

LA REVUE DE PRESSE

2023

VINCENT



OCTOBRE - NOVEMBRE 2023

170 TERRASSEMENTS ET CARRIÈRES

172 BTP MAGAZINE MATÉRIELS

176 MANUMAG

186 MÉCANISATION FORESTIÈRE

188 LES ROUTIERS

196 LE BOIS INTERNATIONAL

200 LE MONITEUR MATÉRIEL

202 CHANTIERS DE FRANCE

212 MINES ET CARRIÈRES

220 VÉHICULES UTILITAIRES

222 LE MILLE PATTES

ISSN - 1278-270X - 30€ - Novembre/Décembre 2023 - N° 193




**LA RN 102
POURSUIT SA ROUTE**

APPLIQUER
LE PREMIER CHANTIER
TP 100% ÉLECTRIQUE

EVENEMENT
LE MILLÉSIME 2023
DE LA SIM

VALORISER
LE RECYCLAGE DES BÉTONS
POUSSÉ À L'EXTRÊME

© Sygma/Agences T&C

LA DRAGLINE, UN MATÉRIEL RATIONNEL

Avec deux constructeurs seulement, et 4 à 5 unités vendues par an, le marché de la dragline se montre toujours aussi stable dans la durée. Sennebogen continue d'y faire valoir la profondeur de sa gamme.

La dragline est le matériel durable par excellence. De 20 à 30 ans d'âge moyen, voire plus, elle opère sur les sites alluvionnaires. « Les conditions sont favorables à la dragline, confirme Epvre Delquié, chargé de coordination commerciale et marketing chez Sygmat. Avec la prise de conscience environnementale et le durcissement des politiques locales, les procédures d'exploitation des sites sont plus longues avec un niveau d'exigence plus élevé. Nous sommes dans un schéma patrimonial de bon sens où le gisement est exploité le plus longtemps possible. C'est une tendance qui s'accroît et la

dragline propose l'exploitation la plus rationnelle qui soit ».

En matière de dragline, Sennebogen se pose en spécialiste. Sa gamme comporte 7 modèles jusqu'à 300T, « des machines prédisposées à l'extraction ». « Nous sommes le 1^{er} constructeur en diversité d'offre et nous savons fournir au besoin les machines en 100% électrique », rappelle Epvre Delquié.



ON PARLE DE NOUS...

GRANDS FORMATS TELESCOPIQUES

SI PROCHES, SI DIFFÉRENTS

AVEC LE 340 G ET LE 355 E, SENNEBOGEN DISPOSE DE DEUX CHARGEURS TÉLESCOPIQUES HORS-NORMES, D'AUCUNS DIRAIENT ATYPIQUES, QUI SE DISTINGUENT TOUS DEUX PAR LEUR SINGULARITÉ, LEUR COMPACTITÉ ET LEUR FLEXIBILITÉ À L'USAGE.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que Sennebogen sait se distinguer avec ses deux chargeurs télescopiques 340G et 355 E. Deux modèles pour cette famille de produits Multi-Line et uniques en leur genre au regard de leur conception. Les deux modèles conjuguent en effet les avantages de la technologie de l'élevateur télescopique et ceux de la chargeuse sur roues en un seul produit. « Notre chargeur télescopique est un

agréable mix entre la chargeuse et le télescopique en adoptant notamment la même cinématique qu'une chargeuse compacte », confirme Morgan Girardeau, représentant technico-commercial chez Sygmat, importateur exclusif de la gamme Sennebogen en France. Le terme SML-Power est synonyme de transmission optimale de la force grâce à la cinématique en Z de la chargeuse ainsi que de multifonctionnalité par la capacité d'utilisation de nombreux outils rapportés

et par la manœuvrabilité et la compacité du concept d'élevateur télescopique. La machine peut ainsi être utilisée pour des applications telles que le recyclage, la ferraille, le compost... Ces avantages sont complétés par les conditions de visibilité optimales qu'offre la cabine relevable, ce qui fait que, lors du chargement sur des camions ou dans la logistique, aucun chargeur sur roues classique n'arrive à ce niveau en termes de vue

d'ensemble et de sécurité. « Pour l'opérateur, il existe une différence notable par rapport à un télescopique classique ou une chargeuse compacte en termes de confort et de visibilité », précise de son côté Loïc Antardo, commercial secteur Sud-Ouest et chargeurs télescopiques pour Sennebogen.

Si différenciant soit-il, le chargeur télescopique est un vrai outil de conquête pour Sennebogen. « Nous rentrons chez des clients grâce à cette machine, convaincus de sa



44 btp magazine N° 359

flexibilité et de sa facilité d'adaptation à bien des applications », confirme Morgan Girardeau. Une quarantaine de modèles sont en utilisation dans l'hexagone et l'agglomération de Saint-Brieuc (22) vient de se porter acquéreur pour 4 exemplaires dont 2 viennent d'être livrés. « Nous allons à la conquête d'un certain public avec l'ambition d'écouler entre 25 et 30 unités par an », confie Loïc Artado. Le constructeur plancherait déjà sur la suite avec dans les cartons quelques projets pour une gamme en développement : il se murmure qu'un télescopique de 6 à 7 tonnes viendrait coiffer la gamme, quand à l'autre, un petit de 3,5 tonnes pourrait arriver d'ici la fin de l'année 2024.



