

R & D Industries

Création et Réalités Technologiques

Société de Recherche sous Contrat (S. R. C.)
au sens de l'ANVAR
dans les domaines du Transport et de la Mécatronique
Agréée par le Ministère de la Recherche au titre du C. I. R.

Adresse

R&D Industries
3 Chemin des Chênes
78490 Galluis – FRANCE

Contacts

Tél. : (33) 01 34 57 04 50
Fax : (33) 01 34 86 01 09
<http://www.rd-industries.com>

L'Équipe

Attributions

Création, design global

Management du développement, relations industrielles

Conception et mise en place des partenariats

Design, studio et création

Responsables

D. Delamour

O. Rodi

R. Chêne

C. Le Bret & B. Clavier

Management de projet (1)

PSA / Renault

Conception et Réalisation de têtes de serrages (10000 ex.)

SEITA

Conception et Industrialisation d'un TPV (6500 ex.)

Ph. Starck

Création de la gamme StarckEyes™

Alain Mikli

Conception, Réalisation et protection Industrielle
d'une gamme d'articulations (100000 paires/an)

Charnières et lunettes caméra

VIVABUS

Concept, maquette,
Prototype et industrialisation d'un aménagement intérieur

SEPS

Intégration d'un système de navigation
cartographique dans un véhicule électrique urbain en libre service.

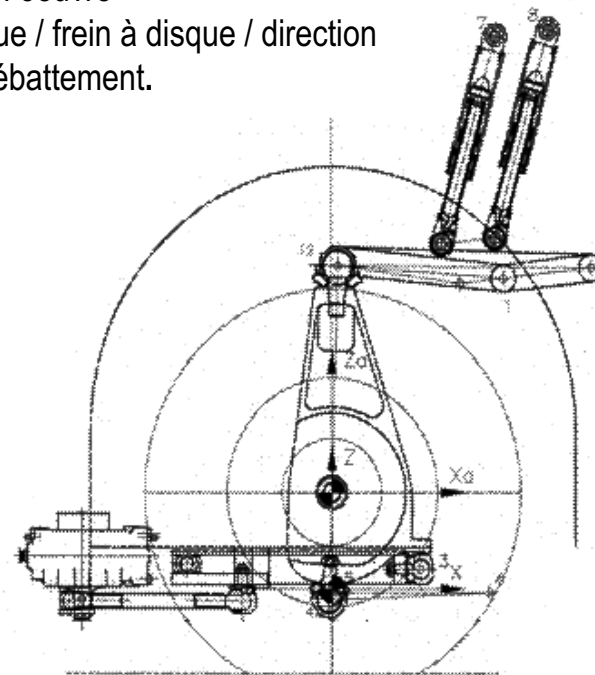
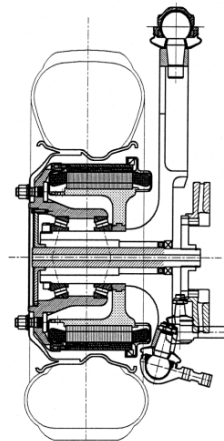
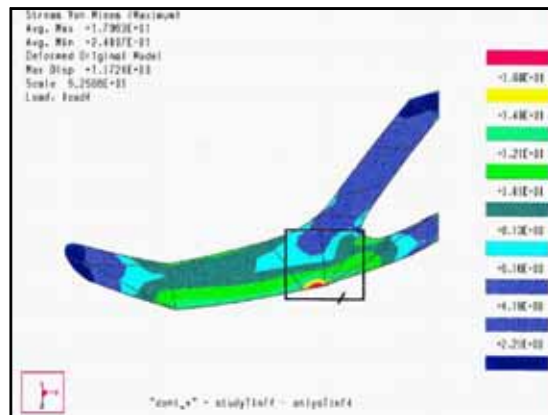
Management de projet (2)

EDF

Conception, cahier des charges et lancement
d'un projet d'informatique embarquée pour la gestion des flux d'énergie
sur les véhicules lourds à traction électrique.

Auverland

Conception et mise en oeuvre
d'un sous ensemble moteur roue électrique / frein à disque / direction
et suspension à grand débattement.



