

LA REVUE DE PRESSE

2023

VINCENT



JUIN 2023

82 LE BOIS INTERNATIONAL

86 BTP MAGAZINE MATÉRIELS

90 BTP MAGAZINE CONSTRUCTION

100 TERRASSEMENTS ET CARRIÈRES

104 MÉCANISATION FORESTIÈRE

106 LES ROUTIERS

114 SOLSCOPE

116 MANU MAG

128 CHANTIERS DE FRANCE



Le Bois INTERNATIONAL
L'officiel du bois >> Scierie / Exploitation forestière

142^e Rendez-Vous de la Méca
Lauréats des Trophées 2023 de la Machine forestière de l'année

L'hebdomadaire de la filière bois **N°23 - 1183**
3,65 euros samedi 17 juin 2023

Le zoom de la rédaction
Lancement de l'appel à projets BCIAT 2023 p.4

Gros plan
Le changement climatique, thème de la 3^e Journée du bois-énergie p.8

Entreprises
Les Hauts bois saônois, spécialiste du panneau en bois feuillus p.11

SIMPLEMENT CONFORTABLE
SIMPLEMENT DURABLE
SIMPLEMENT MEILLEUR

LOGSET

Exposant à **EUROFOREST**
22-23-24 JUN 2023
SAINT-BONNET-DE-JOUX 71 | FRANCE



Le Rendez-Vous de la Méca | N°142 - Juin 2023 | S'équiper

Lauréats des Trophées 2023 de la Machine forestière de l'année

Sommaire

FOCUS / Machine forestière de l'année 2023 : les coulisses de la quatrième édition	> p. 16
LAURÉAT / Engin forestier 2023 : abatteuse compacte Charlier C20	> p. 17
NOMINÉS / D'autres engins forestiers ont participé aux Trophées de la Machine forestière	> p. 18
LAURÉAT / Outil forestier 2023 : coin radiocommandé Forstreich TR240	> p. 20
NOMINÉS / Des outils forestiers innovants nominés aux Trophées de la Machine forestière	> p. 21
LAURÉAT / Équipement forestier 2023 : grue forestière Palfinger Generation 3	> p. 24
NOMINÉS / Des équipements forestiers se distinguent par diverses innovations forestière	> p. 25

La quatrième édition des Trophées de la Machine forestière de l'année a dévoilé ses trois lauréats 2023. Dans la catégorie reine des engins forestiers, l'abatteuse Charlier C20 a été primée pour sa compacité allée à sa grande puissance. La catégorie des outils forestiers a finalement retenu comme lauréat l'ingénieux coin d'abattage radiocommandé Forstreich TR240. Pour la catégorie des équipements forestiers, c'est la génération 3 des grues forestières Epsilon-Palfinger qui a été primée dans une conception plus spécifique pour le transport de bois.

Dominique Seytre
samedi 17 juin 2023 - Le Bois International - 15

 S'équiper | Le Rendez-Vous de la Méca

Lauréat Équipement forestier 2023 : grue forestière Palfinger Generation 3

La société autrichienne Epsilon-Palfinger a combiné les attentes de ses clients et son expertise technologique pour élaborer sa nouvelle gamme de grues forestières avec sa toute nouvelle Génération 3. Cette gamme offre la plus longue portée (jusqu'à 10,9 m) et la vitesse de travail la plus rapide (+ 12 %) de sa catégorie avec une constitution

encore plus résistante sans augmentation de poids. Tous ses modèles sont dotés du graissage centralisé qui permet de réduire le temps de maintenance et la consommation de lubrifiant (jusqu'à 80 % de consommation en moins). Son poste de commande Comfort Drive présente un confort de travail et une précision inégalés. Son système de



stabilisation constitué d'une poutre intégrée mesurant jusqu'à 5,4 m garantit une stabilité optimale. Enfin, le système d'assistance Smart Control Palfinger assure des opérations encore plus intuitives et plus rapides. La gamme propose des capacités de levage de 10 à 18 t/m avec des grues de type Z et L.

Dominique Seytre



24 - Le Bois International - samedi 17 juin 2023

ON PARLE DE NOUS



PANORAMA
UN PARTERRE DE NOUVEAUTÉS



GRAND FORMAT
LA BONNE OCCAS'



Palfinger allie efficacement matériel et logiciel

La toute nouvelle gamme de grues Palfinger TEC a été développée en étroite collaboration avec les clients et des opérateurs sélectionnés. Résultat : une combinaison parfaite du matériel et de son logiciel.

Ruelles étroites, chantiers à l'abri des regards et trafic constant : les projets en centre-ville sont complexes. Ces environnements nécessitent de larges portées, une stabilité parfaite et des options de contrôle intuitives. C'est précisément pour cette raison que Palfinger a entièrement repensé son produit phare, la grue auxiliaire. À cette fin, le constructeur combine les points forts éprouvés de la gamme précédente avec des technologies intelligentes, telles que le système de contrôle innovant PALTRONIC 180 et la vanne de contrôle imbattable LX-6.

Le résultat est net : une précision nettement supérieure, une maniabilité plus aisée, une utilisation plus efficace de l'énergie et des fonctions plus pratiques facilitant grandement le travail. Les neuf nouveaux modèles de grues TEC actuellement dans la gamme sont disponibles depuis le début de l'année. Pour faciliter chaque aspect du travail du client, les modèles de grue de la nouvelle gamme TEC sont également dotés du Smart Control pour contrôler la pointe de la grue avec un seul mouvement de levier et de la Memory Position - un système de positionnement de la grue, qui peut stocker jusqu'à quatre positions de la grue et y revient avec une précision absolue.

Le Leveling Assist aide à niveler parfaitement le véhicule au début de l'opération. De plus, le grutier est constamment assisté par l'Operator Monitor de Palfinger Connected et peut, entre autres, vérifier à tout moment l'état de la machine et corriger les défauts directement sur place.

Parmi les 9 modèles, la PK 1050 TEC et son déport de 37 mètres est une nouvelle référence dans la catégorie des 100 mètres avec fly jib. De plus, l'énorme capacité de levage est maximisée en permanence dans toutes les positions grâce au DPS-C, car le système intelligent sait exactement où se trouve la pointe de la grue à tout moment.

IT

ÇA BOUGE
MATÉRIELS

Polybennes Palfinger ou la polyvalence sans effort

En France, les bras de levage ont la cote. Suffisamment pour détrôner les bennes par exemple. Palfinger, qui détient 32% de PDM sur ce marché, s'adapte à une demande de plus en plus tournée vers des produits automatisés, au fonctionnement standardisé.

4 000, c'est le nombre de bras actuellement vendus en France. 700 sont montés sur des utilitaires, et le reste sur des poids lourds, dont la moitié sont des porteurs de 26 tonnes. Sur ces dernières 3 200 unités, environ 28% de la clientèle est issue du secteur des TP. Cette typologie de clients, en grande partie des grands comptes, réclame principalement des plateaux porte-engins, des porte-outils, et des bennes. « Nous vendons davantage de polybennes – des appareils à bras montés sur porteurs 32 tonnes - que de bennes », commente David Thibault, responsable produits appareils à bras et chariots embarqués chez Palfinger France. C'est ce que nous appelons le Phénomène Ch'ti ».

AUTOMATISER LE PLUS POSSIBLE

Les critères ? La polyvalence évidemment, mais surtout, la

simplicité d'utilisation. « Nos clients utilisent du matériel multichauffeurs », rappelle-t-il. Le sachant, Palfinger France planche sur « un cycle automatique » afin de faciliter les opérations des chauffeurs novices. « Nous testons actuellement sur le terrain deux camions dotés d'un système d'accrochage automatique du véhicule (SLA) en conditions de test réelles », précise le responsable. En parallèle, le constructeur développe de plus en plus la télématique. Parmi les évolutions : une offre de service basée sur un abonnement afin de géolocaliser l'appareil et remonter les données d'utilisation.

STANDARDISATION DU PRODUIT

« Avec les polybennes, nous sommes confrontés à une difficulté commerciale : la clientèle est de plus en plus captive des constructeurs de véhicules », poursuit David Thibault. La marge de développement de nos avantages produit au client final est donc réduite ». Comme un fait exprès, les constructeurs de poids lourds demandent de plus en plus « des kits d'appareils à bras à monter en direct en usine ». JT



L'IMMEUBLE LIGHTWELL À LA DÉFENSE RENAÎT DE SES GRAVATS

DANS LE CADRE DE LA RECONSTRUCTION DE L'IMMEUBLE LIGHTWELL, CEMEX RECYCLE 100% DES MATÉRIAUX ISSUS DE SA DÉCONSTRUCTION PRÉALABLE.

Lightwell est le nouvel immeuble en cours de reconstruction d'Unibail-Rodamco-Westfield dans le quartier Michelet de Paris La Défense. Les travaux de démolition et de reconstruction sont respectivement assurés par les entreprises Lesueur TP et Petit (Vinci Construction). Les 7000 m³ de matériaux minéraux issus de la démolition du bâtiment sont totalement revalorisés par Cemex et transformés en granulats recyclés. Une partie de ces matériaux secondaires est destinée à la production du béton prêt à l'emploi qui sera mis en œuvre dans le cadre de certains travaux de reconstruction du même édifice. Depuis mai dernier, Cemex reçoit les matériaux de démolition sur sa plateforme dédiée à l'économie circulaire et située sur le port de Gennevilliers. Une fois réceptionnés, ils sont scrupuleusement triés puis transformés en granulats. Ces granulats recyclés sont ensuite directement acheminés vers l'unité de production Cemex de Nanterre où ils entrent dans la composition du béton prêt à l'emploi livré sur le chantier Lightwell. Les matériaux continueront d'être réceptionnés à Gennevilliers jusqu'à début 2023, tandis que les livraisons de béton prêt à l'emploi, pour un total de 6 000 m³, se feront jusqu'en octobre 2023.

