Transport Info.fr

Ralentisseur Telma

UN COUP DE FREIN À LA POLLUTION !

La société Telma a braqué sur elle les projecteurs en remportant, pour son frein à induction AF8, le prix du Développement durable lors des Trophées de l'innovation du dernier salon Solutrans. Son directeur général, Olivier Saint-Cricq, nous explique les avantages de cette solution.

Destiné aux véhicules de plus de 32 t exploités dans des conditions sévères comme le transport minier ou celui de bois en montagne, le frein à induction AF8 n'émet strictement aucune particule fine et permet de limiter de façon conséquente l'utilisation du système de freinage traditionnel. Olivier Saint-Cricq, Dg de Telma, met l'accent sur les avantages évidents du frein à induction à l'heure où la lutte contre les émissions de particules fines bat son plein. « En ville, les émissions de particules fines d'un camion équipé de notre système sont réduites de 85% par rapport à un autre non équipé. Sur un camion " normal ", les freins y sont très sollicités. Or, il faut savoir que 26% des particules dues au transport routier proviennent des freins, des pneus et de la route. Mieux même, sur un véhicule au GNV bio-méthane très peu émetteur, les particules fines dues aux freins représentent 66% des émissions de ce camion. Sur des bennes à ordures ménagères équipées de Telma, la fréquence de remplacement des plaquettes et disques de frein a baissé de 87%, permettant d'économiser environ 46000 euros sur dix ans. Autre avantage pour une utilisation en ville, notre système Telma fonctionne dès 3 km/h là où un ralentisseur hydraulique ne le fait qu'à partir de 27 à 30 km/h. Or, la vitesse moyenne d'un camion en ville est comprise entre 17 et 20 km/h...

> "Sur un camion roulant au bio GNV, les particules fines dues aux freins représentent 66% des émissions."

LES CONSTRUCTEURS DE VI INTÉRESSÉS

De nombreux clients ont pris en compte cet aspect environnemental, dont la Mairie de Paris qui teste une BOM Renault fonctionnant au gaz et équipée d'un Telma qui enthousiasme ses chauffeurs, sans oublier la société Nicolas ainsi que Fraikin. Et les constructeurs PL aussi puisque le Telma est une option chez DAF. Il est en série sur les Iveco Eurocargo et Daily, revient chez Scania, et il est proposé chez Renault et Volvo d'origine et en option. Au salon IAA de Hanovre, nous présenterons de nouvelles fonctionnalités sur nos produits. Et nous travaillons également sur le montage de nos systèmes dans des VP dans les années qui viennent à travers une miniaturisation. Nous avons aujourd'hui tous les éléments pour les produire mais l'investissement est lourd et nous cherchons un financement. Mais nous sommes confiants car nous faisons un travail en parfaite harmonie avec l'environnement, et puis, si vous devez freiner et que vous avez de l'électricité, vous pouvez avoir un Telma ! »

NICOLAS LE FRANÇOIS

Retour sur une success story

En 1946, la société Elma (Electro-mécanique de l'Aveyron) détenue par le groupe français Labinal commercialise le premier ralentisseur utilisant les courants de Foucault et mis au point dix ans plus tôt par l'ingénieur Raoul Sarazin. Il est adapté à des véhicules de 18 t de PTR. Puis, en 1954, le nom de la société devient Telma pour Technique électro-mécanique de l'Aveyron. En juillet de cette même année, les pouvoirs publics imposent l'usage d'un ralentisseur sur tous les véhicules de transport de personnes de plus de huit tonnes de PTAC dans les régions déclarées difficiles et accidentées. En janvier 1962, le ministre de l'Industrie espagnol déclare le ralentisseur Telma pour camions et bus, d'utilité publique. A partir de 1987 apparaissent les interfaces permettant de relier les systèmes ABS au Telma. Le 15 novembre 1996 Telma devient Telma SA avec un nouveau logo. En 2001, la société est intégrée à la branche « systèmes électriques » de Valeo. En 2010, l'ensemble des sociétés formant le groupe Telma est racheté à Valeo par Torque Industry, composé de trois financiers chinois et d'Olivier Saint-Cricq, l'actuel directeur général. Un nouveau logo est développé à cette occasion. En 2013, le boîtier électronique iRCS (integrated retarder control system) intégrant la commande et la gestion de la puissance du ralentisseur qui fait son apparition. En 2015, le modèle AF8 est présenté, apportant son lot d'améliorations avec un poids réduit de 92 kilos.