Starck Eyes™

Le projet :

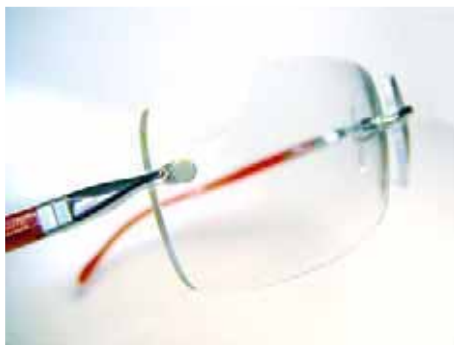
Créer une gamme de lunettes intégrant des concepts technologiques nouveaux
(maintien sur le visage, constance du foyer optique)

Réalisation :

Création et mise au point de l'articulation Biolink™
Intégration industrielle

Résultats :

Production annuelle de 100 000 paires
4 brevets mondiaux



Serrages industriels

PSA / Renault

Dispositif d'assemblage et de tenue des carrosseries lors des opérations de soudage

Problématique :

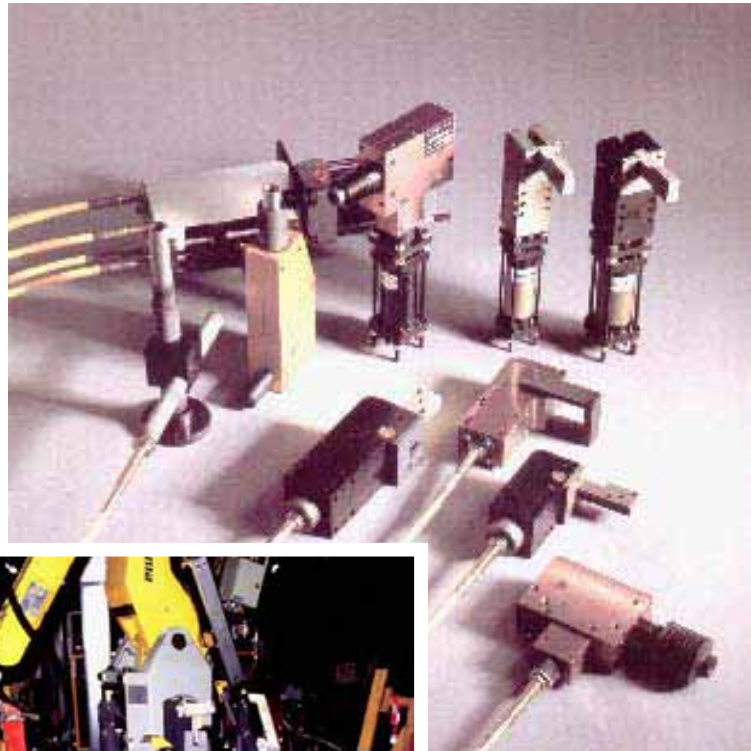
Durée de vie des systèmes traditionnels
limitée à 300 000 cycles
Chute de la courbe d'efforts
des serrages
Incidents sur les chaînes

Action :

Analyse de la valeur
des systèmes existants
Prototypes, essais sur banc et sur site
Installations pilotes

Résultats :

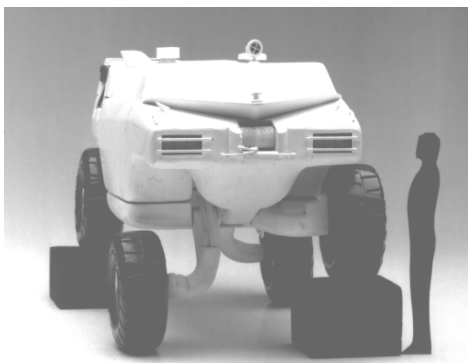
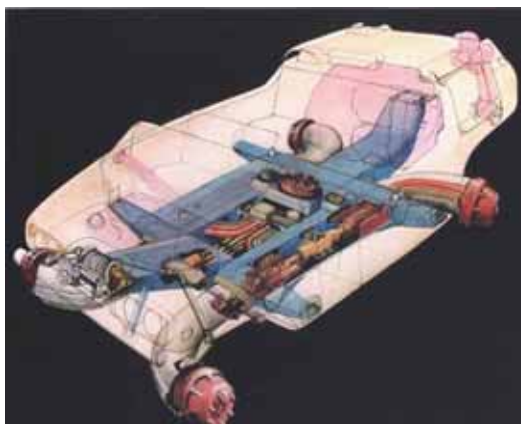
1 500 000 cycles sans entretien
Courbe d'effort constant
Respect de la politique de prix
10 000 têtes de serrages installées.