TOUT LE MONDE EST GAGNANT
Ce partenariat entre les entreprises Lesueur TP, Petit et Cemex est positif à plus d'un

titre. L'entreprise de démolition souhaitait en effet disposer d'un exutoire garantissant la revalorisation de la matière, l'entreprise de construction voulait utiliser un béton prêt à l'emploi fabriqué à base de granulats recyclés, tandis que Cemex disposait

et services adaptés aux spécificités du chantier contribuant à l'atteinte des hauts niveaux de performance environnementale visés par le projet Lightwell : certifications HQE « Exceptionnel », BREEAM « Excellent », et BBC-Effinergie Rénovation RT -40%.



d'une solution de proximité. « Nous avons su adapter notre offre commerciale aux spécificités du chantier, notamment pour l'enlèvement du béton, qui sera réalisé par des camions-malaxeurs abaissés spécialement conçus par l'entreprise Petit, du fait des contraintes d'accès au chantier », indique Janina Baigus, responsable des solutions durables chez Cemex France. A noter que cette offre circulaire de produits

LE PROJET FINAL
Une fois restructuré, cet immeuble de 10 étages proposera 35 000 m² d'espaces de travail et de services dont un business center avec un auditorium modulable de 200 places ainsi qu'un espace Wellness Center ouvert sur l'extérieur, dédié au sport et au bien-être. Lightwell offrira également 1 000 m² de terrasses extérieures végétalisées et aménagées, dont un rooftop de 500 m².

btp construction N° 354



DÉMOLITION

MARSEILLE NE PERD PAS LA FAÇADE

btp magazine n° 354



ON NOUS VOIT



**PARTENAIRE
EXPERT**

FONDATIONS PROFONDES, SOUTÈNEMENTS, ANCRAGES,
REPRISES EN SOUS-OEUVRE, TRAITEMENTS DE TERRAIN.
www.spiebatignolles.fr

spie batignolles

/ fondations



SOMMAIRE N° 356

Actus	5
« La R&D est pertinente lorsqu'elle améliore un procédé »	6
Assainir la Marne	8
Le talus de Wimereux en terrain miné	12
Des galeries de gypse comblées	18
Le Groupe Vincent pèse 286 M€ en 2022	22
« La grue télescopiques sur chenilles ? Le concept rentre dans les mœurs »	24
La gare de Noisy-Champs prend de la hauteur !	26
« Le béton doit achever sa mue »	30



Cahier BTP Construction 356 - Ne peut être vendu séparément de BTP Matériaux n°356 / mai 2023 - BTP CONSTRUCTION Préféré et directeur général : Florence Cayola - Directeur général adjoint : Christophe Billaud - direction@btp-construction.com / Fondé par Jean et Florence Cayola en 1982 - Siège social : 3 quai Corré 79430 - Louvencienne - France. Tél. +33 (0)1 30 08 14 14 Fax : +33 (0)1 30 08 14 15 - direction@btp-construction.com - www.constructioncayola.com - BTP Magazine est édité par la SARL TP Presse au capital de 152 000 €. Membre de la coopérative de la presse périodique - Directeur de la publication : Florence Vialat - direction@btpmagazine.com - Directeur de la rédaction : Florence Cayola - Rédaction en chef : Julie Petit-Tortorel. A participé à ce numéro : Christine Reynaud - PUBLICITE direction@btp-construction.com - Rubrique Services : Mathieu Cassin - MAGIETTE studio@btp-construction.com - Impression : Imprimerie de Compagne, Avenue Berthelot, BP 60524, ZAC de Mercenne, 60200 Compagne Cedex - ABONNEMENTS - abonnement@btp-construction.com - 3 quai Corré - 79430 Louvencienne - Tél. +33 (0)1 30 08 14 13 - Commerce Paritaire 1071 Y 86021 - Dépôt légal à paraître - Distribué par MJP - ISSN 0000 - 1905 - La direction n'est pas responsable des textes. Illustrations, dessins et photos publiés sous la responsabilité de leurs auteurs. Toute reproduction ou reproduction intégrale ou partielle par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement de l'auteur ou de l'éditeur est illicite (article L. 122 - 4 et L. 122 - 5 du code de la propriété intellectuelle). COPYRIGHT Tous droits réservés.

les exploiter reste encore difficile en raison du très grand nombre de systèmes différents. Nous sommes aujourd'hui obligés d'ajouter des systèmes tiers que nous achetons auprès de partenaires comme Trimble. La prochaine étape consiste à parvenir à une homogénéité de traitement, et mettre en place, avec la société sœur SAML, un service de gestion et d'interprétation des données, qui prendrait également en charge la maintenance de ces systèmes. L'idée étant de disposer de données techniques métiers et non de données machine uniquement.

BTP Mag : Quelles sont les réelles avancées technologiques et environnementales que vous avez su réaliser ?

G.H. : Nous sommes parvenus à obtenir des « éco-coulis » fabriqués in situ à partir de ciments bas carbone et de matériaux recyclés. Le procédé Atlas de pieux vissés laisse quant à lui entrevoir la prochaine génération de pieux Atlas. Il nécessite l'adaptation de nos machines avec la pose de capteurs et asservissement afin de piloter le forage et le bétonnage. Des essais seront ensuite menés afin de qualifier le process.

BTP Mag : Que pouvez-vous apporter à votre échelle afin de limiter l'impact des émissions carbone du béton sur vos chantiers ?

G.H. : Le béton a un impact majeur sur nos métiers car nous le spécifions, nous le réceptionnons et nous le mettons en œuvre. Pour en limiter l'impact, car c'est le gros volet de nos

émissions, nous créons des éco-coulis à partir de matériaux alternatifs, et étudions les solutions qui minimisent les effets de nos activités. Nous avons intérêt, sur ce sujet, à raisonner au global car les variantes sont coûteuses, même si certains maîtres d'ouvrages nous y encouragent.

BTP Mag : Avez-vous une évolution des normes dans les fondations ?

G.H. : Elles évoluent et sont de plus en plus opérationnelles. Elles s'europanisent aussi, en intégrant progressivement les innovations, à l'image des inclusions rigides ou encore de la technique de congélation des sols. Mais la mise à jour des Eurocodes prendra encore plusieurs années.

BTP Mag : Comment qualifieriez-vous le marché des fondations ?

G.H. : L'activité en France reste stable mais à l'international, elle se développe, selon l'analyse du Sofions. En matière de sécurité, les experts de nos métiers placent sur le traitement des poussières émises sur les plateformes de travail. Les machines sont lourdes et imposantes, si les plateformes sont peu robustes, un renversement peut survenir. L'autre aspect : comment normaliser et avoir des règles de calcul de nos travaux en termes de CO₂ ?

Propos recueillis par
Julia Tortorici

LE SAVIEZ-VOUS ?

Fayat Fondations bénéficie depuis un an et demi d'une nouvelle gouvernance assurée par Alexandre Ferrie, dans la droite ligne de l'impulsion donnée précédemment par Didier Jacquet. La division Fondations du groupe Fayat entend s'imposer comme un acteur de référence en apportant une solution globale en réponse à tous les sujets fondations, et en misant sur un travail collaboratif en lien avec l'évolution du marché et des métiers.



Gilles Hovhannessian



btp Oui, je m'abonne
sur CONSTRUCTIONMAGAZINE.COM

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

SYGMAT **SENNEBOGEN**

SYGMAT, distributeur exclusif SENNEBOGEN en France, propose la gamme de grues télescopiques de chantier la plus étendue du marché :

- Capacités de levage de 15 à 130 t
- Déplacement en charge
- Tous les tableaux des charges sur 360°
- Telescopage en charge






btp Oui, je m'abonne
sur CONSTRUCTIONMAGAZINE.COM

LE GROUPE VINCENT PÈSE 286 M€ EN 2022

CONSTRUCTEUR ET CARROSSIER DEPUIS 140 ANS, LE GROUPE VINCENT CONFIRME EN 2022 UN CHIFFRE D'AFFAIRES DE 286 M€ POUR UN TOTAL DE 856 SALARIÉS. SYGMAT, L'ENTITÉ IMPORTATRICE ET DISTRIBUTRICE DES MATÉRIELS SENNEBOGEN EN FRANCE, RÉALISE QUANT À ELLE UN CA DE 31,7 M€, ET EMPLOIE 32 SALARIÉS.

Le Groupe Vincent, qui intègre Palfinger France depuis 1996, Bennes Vincent depuis 2006, Guima France depuis 2012 et Sygmat depuis 2014, consolide (discrètement) ses positions en France en 2022. L'ensemble du groupe

détient désormais 37 sites en France pour un total de 24 sociétés, quand son entité Sygmat, qui bénéficie d'une structure et d'une équipe à part à l'organisation différente pour la distribution des matériels Sennebogen, compte 2 sites, 12 points de service et 22 techniciens itinérants. A titre

comparatif, le constructeur allemand fait état d'un CA de 460 M€ en 2020.

