la Méditerranée, à travers une société créée en 2001 : BTK Africa, installée en Algérie distribue ainsi près de 300 véhicules chaque année essentiellement dans ce pays, et un peu dans le reste du Maghreb.

1500 à 2000 véhicules par an

Kaiser, qui produit entre 1500 à 2000 véhicules par an, est implanté sur un site de 150 000 m², dont 35000 m² couverts, et emploie près de 280 personnes, ce qui en fait un des principaux employeurs de cette zone géographique. *“Nous oscillons entre l’artisan et l’industriel, soutient Christian Tresson, car nous sommes capables d’adapter nos véhicules standards à tous les besoins spécifiques de nos clients. C’est notre grande force. Mais, plus le véhicule est spécial et particulier, plus les délais de livraison s’allongent. De plus, compte-tenu de la très forte demande européenne, comme tous nos concurrents, nous devons faire face à des délais plus longs pour réceptionner nos matières premières.”*

De A à Z

Le constructeur français conçoit et fabrique toute sa gamme dans son usine de Lorraine, de A à Z, et a même mis au point une partie de son outillage. Le bureau d’études et recherche développement



Ci-dessus, opération de soudage sur une benne.

(qui travaille aussi pour Titan) emploie 24 personnes. Le vaste hall de production comprend plusieurs lignes, spécialisées par matériels : benne alu ou acier (châssis et caisses), et semi-remorques porte-engins et véhicules spéciaux. Les différentes étapes, de la commande à la fabrication sont suivies par un système de gestion assistée par ordinateur, et chaque élément est identifié selon un même numéro, qui est celui du véhicule final et de la commande. Ce numéro le suivra toute sa vie. Tout commence par la réception des matières

premières, qui sont ensuite débitées, pointées, soudées et assemblées. *“Nous disposons de bancs d’oxycoupage, dont un au plasma, ainsi que de robots soudeurs et de notre propre outillage”*, souligne Christian Tresson.

Ci-dessous, l’arrivée des matières premières, avec la découpe des tôles



Caisses et châssis

Dans le grand hall de l'usine, tout en longueur, plusieurs lignes de production sont consacrées à la fabrication des bennes Kaiser : une pour les caisses alu, et une autre pour les caisses acier, ainsi que deux autres pour la réalisation des châssis. *“La grande tendance, pour le TP, est à la benne ronde, souligne M. Tresson, car elle a de nombreuses qualités, comme la centralisation de la charge, un déversement plus facile... Nous fabriquons un châssis en berceau qui permet à la caisse d'être mieux emboîtée dans le châssis, et de baisser le centre de gravité.”*

Les caisses rondes sont réalisées en acier à haute limite élastique, et anti-abrasion. Spécificité de ces bennes rondes : elles sont composées de 2 demi-tôles, soudées en continu. Côté bennes rectangulaires, c'est le secteur de l'environnement qui se révèle très demandeur de ce type de matériels. Ainsi, les bennes alu de 73 m³ sont particulièrement adaptées aux



Une des chaînes de montage des châssis

besoins du recyclage, et les bennes acier de 79 m³ à celui de la récupération des gros déchets ferraille. Ces dernières représentent d'ailleurs pour

2006 50% de la fabrication des bennes du constructeur, en volume. Chaque jour, deux bennes acier 79 m³ sont produites par Kaiser depuis

début 2006, et une par jour en alu. En parallèle, les châssis, qui eux aussi peuvent être en alu ou en acier, sont soudés et assemblés sur une autre ligne



Derniers contrôles avant livraison

A la sortie des deux cabines de peinture : une benne et un porte-engin, les deux fabrications phares du constructeur lorrain.

de production. Les longerons sont fabriqués dans un autre hall. Une fois châssis et caisses terminés, ils sont grenillés et apprêtés avant d'être peints séparément, dans les deux cabines de peinture remplacées en 2001.

Même les planchers des porte-engins sont fabriqués dans la menuiserie à côté du hall de fabrication.