Yellow TTA

Véhicule Tous Terrains Amphibie *Label Eureka EU 313*

Architecture composite
Moteurs roues hydrauliques ou électriques
Modèle probatoire
Transmission hydrostatique HP
Recherche de parrainage pour associations caritatives

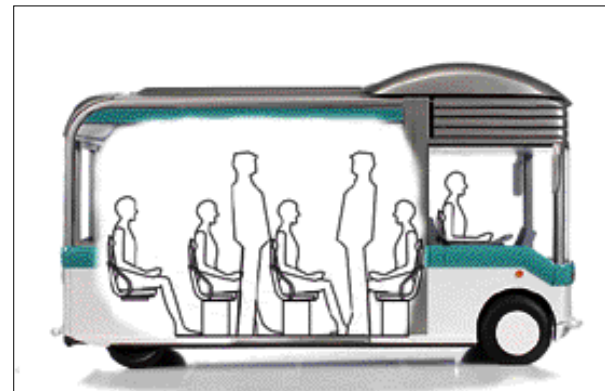


MICROBUS

NOUVEAUX SERVICES DE TRANSPORT URBAIN :

le programme MICROBUS utilise des principes d'une
architecture suspendue.

Le programme MICROBUS contribue au **transfert modal** de la
voiture particulière envers le **transport public.**



- Services adaptés pour les personnes à mobilité réduite (TMPR)
 - Services à la demande
- Rabattement sur les modes lourds (train, RER, Métro, Tramway) en zones peu denses
- Desserte de zones piétonnes et de quartiers tranquilles ou à voiries étroites
- Services d'entreprises (liaisons zones industrielles) et collectivités
- Alternative au BUS 12 m (heures creuses)

Dimensions : longueur 5050 mm, largeur 1996 mm, hauteur 2850 mm
Plancher plat intégral, garde au sol variable de 8 à 18 cm
100% de surface utile au sol

Accessibilité : porte latérale grande largeur (1,4m) et porte AR (0.9m) avec rampe d'accès

Energie : type d'énergie au choix de l'exploitant (transmission électrique)

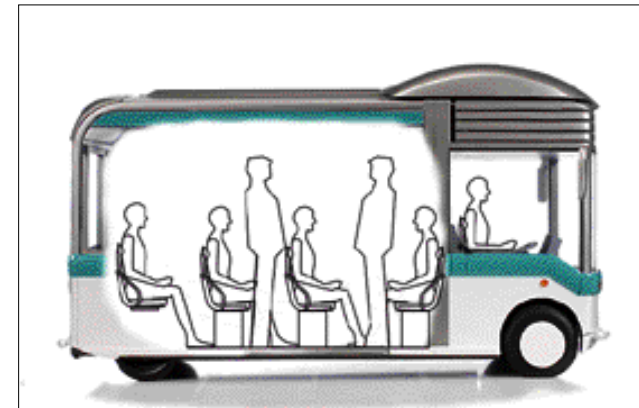
Configuration 1 (TC) : 22 passagers dont 8 places assises, 1 UFR ou 22 passagers dont 9 places assises