LES CHIFFRES

L'année écoulée aura vu la vente de 107 plateaux, 480 bennes, 80 grues de chantiers et pelles de man-

utention, 79 matériels pour l'environnement, 1250 grues auxiliaires Palfinger et 1150 bras Palfinger. Chez Sygmat, on dénombre près de 1 000 matériels suivis. Les grues de chantiers non routières s'octroient 40% PDM, tandis que les pelles de manutention issues de la gamme lourde concentrent 35 % PDM.



btp construction N° 356

ON PARLE DE NOUS

DES SYNERGIES DANS LA DRÔME

Depuis fin 2020, les sièges sociaux et les services support de Sygmat et de Palfinger France se partagent les infrastructures d'un nouveau site de 70000 m² situé sur l'écozone de Livron dans la Drôme. Les équipes de support technique et pièces de rechange ainsi que l'administration des ventes sont localisées sur ce site moderne en vue d'y recevoir les clients et partenaires. L'ensemble des marques proposées par le Groupe Vincent proposent dorénavant à leurs clients un concept inédit et de grande ampleur visant à tester en conditions réelles les produits. Sur un espace dédié de 5000 m², plusieurs zones sont aménagées et laissent libre cours aux opérations de

manutention de divers charges et flux de matériaux : ferrailles, bois, déchets industriels, grumes, granulats... Enfin, le site de Livron a été conçu dans l'optique d'accueillir des sessions de formation technique dans des conditions optimales. Plusieurs salles modulaires et multimédia sont à disposition et un hall dédié permet des formations pratiques afin de parfaire les connaissances théoriques. La zone d'essais extérieure autorise quant à elle des tests en conditions d'exploitation.

DES DÉVELOPPEMENTS EN RÉGION PARISIENNE

De nombreux aménagements complémentaires sont en cours dans l'intention de poursuivre

le développement des activités de service en atelier sur le site opérationnel de Sygmat à Herblay-sur-Seine (95) : réfection des toitures et intégration de panneaux translucides, éclairages LED de forte capacité, installation d'un nouveau pont roulant, équipements de sertissage... Plusieurs chantiers sont notamment menés afin d'adapter au mieux le site aux travaux menés par les équipes : réfection des accès et de la cour avec dalles renforcées pour engins lourds, aménagement d'une aire de lavage avec déshuileur / déboureur, rénovation des clôtures et portails avec accès convois exceptionnels hors gabarit. Outre la flotte de véhicules atelier équipés à l'intention des techniciens itinérants, Sygmat se dote de moyens d'intervention

permettant d'être davantage efficaces au cours des missions techniques : acquisition d'une grue de parc de 80t avec capacité pick & carry jusqu'à 12t, et d'un camion de chantier équipé grue + bras avec berces aménagées pour travaux lourds.

J.T.





« LA GRUE TÉLESCOPIQUES SUR CHENILLES ? LE CONCEPT RENTRE DANS LES MŒURS »

LE MARCHÉ DE LA GRUE TÉLESCOPIQUE SUR CHENILLES GROSSIT. LES MACHINES SENNEBOGEN GAGNENT NOTAMMENT DES UTILISATEURS FRIANDS DE MATÉRIEL SPÉCIALISÉ, À LA RECHERCHE DE SOLUTIONS OPTIMISÉES. LES LEVAGEURS REPRÉSENTENT QUANT À EUX UN IMPORTANT VOLUME D'ACHATS.

Produit de petits volumes, la grue télescopique sur chenilles continue son bonhomme de chemin. « Ce n'est pas un

concept nouveau, rappelle Epvre Delquié, chargé de coordination commerciale et marketing chez Sygmat. Bien qu'il existe depuis plus de 20 ans, il a eu du mal à se faire

connaître en France. C'est grâce aux multiples chantiers du Grand Paris Express qu'il rentre dans les mœurs ». Reconnaissables entre mille par leur intense couleur vert

pomme, les grues télescopiques Sennebogen sont « typées chantier exclusivement ». 0 limite à l'opérateur Pensées pour les travaux de fondations et plus

btp construction N° 356



largement, pour les TP, elles affichent une différence technologique de taille : leur flèche télescopique n'intègre pas de système de brochage, et sort donc « à l'optimum des portées ». « Constituée de sorties hydrauliques et de renvois mécaniques, elle autorise le déplacement de la machine avec 100% de la charge ; tous les tableaux de charges sont à 360° dans limite d'orientation de la tourelle ; et il est possible de télescoper l'intégralité de la longueur de flèche, rentrée comme sortie, avec une charge au crochet, énumère Epvre Delquié. Le revers de la médaille est que nous proposons un produit

complexe, plus fragile, qui nécessite une grosse logique électronique de séquençage. Sur une grue de chantier, ce constat peut devenir un inconvénient. L'opérateur ne maîtrise pas sa charge et sa portée. Lorsqu'il souhaite changer le séquençage, il est contraint de s'interrompre et de poser la charge. Ce qui représente une perte de temps potentielle. Un bémol à prendre en compte, certes, mais qui n'occulte pas l'essentiel : l'opérateur dispose de tous les mouvements, à tout moment.

DE PARIS À TOULOUSE
Alors que la demande ralentit en région parisienne (la faute

à un Grand Paris Express en pause, car arrivé à la fin d'un cycle), elle se délocalise dans le Sud-Ouest, dans le cadre des premiers travaux de génie civil de la ligne C du métro de Toulouse, où sont logiquement exportées les méthodes de travail acquises par les personnels sur les chantiers du Grand Paris. « Ailleurs, la grue sur chenilles télescopique fait ses gammes sur les chantiers de travaux maritimes et fluviaux via les principaux réseaux de location, précise Epvre Delquié. En raison de l'absence de flèche brochée, elle convient aux applications de vibrofonçage et de palplanches ».

VERTUEUSE EN BILAN CARBONE
Alors que le marché des fondations est encore peu ouvert à la machine électrique, Sygmat distingue de la demande pour des solutions plus vertueuses en bilan carbone. En milieu de gamme, le constructeur Sennebogen proposera ainsi une 50 tonnes sur batteries dont les premiers exemplaires seront livrés en Belgique et aux Pays-Bas. Affichant une autonomie de 7h à 8h, elle arbore une technologie semblable aux pelles de manutention Sennebogen, avec la possibilité de se « plugger » au réseau électrique local.

ET.

btp Oui, je m'abonne
BTP CONSTRUCTION/CAYOLA.COM

T&C

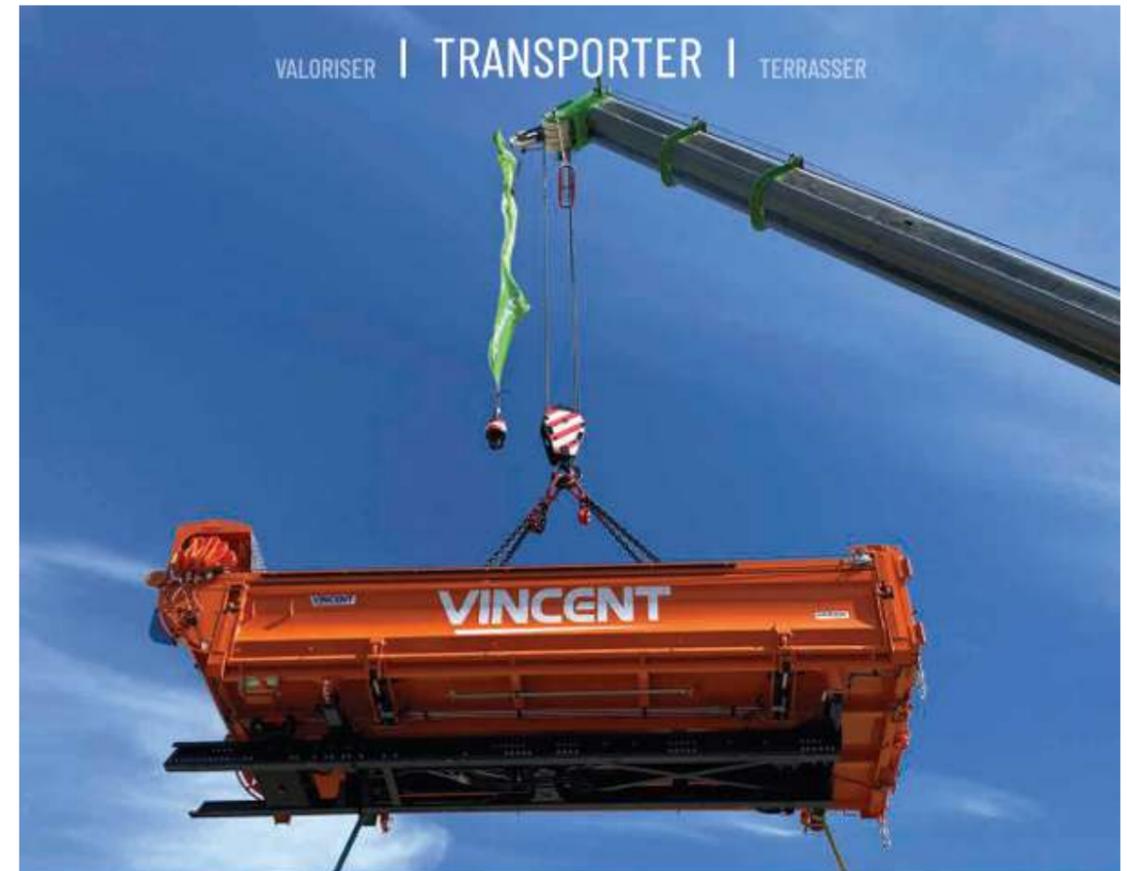
Terrassements & Carrières

LES ROUTES, CARRIÈRES DE DEMAIN ?