Porte-engins

Une autre ligne de production est consacrée aux porte-engins et véhicules spéciaux. C'est là aussi que sont renforcés les châssis pour les plateaux spéciaux, et que sont fabriquées les rampes des porte-engins. La plupart des porte-engins comporte une adaptation spécifique, comme par exemple une fosse, un coffre à outils dans le col-de-cygne, un col-de-cygne droit, des feux protégés pour les

applications rudes... Autant de modifications d'un modèle standard, qui en font au final un véhicule unique, répondant parfaitement aux besoins des clients. C'est également chez Kaiser, dans une menuiserie voisine du hall de fabrication que sont fabriqués les planchers des porte-engins et des plateaux, qui sont donc montés sur les véhicules sur la ligne de finition.

Une fois achevé et avant de prendre la route, chaque

véhicule est testé et vérifié, et peut si besoin retourner en production pour modification. Actuellement, le parc de véhicules neufs au départ est pratiquement vide. *"Compte-tenu de la demande, nous n'avons quasiment aucun stock"* souligne M. Tresson. Kaiser devrait donc poursuivre en 2007 sur sa lancée, et annonce déjà des nouveautés dans sa gamme cette année.



La gamme

La gamme Kaiser est très vaste. Elle comprend des bennes, des remorques et des semi-remorques. Côté bennes (voir aussi pages 31), le constructeur développe une série de bennes rondes en acier Karure, Karat et K-Line ainsi que des bennes alu. Des bennes rectangulaires offrent jusqu'à 79 m³ de chargement.

Kaiser annonce d'ailleurs la prochaine sortie d'une toute nouvelle benne dans les mois qui viennent, et qui serait commercialisée à partir de mi-2007.

La gamme de remorques et semi-remorques est elle aussi très vaste, avec des véhicules jusqu'à 85 tonnes de charge utile. La gamme comprend des modèles de remorques à essieux centraux, ou à avant train, mais aussi des semi-remorques extensibles à deux essieux, des semi-remorques porte-engins à 3 essieux directionnels à écartement hydraulique, des semi-remorques porte-engins à 4 et 5 essieux, des semi-remorques porte-matériels ou des semi-remorques porte-engins extra-surbaissées.

Kaiser et le groupe BTK

La société Kaiser fait partie du groupe BTK, qui comprend aussi la carrosserie Behm et le constructeur Titan. L'histoire de Kaiser commence en 1943, quand Fernand Kaiser monte son entreprise de réparation de machines agricoles et de fabrication de brouettes. En 1964, il innove en présentant la première semi-remorque benne à un seul vérin frontal, solution qui se généralisera partout. En 1974, Kaiser est le premier fabricant de bennes en France avec 22% du marché, et reçoit le diplôme "prestige de la France". L'usine continue à s'agrandir.

En 1986, le groupe Lohr reprend la société, qui connaît des difficultés, et en crée une nouvelle, Kaiser SA. La production est alors de 1291 véhicules par an.

En 1991, la première succursale est créée à Lyon. Dans le même temps, les premières activités à l'export commencent, vers l'Allemagne. En 1993, la première benne Karure est lancée sur le marché, première semi-remorque benne en acier à hautes caractéristiques (élasticité et abrasion).

En 2000, Behm rachète une grande partie des actions de la société Kaiser au groupe Lohr. Aujourd'hui Kaiser est dirigée par M. Matthieu Behm, neveu du PDG de BTK, M. Emile Behm.

L'histoire du groupe BTK, quant à elle, commence avec celle de la carrosserie Behm, implantée à Thionville, qui à la fin de la guerre démarre une activité de carrossage de fourgons. La société se développe dans les décennies qui suivent et s'implante dans de nouveaux locaux, plus spacieux (7000 m² d'ateliers et 400 m² de bureaux) en 1987, à Metzange, à quelques kilomètres de Thionville. En 1992, elle reprend la société "Titan International" pour fabriquer les plateaux à Montchanin. En septembre, le rachat de TSF (Transport System France) amène la marque de Tautliner France avec la fabrication des rideaux coulissants. La même année, la holding BTI (Behm Titan investissement SA) est créée, regroupant les 3 sociétés. En juin 2000, BTI devient majoritaire dans le capital de Kaiser SA (implantée à Longuyon, 54). En 2001, BTI change de nom pour devenir BTK (Behm - Titan-Kaiser) qui reflète bien l'histoire des 3 sociétés.