Configuration 2 (TMPR) : 3 UFR accompagnés

Espace passagers très ouvert sur l'extérieur, équipement multimédia



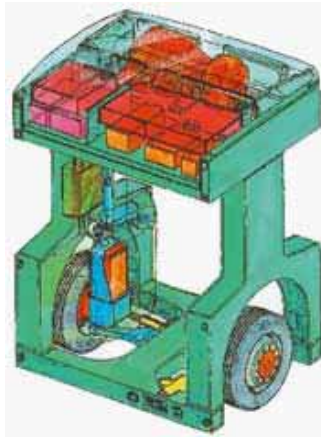
GIE MICROBUS



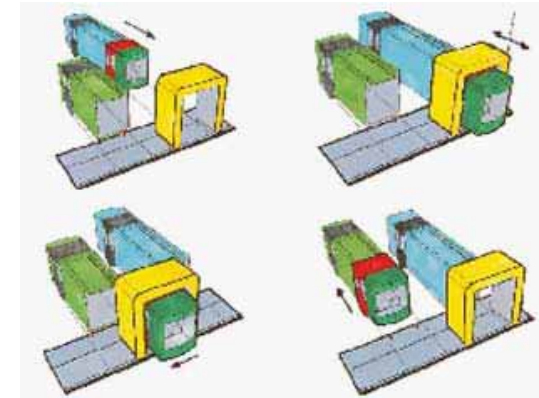
- **RATP**
- **CONNEX**
- **Réseau AGIR**
- **KEOLIS**
- **TRANSDEV**

- Période de développement : Septembre 2002 - Décembre 2004
- Nombre de villes concernées : 22
- Nombre de véhicule phase I : 100 (Janvier 2007)
- Soutien : PREDIT/DRAST & Ministère Industrie

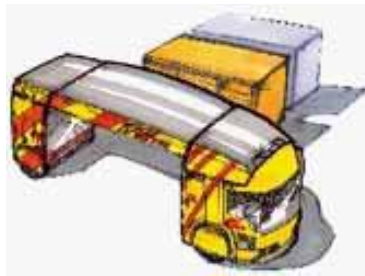
Concept NT



Châssis vertical



Portique transfert de châssis vertical



Porte-containers



Véhicule 4 roues directrices

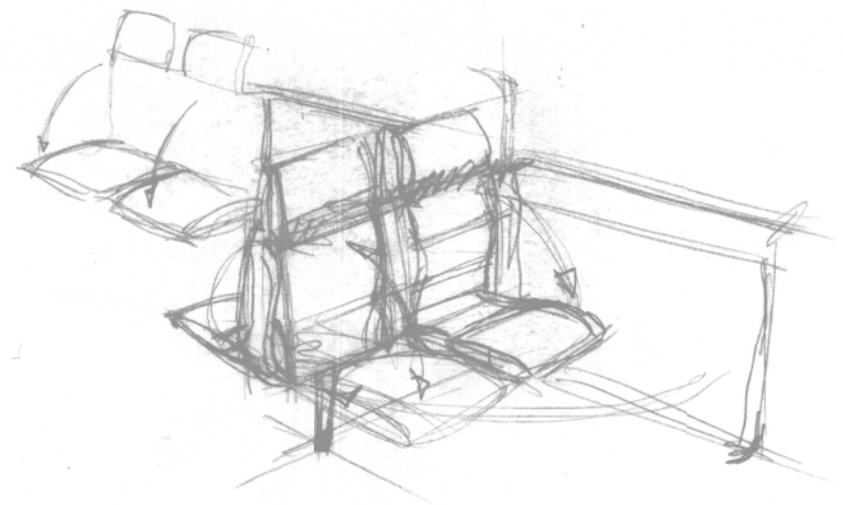
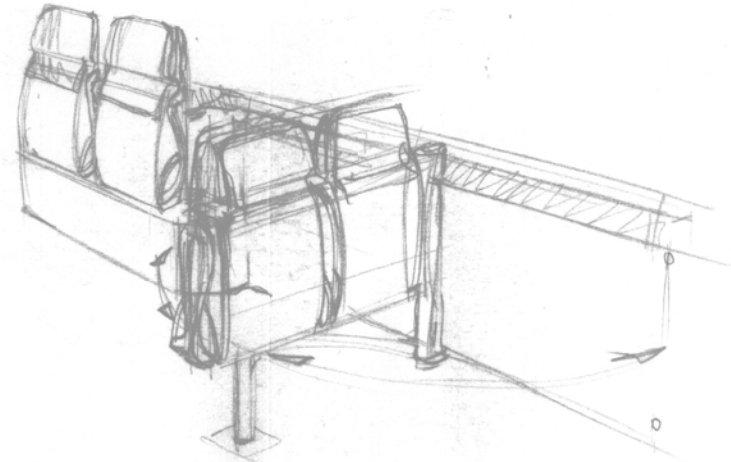


Front-loader

Siège SU (siège universel)

Nouvelle gamme de sièges qui améliorent la répartition et la circulation des passagers, permettant un meilleur confort aux heures de pointe comme aux heures creuses.