VALORISER
JMD PASSE AU CRIBLE
AVEC EVOQUIP

EXTRAIRE
GÉRER LES FLOTTES DE
MACHINES DE MINAGE

TRANSPORTER
LES CAMIONS RESPECTENT
LES ÉCHÉANCES



BENNES VINCENT : LÉGÈRES MAIS PAS SUR LA SÉCURITÉ

Challé par les grands groupes de BTP confrontés à des presque-incidents très inquiétants, Benne Vincent renforce la sécurité de ses bennes alors que ses efforts pour décarboner ses activités se poursuivent.

Une frayeur survenue sur un chantier d'un important major du BTP aura eu pour effet la naissance en deux jours chez Benne Vincent de deux solutions, visant à apporter une sécurité supplémentaire sur les bennes. La première consiste à mettre

en place « un verrouillage des deux portes de la benne à l'aide d'une goupille », précise Christophe Thal, responsable commercial France et Benelux de Benne Vincent. La deuxième, préconisée par l'expert du Groupe Vincent car elle « limite le facteur humain », consiste à ajouter « un coulissant qui verrouille le

portillon, déverrouille la porte, et inversement ».

« PRODUIRE MIEUX »

Si la sécurité pousse Benne Vincent à une amélioration permanente, la décarbonation, qui occupe largement ses équipes R&D, offre son lot de défis,

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



sans pour autant entraver la bonne volonté du Groupe. « En 2035, nous tablons sur un impact neutre, confirme Christophe Thal. Avant cela, le partenariat entre Groupe Vincent et SSAB doit pouvoir nous aider à réduire de -15% notre impact carbone sur la fabrication d'1 tonne d'acier ». Pour être « à la moitié voire aux deux tiers de l'objectif dès 2030 », Bennes Vincent mise sur un levier d'importance : le traitement de l'acier. Un Hardox 500 Tuf, à l'épaisseur moindre. « Moins lourd, il garantit néanmoins la même résistance à l'abrasion et la même limite élastique », sou-

ligne le responsable. Première démonstration avec la benne Multibloc, dont la conception a gagné 300 kg. Plus légère, elle garantit bien moins de masse à vide à déplacer.

SE POSITIONNER SUR LES NICHES

Le marché pourtant dynamique des équipements TP, à la demande très élevée, ne peut cependant compenser l'absence de châssis à l'instinct T, livrés de 8 à 14 mois plus tard. Déjà gênés par les délais d'attente à la commande, les investisseurs hésitent en plus sur la question

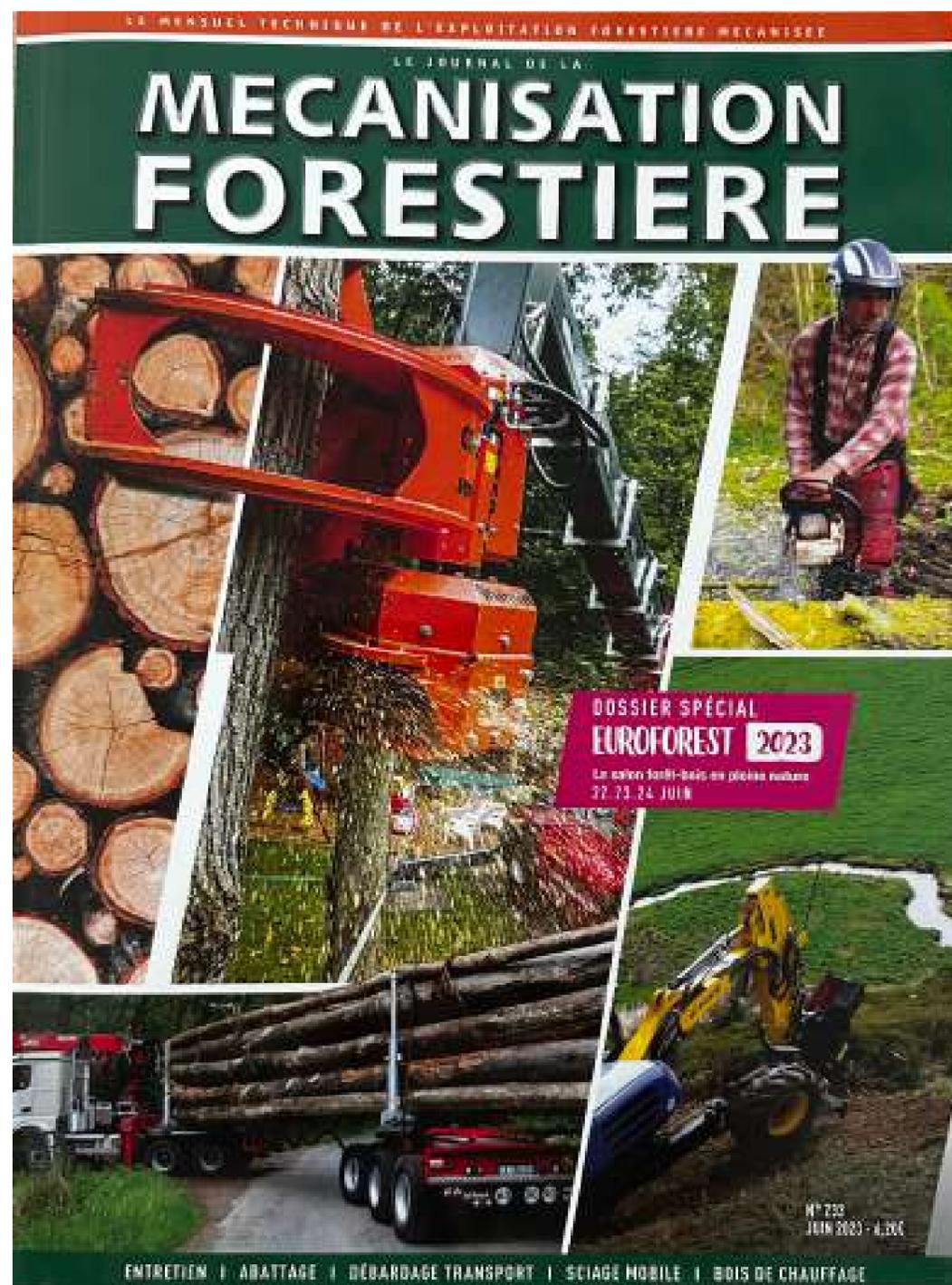
de l'énergie. Conséquence : le marché des bennes est impacté. Bennes Vincent aura toutefois réalisé en 2022 un CA de 25 M€, et sur un marché estimé à 650 unités de 16 t de PTAC à 21 t de PTAC (chiffres 2021 NDLR), s'adapte environ 25% de PDM, soit ¼ du marché. « Nous nous attendons cependant à une baisse en 2024, en raison notamment du ralentissement de l'activité du Grand Paris Express qui impacte le marché des TP sur la France entière, confirme Christophe Thal. Nous nous concentrons donc en R&D sur des produits de niche comme

les bennes à poussoir. Des équipements très sécurisés capables d'évoluer en espace confiné ». Le constructeur proposera également de plus en plus de bennes en huile biologique (Panolin) afin de préserver l'écosystème en cas de fuites. Il aura enfin à cœur de développer le fabricant de bennes et de carrosserie industrielle RCI, racheté et intégré en 2020 au Groupe Vincent, qui permettra de couvrir le segment des bennes de 3,5 t de PTAC à 13 t de PTAC.

Julia Tortarici

TC Oui, je m'abonne
SUR CONSTRUCTIONCAROLA.COM

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



LES ROUTIERS

LES ROUTIERS

N°1020 - MAI 2023 >> ROUTIERS.COM

LE MENSUEL DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS DEPUIS 1934

Le salut du diesel vient du bio



Profession
Parkings saturés, à qui la faute ?



Miniatures
Tekno, du jouet à l'objet promotionnel

Reportage
Nateval équipe ses camions d'un défibrillateur

Service
Un centre routier exemplaire sur l'A4



L 14678 - 1020 - F. 5,90 € - RD
Belgique : 5,40 € - Port. cont. : 5,80 €

Réglementation

Chargement et déchargement
Texte : Jean-Jacques Vitry · Photos : X D.R.



Que disent les textes ?

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler la réglementation en matière de manutention. Pour les envois de 3 t et plus, les opérations de chargement, de calage, d'arrimage et de déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire, sauf convention contraire entre les parties au contrat de transport.

C'est la question qui revient souvent chez les chauffeurs routiers : « Suis-je censé charger et décharger moi-même ? ». Vous êtes nombreux à vous casser le dos et les bras, surtout quand il n'y a pas de transpalette électrique à disposition.

Pour les marchandises de - 3,5 t, il faut savoir que les opérations de chargement et de déchargement incombent au transporteur, c'est-à-dire au conducteur routier. Ce qui n'est généralement le cas pour les envois de plus de 3,5 t⁽¹⁾. Plus c'est lourd, plus il faut faire appel à du personnel spécialisé.

Charger intelligemment
Cela dit, quel que soit le poids des envois, le chauffeur effectuera néanmoins des tâches : débâchage, arrimage, et même de la supervision... La répartition des charges est très importante. Combien de camions sont déséquilibrés faute d'avoir su charger intelligemment ?

Le personnel spécialement affecté à ce type de boulot (cariste et manutentionnaire spécialisé) doit être formé, comme le stipulent les textes repris par le Guide de capacité du transport public de marchandises édité chez Celse (www.celsedit.com). Il n'empêche que le conducteur routier doit surveiller ces opérations.

Attention : danger
Le transport routier de marchandises est, après le BTP, le secteur le plus touché en matière d'accident du travail. Les accidents surviennent le plus souvent, véhicule à l'arrêt, au cours d'opérations de chargement et de déchargement au sein de l'entreprise d'accueil.

Les opérations de chargement et/ou de déchargement effectuées par une entreprise de transport routier dans l'enceinte d'une entreprise utilisatrice doivent obligatoirement faire l'objet de mesures de prévention et de sécurité spécifiques arrêtées

Parmi les tâches de ce chauffeur grumier, il y a la manipulation de cette grue... Pour cela, il doit avoir suivi une formation spécifique de grue auxiliaire de chargement (Caces bras auxiliaire ou grue mobile). Soit 21 heures de formation réparties sur 3 jours (s'il la suit à l'Aftral).

entre les entreprises concernées dans le cadre d'un protocole de sécurité (voir plus loin).

Les articles R. 4515-1 à R. 4515-11 du Code du travail définissent des règles particulières, afin de prendre en compte les spécificités des opérations de chargement et de déchargement, réalisées par le transporteur d'une entreprise extérieure à destination d'une entreprise dite d'accueil.

On entend par « opération de chargement et déchargement » la manutention elle-même, mais également le bâchage/débâchage du véhicule, sa circulation sur le site de l'entreprise ainsi que l'accès au lieu de l'opération.

Ce que dit le « protocole de sécurité »
Les opérations de chargement ou de déchargement font l'objet d'un document écrit, dit « protocole de

⁽¹⁾ Le décret n°99-269 du 06/04/1999 fait cette distinction en ce qui concerne le poids des envois

LES ROUTIERS N°1019 - AVRIL 2023

- 66 -

ON PARLE DE NOUS

sécurité », remplaçant le plan de prévention (C. trav., art. R. 4515-4). Le protocole de sécurité comprend les informations utiles à l'évaluation des risques de toute nature générés par l'opération ainsi que les mesures de prévention et de sécurité à observer à chacune des phases de sa réalisation (C. trav., art. R. 4515-5).

Pour l'entreprise d'accueil, le protocole de sécurité comprend, notamment, les informations suivantes (C. trav., art. R. 4515-6) :

1. Les consignes de sécurité, particulièrement celles qui concernent l'opération de chargement ou de déchargement.
2. Le lieu de livraison ou de prise en charge, les modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement accompagnées d'un plan et des consignes de circulation.
3. Les matériels et engins spécifiques utilisés pour le chargement ou le déchargement.
4. Les moyens de secours en cas d'accident ou d'incident.
5. L'identité du responsable désigné par l'entreprise d'accueil, auquel l'employeur délègue, le cas échéant, ses attributions.

Pour le transporteur, le protocole de sécurité décrit, notamment (C. trav., art. R. 4515-7) :

1. Les caractéristiques du véhicule, son aménagement et ses équipements.
2. La nature et le conditionnement de la marchandise.
3. Les précautions ou sujétions particulières résultant de la nature des substances ou produits transportés, notamment celles imposées par la réglementation relative au transport de matières dangereuses.

Les chefs d'établissement des entreprises d'accueil et de transport tiennent un exemplaire de chaque protocole de sécurité daté et signé, à la disposition :

1. Des comités sociaux et économiques des entreprises intéressées.
2. De l'inspection du travail (C. trav., art. R. 4515-11).

Une formation est indispensable

Si le contrat de transport prévoit que c'est au transporteur de réaliser les opérations de chargement et de déchargement, la conduite des équipements de travail mobiles automoteurs (y compris transpalettes électriques) et des appareils de levage à levée manuelle ou motorisée incombe au conducteur. Or, pour prévenir les accidents avec tous les types de matériels mis à sa disposition, celui-ci doit avoir reçu une formation appropriée.

En outre, la conduite de certains équipements présentant des risques particuliers, en raison de leurs caractéristiques ou de leur objet, est subordonnée à l'obtention d'une autorisation de conduite délivrée par l'employeur.

L'autorisation de conduite est tenue à la disposition de l'inspection du travail et des agents du service de prévention des organismes de Sécurité sociale (C. trav., art. R. 4323-55 à R. 4323-57 ; Décr. n°98-1084 et Arr., 02/12/1998, Circ. d'application du 15/06/1999).

Cette formation comporte une partie théorique et une partie pratique et peut être faite par une personne compétente de l'entreprise ou confiée à un organisme de formation. Il appartient au chef d'entreprise de pouvoir apporter la preuve de la réalisation des actions de formation. De même, il doit pouvoir justifier que les moyens mis en œuvre et la qualification des formateurs sont adaptés⁽¹⁾.

La Cnam a pris la décision de renouveler et de revoir le dispositif Caces actuel en y intégrant les ponts roulants et les chariots de manutention gerbeurs à conducteur accompagnant qui sont la cause de nombreux accidents.

Les 9 Comités techniques nationaux (CTN), organismes paritaires représentant les branches d'activités professionnelles, élaborent notamment des études spécifiant des moyens pour prévenir les risques professionnels. Celles-ci peuvent déboucher sur l'adoption de textes.

Ces recommandations sont des textes qui définissent et regroupent les bonnes pratiques de prévention des risques liés à votre activité. Elles constituent en quelque sorte des « règles de l'art » proposées aux professionnels. Elles ne constituent pas une réglementation, mais leur non-respect peut entraîner des conséquences juridiques (ex : pour qualifier une faute inexcusable).

Autorisation de conduite

Pour certains véhicules de manutention présentant des risques particuliers tels que chariot, grue mobile, grue à tours, grue auxiliaire de chargement des véhicules, engins de chantier et plate-forme élévatrice de personne, les chefs d'établissement doivent délivrer des autorisations de conduite.

Conformément à l'arrêté du 2 décembre 1998 relatif à la formation à la conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des appareils de levage de charges ou de personnes, art. 3 (NOR : AGRS9802411A), la délivrance de cette autorisation obligatoire pour tous les salariés s'effectue sur la base de :

- un certificat d'aptitude médicale réalisé par le médecin du travail ;
- un contrôle des connaissances et savoir-faire de l'opérateur pour la conduite en sécurité ;
- la connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.

Comme pour la formation à la conduite, le contrôle des connaissances et savoir-faire de l'opérateur peut être effectué dans l'entreprise par une personne habilitée ou un organisme de formation. •

⁽¹⁾ Le Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces) délivré dans le cadre des recommandations de la CNAMTS (Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés) constitue un bon moyen pour le chef d'entreprise de se conformer aux obligations de contrôle des connaissances et de savoir-faire de l'opérateur.

ON PARLE DE NOUS

LES ROUTIERS
LES ROUTIERS
 N°1019 - AVRIL 2023 >> ROUTIERS.COM
 LE MENSUEL DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS DEPUIS 1934

Les mirrorcams, bien mais pas top

Réglementation
 Qui doit assumer le chargement ?

Reportage
 La première conductrice à bénéficier de WC intégrés

C'était hier
 Les pinardiers : un siècle de transport de vin

Reportage
Un camion-piscine pour les villages isolés

Reportage Convoyée par des adhérents Tred Union
 Texte : Marie Fréor · Photos : Dingo & X.D.R.

Une piscine qui prend la route

De passage dans les Alpes-de-Haute-Provence, nous avons eu la drôle de surprise de tomber sur un ensemble pour le moins original, à Simiane-la-Rotonde. Un camion Renault T tractant une semi transformée en... piscine itinérante. Le grand photographe de presse automobile Dingo avait fantasmé en mettant en scène un camion-piscine, mais cette fois, grâce à l'association Aqwa-Itineris et au carrossier Curioz, c'est un concept bien réel ! Espérons que ce poids lourd transformé en centre de natation contribuera à rendre les bahuts sympathiques.

Pour faire comprendre combien les camions sont nécessaires à notre société, les messages se sont succédé décennie après décennie. Paul Berliet a lancé en 1966 le slogan « Je roule pour vous », et quelques années plus tard, en 1972, RTL a énormément contribué à l'image positive du métier avec son émission *Les routiers sont sympas*.

Depuis, ce sont davantage les fédérations qui tentent de donner à ce métier une couleur avenante, dans l'espoir d'assurer la relève des conducteurs. Mais au final, le message est toujours le même : tout ce que l'on trouve dans nos magasins et sur nos tables passe à un moment ou un autre par une remorque des camions...

Un autre phénomène contribue à inspirer au grand public de l'intérêt pour ces mastodontes : leur usage détourné pour l'événementiel ou la culture. On connaît les camions dont la semi se transforme en scène de spectacle, les bibliobus ou les camions-cinéma qui permettent aux villages excentrés de profiter eux aussi de disposer d'équipements culturels (livres à emprunter, projections de films...). D'autres sont convertis en lieux d'expositions itinérants...