Sièges trois positions (assis debout, debout appuyé, assis) et ergonomie originale



Vivabus

PROGRAMME DE REHABILITATION DE VEHICULES (PR 100, GX 107, ...)

Problématique :

Risque de désaffection du Transport en
Commun par Bus

Ancienneté du style des équipements intérieurs

Inadaptation rapport places assises / debout
entre heures creuses / affluence

Prouver aux constructeurs l'intérêt d'une

approche renouvelée

Conception et réalisation :

Approche complète de l'espace intérieur :

Circulation des passagers

Fonctions des sièges

Eclairage

Barres de maintien

**Consultation, choix et pilotage maquettes,
prototypes**

Procédure d'**homologation**

Consultation et pilotage Industriel

(Irisbus, Evobus)



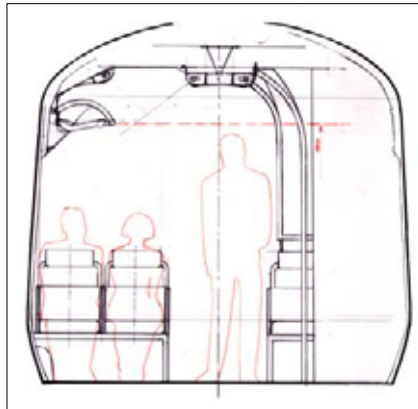
Agora Line

VIVABUS est un concept novateur initié par le groupe VEOLIA Environnement, qui intègre les **besoins** et les **attentes** des **voyageurs** et de la **collectivité**.
Les caractéristiques de ce type de bus sont nombreuses :
Design moderne et esthétique, **amélioration** du confort des sièges, réaménagement et modularité de l'espace, **optimisation** de l'information présente dans chaque bus.
L'**objectif** de cette démarche est de **valoriser** l'usage du bus et son **image**.



VIVABUS peut être intégré à un réseau de bus de deux façon : **réhabilitation** d'un bus "ancienne génération" ou **intégration** dès l'origine comme le montre cet exemple avec un **Agora Line**.

VIVATRAIN *



Réhabilitation des voitures, section de principe



Maquette éch 1/10



détail 1/10



détail 1/5

*Travaux conduits avec Railtrack Southwest, Londres, filiale du groupe VEOLIA Environnement.

Aménagement intérieur de Tramway



Micro - Habitat

Objectifs

- augmenter la capacité d'accueil en logeant le personnel distinctement des clients
- mobilité des logements sur site et inter-sites
- donner une image aux logements du personnel VVF
- Disposer d'une solution industrielle garantie



Les principes

Dormir:

Le module doit permettre à 1 animateur homme (ou femme) de dormir dans des conditions de confort semblables à celles des clients VVF pour une durée de 8 semaines consécutives

Ranger:

Chaque animateur peut ranger 2 semaines d'effets personnels et des accessoires de sport (VTT, planche)

Entre-temps et repos:

Ce module éventuel permet aux animateurs de se détendre: lire, écrire, regarder la TV, utiliser un pC portable, ceci en cours de journée et/ ou le soir.

Il n'est pas prévu d'y préparer ou prendre de repas; seul un café peut y être préparé et éventuellement un réfrigérateur permet de conserver des en-cas.



Isolation et protection:

Le module doit être protégé contre toute intrusion violente; il peut être équipé d'un système d'alarme. Le module est adapté aux intempéries et aux conditions climatiques régionales.

Intégration et esthétique:

Le système doit permettre divers types d'association de modules.

Il est beau et s'intègre dans le paysage.

Il s'installe sans main d'oeuvre spécialisée.

Environnement:

La conception intègre la recyclabilité des matériaux et équipements.

A - A