Mais un camion-piscine, en avez-vous déjà vu un ? Peut-être en images, me direz-vous... Car dans les années 2000, le patron de la carrosserie Chéreau⁽¹⁾ avait demandé à Dingo, l'un des grands

Après le bibliobus, le camion-cinéma ou le camion-scène, voici un camion-piscine...

photographes du monde de l'automobile (voir encadré p.46), de lui faire un calendrier pour son entreprise. Seule consigne : ce calendrier devait sortir de l'ordinaire et être marquant. Dingo avait carte blanche pour mettre en scène des remorques et semi-remorques Chéreau et mettre en valeur les hommes qui les tractent, avec bien sûr la note d'humour qui caractérise toujours ses images.

⁽¹⁾ La carrosserie Chéreau est créée en 1955, d'abord axée sur le « véhicule publicitaire », et se spécialise par la suite dans la carrosserie frigorifique, ainsi que (à partir des années soixante) la production de châssis.

Pour ce calendrier, Dingo avait notamment imaginé une semi-piscine. Mais hormis cette photo totalement « dingophile » réalisée place de la Concorde, avec un montage postérieur en studio pour ajouter les personnages, personne n'avait osé faire prendre

LES ROUTIERS N°1019 - AVRIL 2023 · 44 ·

ON PARLE DE NOUS



Le concept de semi aménagée en piscine est en circulation en France grâce à l'association Aqwa-Itineris. La Suisse a été le premier pays à le tester, avant qu'il passe la frontière française et passe environ un mois dans les localités excentrées qui le réclament. Les enfants peuvent apprendre à nager avec la nageuse Esther Baron, qui fut championne d'Europe junior, puis d'Europe. Quelle chance pour eux !

pour de bon la route à une piscine tractée par un camion.

Un mois pour apprendre à nager

Aujourd'hui c'est chose faite, grâce à l'association Aqwa-Itineris⁽²⁾, qui offre ainsi la possibilité aux enfants de villages un peu isolés d'avoir une piscine à disposition pour apprendre à nager. Cette belle idée est née dans la tête de Jean-François Buisson, un humanitaire suisse. Il cherchait un moyen d'enseigner la natation à des équipes de sauveteurs dans les régions éloignées de la mer. De là est aussi venue l'idée d'apprendre à nager aux écoliers des villages helvètes éloignés des centres aquatiques.

Jean-François Buisson s'est donc mis en relation avec le carrossier Curioz (voir encadré p.47) pour la conception du premier proto de

⁽²⁾ L'association Aqwa-Itineris est une association destinée à lutter contre les risques de noyade qui d'année en année devient un véritable fleau et l'aguaphobie en apportant avec ses bénévoles dans les coins les plus isolés, une piscine dans les villages qui n'en disposants pas.

⁽³⁾ La fondation Charlene de Monaco, du nom de l'épouse du prince Albert de Monaco, est tournée vers les enfants de toutes régions et origines. Cette femme née en Afrique du Sud fut une gloire de son pays en natation, d'où son intérêt pour le projet d'Aqwa Itineris.

piscine itinérante, c'est-à-dire une remorque apte à héberger un bassin et tout l'équipement nécessaire. La construction a été achevée en 2017, après une dizaine d'années de conception et surtout de recherche de financement.

Non seulement les formations qui ont résulté à partir de 2018 ont super bien marché en Suisse, mais les bonnes idées n'ayant pas de frontière, ce camion-piscine a ensuite franchi celle de la Confédération helvétique pour se développer en Gaule. Pour simplifier sa circulation et son usage sportif en France, il a fallu créer l'association Aqwa-Itineris, en 2019.

L'association reçoit un soutien de poids : celui de la fondation Charlene de Monaco⁽³⁾. Olivier Tauty, le président d'Aqwa-Itineris, explique : « Après les années de covid, l'année 2022 a été pour nous la première année pleine. Comme le concept a bien pris, on est en train de chercher

des fonds pour faire faire une nouvelle semi et étendre notre rayon d'action. Elle sera gérée comme aujourd'hui par des bénévoles de l'association. Les membres du groupement Tred Union se chargeront là aussi de la déplacer d'un point à un autre ».

Les transporteurs de Tred Union se chargent du tractage

C'est en effet la deuxième année que Tred Union, qui regroupe des transporteurs indépendant de 80 entreprises, confie à ses adhérents volontaires la mission de tracter et déplacer la piscine, région par région. De façon bénévole, cela va sans dire, étant donné le type de mission. Les patrons comme les conducteurs en retirent la fierté d'apporter du bonheur aux enfants...

Ce n'est pas trop prenant car le job, pour l'adhérent Tred Union

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

N°23 | JUIN 2023

géotechnique, forage et fondation

SOLSCOPE MAG



CHANTIERS À CREUSER

EUROMÉDITERRANÉE VOIT GRAND POUR SON BASSIN DE RÉTENTION **page 86**

PROJET D'AGRANDISSEMENT SUR LE PORT VAUBAN D'ANTIBES **page 90**

DOSSIER

TRAVAUX SOUTERRAINS

L'ART CACHÉ DE L'INGÉNIEUR : LE MONDE SOUTERRAIN



PAGE 38

ACTUALITÉS

Il était une fois... Solscope **page 22**

Les référentiels évoluent : quelles sont les nouveautés ? **Page 32**

SYGMAT SENNEBOGEN

SYGMAT distributeur exclusif SENNEBOGEN
Des gammes complètes adaptées aux travaux de construction, fondations spéciales, forage, travaux maritimes et fluviaux :

- Pelles à câbles de 13.5 à 300 t
- Grues treillis sur chenilles de 50 à 300 t
- Grues télescopiques sur chenilles de 16 à 130 t





SYGMAT.FR

N°27 - AVRIL/MAI 2023

MANU MAGAZINE

MAG

#27 WWW.JDLGRUPE.COM

LE MAGAZINE DES MATÉRIELS DE MANUTENTION, DE TRAVAIL EN HAUTEUR ET DE LEVAGE

LA NOUVELLE AC 4.070-2



TADANO

SOMMAIRE

N°27 AVRIL/MAI 2023

- 8** **ÉVÈNEMENT**
JULIUS, RENDEZ-VOUS À BRAGUÈRE
- 12** **INTERVIEW**
Nathalie Escalé, Cliente du projet de logement à VAPP Bourgogne-Tranche Occident
- 14** **RENCONTRE**
Enf. Jo. Pralios, Directeur général FALFINGER FRANCE
- 20** **REPORTAGE**
Valérie Girat Assistance prépare la prochaine reprise
- 24** **NOUVEAUTÉ**
JCB oblige sa gamme de nacelles



8



14



20



24



12



40

- 27** **DOSSIER**
Nacelles : nouveaux acteurs EN FRANCE
- 34** **PUBLI-REPORTAGE**
Mégafit profite de printemps chaud
- 40** **REPORTAGE**
SCPI, 10 ans d'existence réussie
- 44** **DOSSIER**
Grues mobiles : nouvelle donne
- 54** **LE MOUÏLET**
Bouteilles d'acier de la presse en



MANU MAG
 47000 BRAGUÈRE
 02 47 88 00 00
 MANU MAG - 27 rue de la République - 47000 BRAGUÈRE
 02 47 88 00 00
 WWW.MANUMAG.COM
 02 47 88 00 00
 02 47 88 00 00

MANU MAG
 47000 BRAGUÈRE
 02 47 88 00 00
 MANU MAG - 27 rue de la République - 47000 BRAGUÈRE
 02 47 88 00 00
 WWW.MANUMAG.COM
 02 47 88 00 00
 02 47 88 00 00

EMILIE FRAISSE,

DIRECTRICE GÉNÉRAL PALFINGER FRANCE :

« LE MARCHÉ EST ENCORE TRÈS HAUT »

C'EST DANS LE SUPERBE SITE DE LIVRON-SUR-DRÔME QUE NOUS AVONS RENCONTRÉ EMILIE FRAISSE, DIRECTRICE GÉNÉRAL DE PALFINGER FRANCE. PREMIER DISTRIBUTEUR MONDIAL DU CONSTRUCTEUR AUTRICHIEN PALFINGER, L'ENTREPRISE FRANÇAISE SE PRÉPARE AUSSI À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Manumag : pourquoi avoir construit ce site à Livron ?

Emilie Fraisse : Nos équipes étaient trop à l'étroit à Etoile. Désormais les équipes de Palfinger France et de Sygmat soit environ 70 personnes, sont installées à Livron-sur-Drôme (26), à quelques kilomètres seulement d'Etoile. A Etoile-sur-Rhône (26) demeurent le siège du Groupe Vincent et la carrosserie Vincent, environ 90 personnes. Et surtout, nous disposons à Livron d'un espace de démonstration commun, qui nous permet de mettre en valeur toutes les synergies des marques et du groupe. La première journée dédiée aux matériels pour l'environnement a eu lieu fin 2022, et nous y avons accueillis nos clients du BTP. A Livron nous pouvons présenter toutes nos gammes de matériels de manière dynamique et les faire essayer à nos clients.

Manumag : le marché était encore très dynamique en 2022 ?

Emilie Fraisse : En 2022, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 284 M€, contre environ 282 M€ en 2021, mais avec une baisse d'environ 30% des prises de commandes. Le marché français a été encore très haut en 2022 avec environ 6000 grues et autant de bras, quand les capacités de montage sont d'environ 4500 unités en moyenne. Nous avons constaté une cassure après le printemps 2022 en raison de la flambée des prix. Les carnets de commandes étaient très bien garnis, et les difficultés sont toujours de gérer les délais de livraison des châssis. Notre clientèle se répartit toujours de façon équilibrée entre grands comptes et PME/TPE. Nous travaillons aussi avec les constructeurs de châssis pour environ 400 véhicules entre les benne et les grues. Mais aujourd'hui, le

vrai - néf de la guerre - c'est le recrutement de la main d'œuvre technique, pour le montage et le SAV.

Manumag : comment se profile 2023 ?

Emilie Fraisse : Nous sommes restés réguliers en 2022, 2023 devrait donc rester une année stable, avec des volumes de livraisons importants. Tous les secteurs sont dynamiques, et nous sommes aussi portés par le marché remporté avec l'Ugap qui est très important pour nous et notre réseau. Les carnets de commandes sont toujours très garnis, la demande reste soutenue, mais avec des livraisons de châssis trop longues. Mais nous allons voir nos marges baisser car nous n'avons pas pu repercuter l'intégralité de la hausse de nos coûts. Ces carnets de commandes imposants, ne sont pour autant pas plus confortables car les délais d'approvisionnement ne sont pas fiables. Il est donc difficile de garantir les plannings et nous attendons d'avoir tous les éléments avant de lancer la production en atelier. Le marché 2023 devrait se maintenir autour de 4000 grues, dans un contexte de délais de livraisons encore longs, de taux d'intérêt qui montent et d'augmentation des prix. Un contexte qui peut faire hésiter certains clients, même si l'activité est toujours soutenue, d'autant que les accès aux financements se tendent. Nous prévoyons pour cette année un chiffre d'affaires stable pour le groupe vu la teneur de notre carnet de commande mais avec une baisse de nos marges, en raison des hausses de nos coûts (énergie, matériels, hausse des achats...) Mais la France demeure le premier marché pour Palfinger et nous sommes toujours son premier distributeur.

Manumag : Qu'en est-il des véhicules électriques ? qu'est-ce que cela change pour vous, carrossier constructeur ?

Emilie Fraisse : Jusqu'à présent, nous avons carrossé une dizaine de véhicules électriques dans le réseau, en configuration bras ou bras-grue ou benne. Même avec une prise ePTO, la grue demeure une grue « classique », qui peut aussi se monter sur un porteur électrique. Elle peut aussi fonctionner en mode électrique soit à partir d'un groupe électrohydraulique autonome, soit avec un branchement sur secteur. Nous sommes aussi régulièrement questionnés par nos clients préoccupés par la transition énergétique qui cherchent des conseils sur les motorisations. Cette difficulté à faire le bon choix peut aussi inciter certaines entreprises à décaler leurs investissements.

Manumag : Justement, vous êtes très impliqués dans la transition énergétique ?

Emilie Fraisse : Oui, en 2023 nous déployons une véritable stratégie RSE et démarche environnementale. Depuis début février, nous réalisons un bilan carbone de l'ensemble de nos activités, afin de voir comment nous pouvons diminuer notre impact carbone. C'est tout le monde économique qui est attendu sur ce sujet, nous voulons en prendre notre part. Nous participons ainsi au « Grand défi pour la planète », qui mobilise 150 entreprises autour de l'enjeu de la biodiversité. Nous avons travaillé plusieurs mois dessus pour aboutir à 5 propositions d'engagements pour lutter contre le réchauffement climatique. Nous intégrons donc ces thématiques dans nos stratégies. Par exemple pour être pérennes, nos activités doivent aussi s'orienter vers plus de reconditionnement. Cela va aussi soutenir nos développements. Je voudrais vraiment que l'on commence à porter ces sujets. D'ici l'été, nous aurons notre rapport sur l'évaluation de nos activités en amont et aval et nous pourrions mettre en œuvre des stratégies pour diminuer notre impact. Nous sommes accompagnés dans ces démarches par la RPE et l'Adème. Nous avons déjà une évaluation Ecovalid, qui est aujourd'hui souvent demandée par les grands donneurs d'ordres. Nous avons donc déjà pris des mesures, comme sur la qualité de vie au travail de nos salariés, le déploiement de photovoltaïque avec un audit en cours pour poursuivre ce déploiement, le renouvellement de nos véhicules vers des véhicules électriques et le tri des déchets. Nous réfléchissons donc aux prochaines étapes. Notre prochain comité RSE nous permettra de définir notre feuille de route. A terme, ce sont tous nos modèles économiques qu'il va falloir repenser !



MANUMAG MAGAZINE

RENCONTRE

PALFINGER FRANCE ET LE GROUPE VINCENT

Le groupe Vincent intervient dans 4 métiers :

- Distribution de matériels : grues, bras et nacelles Palfinger, grues Sennebogen via Sygmat, matériels pour l'environnement Presto et Bennes Vincent.
- Constructeur : bennes, plateaux et solutions de carrossage
- Montage-carrossage sur l'ensemble du groupe
- SAV sur l'ensemble du groupe

Fondé en 1884 par Auguste Vincent, charbon à Etoile-sur-Rhône, le Groupe Vincent a pris son premier grand virage en 1996, quand de carrossier il devient distributeur des grues Palfinger. En 2012, Palfinger France rachète Guima France (après que Palfinger ait racheté Guima), Sygmat rejoint le groupe Vincent en 2014 et apporte la distribution des marques Sennebogen et Ormig. Plusieurs filiales ont été créées au fil du temps, avec le rachat des concessionnaires. Dernière en date, l'ouverture de Palfinger Paris Est en 2022 et de son atelier SAV basé à Collégien. Désormais, le groupe s'appuie sur un réseau de plus de 110 points de SAV. Il supervise aujourd'hui 24 sociétés dans 37 sites.

LA « BOUTIQUE » : UNE TRENTAINE DE MATÉRIELS EN DÉMO

Ce site de Livron, construit et aménagé fin 2020, accueille les équipes de Palfinger France et Sygmat. Il comprend deux bâtiments : le premier de 1600 m2 sur deux étages, accueille les bureaux. Le second de 4000 m2 se répartit entre magasin, salles de formation et un hall pour les véhicules dédiés aux formations. Les toits et ombrières sont équipés de panneaux photovoltaïques. Et surtout, « la Boutique » réunit tous les matériels de toutes les marques, avec l'objectif d'avoir toujours une trentaine de matériels en démonstration en permanence. Nous voulons pouvoir présenter un matériel dans chaque application de nos clients. Ils sont aussi accessibles à notre réseau, explique Emilie Fraisse. Ce sont aussi des véhicules que les clients peuvent souvent acquérir directement. »

16 jdlgroupe.com



RENCONTRE

MANUMAG MAGAZINE

300 PERSONNES POUR LA PREMIÈRE JOURNÉE BTP

Près de 300 invités ont pu découvrir, à l'occasion de la première Journée « BTP » organisée à la Boutique Vincent, tous les matériels pour les applications de ces professions, en conditions d'utilisation, des marques Palfinger, Sennebogen et Vincent. Plusieurs démonstrations ont permis de mettre en avant les véhicules et produits, afin de répondre à tous types de besoins, de la livraison sur chantier à la construction, aux TP et au génie civil. Les participants ont eu l'occasion de tester les grues Palfinger de la série TEC, conçues pour les applications complexes

nécessitant une grande portée et une puissance de levage maximale. Ils ont également pu juger des performances des grues Epsilon Palfinger avec benne preneuse se repliant dans le gabarit de véhicule. Les chargeurs et grues télescopiques Sennebogen ont démontré leurs capacités pour le transport de matériaux et la manutention sur chantier. Enfin, parmi les nombreux matériels présentés, les véhicules à énergies alternatives étaient présentés : un fix2 Scania électrique équipé d'un bras polybenne télescopique PHT20TEC et un ensemble benne-grue monté sur un fix2 Volvo électrique.



jdlgroupe.com 17

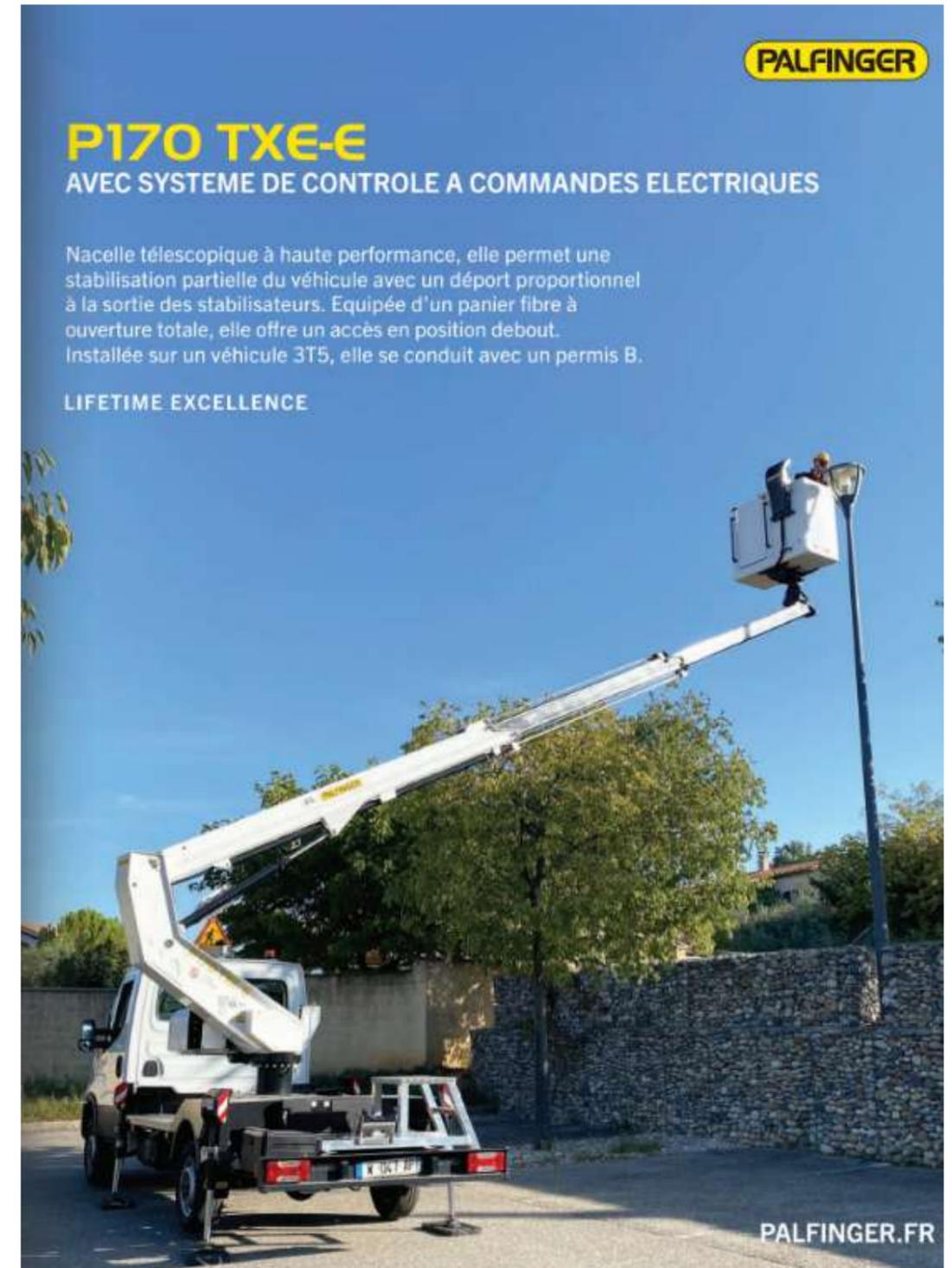


SYGMAT SENNEBOGEN

SYGMAT, distributeur exclusif SENNEBOGEN en France :

- Pelles de manutention industrielle de 17 à 420t
- Grues télescopiques de chantiers de 15 à 130t
- Grues treillis sur chenilles de 50 à 300t
- Pelles à câbles de 13.5t à 300t

SYGMAT.FR



PALFINGER

P170 TXE-E

AVEC SYSTEME DE CONTROLE A COMMANDES ELECTRIQUES

Nacelle télescopique à haute performance, elle permet une stabilisation partielle du véhicule avec un déport proportionnel à la sortie des stabilisateurs. Equipée d'un panier fibre à ouverture totale, elle offre un accès en position debout. Installée sur un véhicule 3T5, elle se conduit avec un permis B.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

N° 28 MAI/JUIN 2023

MANU MAGAZINE

MAG

#28 WWW.JDLGROUPE.COM

LE MAGAZINE DES MATÉRIELS DE MANUTENTION, DE TRAVAIL EN HAUTEUR ET DE LEVAGE

numéro 1 du levage et de la manutention

MEDIACO

LEVAGE | MANUTENTION | LOGISTIQUE | TRANSFERT INDUSTRIEL | HACES ET CAMIONS BRAS

Le groupe Mediaco, n°1 du levage et de la manutention et fort de ses 2 200 collaborateurs, dispose de 1 000 matériels dont 850 grues de 35 à 1 200 tonnes, réparties dans 85 agences en France.

17 Avenue André Roussin
13016 Marseille
Tél : +33 (0)4 91 03 81 91
Fax : +33 (0)4 91 09 32 82

Click to view in fullscreen

WWW.MEDIACO.FR | MEDIACO@MEDIACO.FR | Indigo 0 820 222 600

PALFINGER

LA NOUVELLE GAMME TEC

LE RÊVE DE TOUT OPÉRATEUR DE GRUE

Cette nouvelle génération de grues est issue d'un travail d'une précision impressionnante. Au-delà d'un design accrocheur, elle propose 9 nouveaux modèles dans la gamme TEC, de 25 à 100 tonnes/mètre, plus intelligents, plus puissants et surtout encore plus rapides.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

FLEXIBILITÉ ET MOBILITÉ POUR CHAQUE CHANTIER

SYGMAT

SENNEBOGEN

SENNEBOGEN PROPOSE LA GAMME DE GRUES TELESCOPIQUES DE CHANTIER LA PLUS ÉTENDUE DU MARCHÉ :

- Capacités de levage de 75 à 130 t
- Déplacement en charge
- Tous les tableaux des charges sur 360°
- Téléscopage en charge



672

SYGMAT DISTRIBUTEUR EXCLUSIF SENNEBOGEN EN FRANCE

SYGMAT.FR

CHANTIERS DE FRANCE

WWW.CHANTIERSDEFRANCE.FR

ENTREPRISES, MATÉRIELS ET TRAVAUX DE TERRASSEMENT, VRD, GÉNIE CIVIL, TRAVAUX SOUTERRAINS/FLUVIAUX/MARITIMES, FONDATIONS SPÉCIALES N°551 MAI 2023

DOSSIER

TOPOGRAPHIE
La 3D fait son trou

p.14

INTERVIEW

Paul-Henri Dubreuil,
président du groupe
Dubreuil

p.10

MATÉRIEL TENDANCE

Les pelles sur barges et sur
pontons : mieux vaut avoir
le bras long

p.20

EN ACTION

Centrale à béton
Siera : les moyens
de la diversité

p.38



SENNEBOGEN 683 E

L'apport du télescopique



L'industriel allemand complète sa gamme de grues télescopiques sur chenilles par un modèle de taille intermédiaire. Avec une capacité de charge maximale de 80 t et une longueur de flèche principale de 42 m, ce neuvième modèle s'intègre parfaitement, entre la 673 E et la 6103 E. Grâce à ce positionnement, à sa puissante flèche et à ses moteurs performants de traction et de treuil, cette grue convient aux chantiers de construction comme de génie civil, d'ouvrages d'art, ponts mais aussi travaux de battage de palplanches... La 683 E est entraînée par un moteur Cummins de 186 kW, associé à un système de post-traitement des gaz d'échappement, conforme à la norme Étape V. Les treuils principaux et auxiliaires sont entraînés par un moteur à pistons haute pression qui leur permet d'atteindre une force de traction de 72 kN chacun et des vitesses de câble pouvant atteindre 120 m/min. Les équipements configurables à la demande, avec une large gamme d'accessoires, d'options et de fonctions supplémentaires comme la limitation programmable de la zone de travail de type « mur virtuel », sans oublier les packs de sécurité et basse température,

autorisent sa mise en œuvre dans tous les environnements de travail. Avec des valeurs de charge élevées en position inclinée jusqu'à 4°, cette version est même capable de se déplacer avec 100 % de la capacité de charge indiquée. À noter, la flèche télescopique « Full Power Boom » à quatre éléments, qui peut être déployée sur une longueur de 42 m en configuration standard, offre un avantage en termes de temps, en particulier lors des interventions complexes avec des longueurs de flèche variables. Explication : la technologie sans brochage, qui permet un déploiement télescopique en continu. Autre spécificité, la faculté de se décharger elle-même d'un camion ainsi que d'exécuter de manière autonome toutes les étapes de montage à l'aide de la radiocommande. Avec les chenilles montées, elle présente une largeur de transport de seulement 3,5 m.

LA RÉDACTION AIME SENNEBOGEN 683 E

La conception de la flèche à quatre éléments.
L'aménagement intérieur de la cabine.
Le châssis à voie variable (jusqu'à 4,2 m de largeur).

XCMG XCC 88000

Aux confins de la limite d'élasticité

Ce modèle hors norme, d'une puissance nominale de 1 923 kW, est capable de lever une charge de 3 600 t. Il a pu être finalisé grâce au recours à un acier spécial à haute limite élastique. Le constructeur chinois a choisi le Strenx, conçu pour résister à des contraintes de charge élevées sans provoquer de panne d'équipement, tout en offrant une résistance maximale pour un poids léger. Grâce à aux propriétés mécaniques de ce matériau, les barres de tension sont découpées directement à partir de plaques Strenx 1100 E présentant une limite d'élasticité minimale de 1 100 MPa. La résistance de cet acier est telle que les barres de tension peuvent être plus fines, ce qui allège l'ensemble, facilite la manutention et réduit les coûts de transport. Les propriétés constantes, les tolérances dimensionnelles garanties et la qualité de surface élevée de cette qualité d'acier facilitent la découpe et l'usinage.



LA RÉDACTION AIME XCMG XCC 88000

Les performances opérationnelles.
Le design de la flèche.