L'entreprise Sitreva, à Dreux, a également acquis un télescopique Sennebogen. Un 340 G en l'occurrence.

-340G :

Masse en service :
9 400kg
Hauteur de levage :
7 700mm
Capacité de charge
maxi : 4 000 kg
Capacité de charge
à hauteur maxi :
2 600kg

-355 E :

Masse en service :
11 800kg
Hauteur de levage :
8 500mm
Capacité de charge
maxi : 5 500 kg
Capacité de charge
à hauteur maxi :
4 850 kg



Les télescopes les plus compacts du marché

Modèles électriques ou diesel
de 1.350 à 2.300 kg de charge utile

www.ausa.com **AUSA**

btp Oui, je m'abonne
magazine CONSTRUCTIONCAYOLA.COM

N° 30 OCTOBRE 2023

MANU MAGAZINE

MAG

#30 WWW.JDLGROUPE.COM

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

SERD
SUD EST REPARATION DISTRIBUTION
FRANCE

DISTRIBUTEUR FRANCE

CONCESSIONNAIRE

EUROCOMACH SUNWARD DIECI Yanmar

ZA DU GRAND PONT 348 AVENUE DES CAUCADIS - 83310 GRIMAUD
TEL : 04.98.12.65.65 - WWW.SER-DISTRIBUTION.COM

MANUMAG MAGAZINE

MANU'ACTU MANU'ACTU MANU'ACTU MANU'ACTU

Le Groupe Pradier passe à l'économie circulaire

Le Groupe Pradier utilise deux pelles de manutention portuaire électriques sur le Rhône, pour charger et décharger ses barges acheminant des matériaux entre le Vaucluse et Lyon... Une économie circulaire dans la construction qui fonctionne !

Originaire du Vaucluse, le Groupe Pradier est un acteur majeur dans la production de matériaux pour la construction : granulats, béton, enrobés... il intervient aussi dans la valorisation des matières inertes issues de la déconstruction. Le groupe a investi dans trois péniches qui assurent quotidiennement la montée des matériaux nobles depuis les carrières de production Pradier à Mondragon dans le Vaucluse jusqu'aux chantiers de construction dans le Rhône, la centrale à béton et l'usine de préfabrication du groupe à Lyon. Au port Charles Hériot, le déchargement des ces matériaux est assuré par une pelle de manutention électrique 840 E Sennebogen, de 72 tonnes. Au retour, les matières inertes issues des chantiers de déconstruction et d'autres acteurs de la région reprennent la voie fluviale et sont déchargées depuis les péniches par une autre Sennebogen électrique 855E, de 90 tonnes, sur le site de Mondragon. Ces déchets sont ensuite valorisés dans l'unité de traitement des matières inertes opérée par Pradier. « Après six mois en conditions opérationnelles, nos bateaux assurent des liaisons régulières entre Lyon et nos sites Vauclusiens, explique **Maxime Cendres, directeur Groupe Pradier**. Le déchet environnemental est relevé et les engins Sennebogen y contribuent pleinement tout en assurant un excellent niveau de service et d'efficacité. A court terme, l'économie circulaire Pradier évitera le trafic annuel de quelque 5000 trajets en camion dans la Vallée du Rhône et préservera la planète de 3000 tonnes de CO2 chaque année ! »

DES PELLE ÉLECTRIQUES
Pour mener à bien ce projet, Sygmat a accompagné Roland Pradier, le président du Groupe et Maxime Cendres, dans le choix de matériels de manutention le plus adapté à ce schéma logistique et au déchargement des navires, depuis les estacades situées en surplomb des berges. Le groupe s'est rapidement positionné sur une motorisation électrique, pour conforter l'engagement environnemental du projet. Les deux pelles Sennebogen retenues sont branchées directement sur le réseau et travaillent ainsi en silence et sans émission, avec les mêmes performances qu'un matériel thermique. Rappelons que toute la gamme de pelles de manutention industrielle du constructeur autrichien, de 17 à 420 tonnes, est proposée avec une motorisation électrique de série. En outre, la pelle 855E qui opère à Mondragon, sur le site de valorisation peut économiser 30% de l'énergie grâce au système GreenHybrid, récupérant et restituant l'énergie à chaque cycle de montée/descente de la flèche. Autre spécificité des deux grues elles sont équipées en huile biodégradable, avec un suivi du fluide mise en place avec le fournisseur Panolin, et la gestion de la maintenance de Sygmat.

ON PARLE DE NOUS...

N° 31 NOVEMBRE 2023

MANU MAGAZINE

MAG

#31 WWW.JDLGROUPE.COM

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



fassifrance.fr

▶ **RETROUVEZ FASSI FRANCE À SOLUTRANS !**
 DU 21 AU 25 NOVEMBRE À EUREXPO (LYON)
 STAND H4-A086



SOMMAIRE

N°31 NOVEMBRE 2023

- 8 ACTUALITÉ**
Autaa rejoint le Groupe Charles André
- 12 REPORTAGE**
Sennebogen, plus « green » que jamais !
- 16** Téléscopiques, une montée en puissance
- 19 ACTUALITÉ**
Bientôt en ligne ! restez connecté
- 20 REPORTAGE**
Le plus grand centre de pièces de Manitowoc est en France
- 24 NOUVEAUTÉ**
Evy, la nouvelle grue de Potain
- 26 REPORTAGE**
Saint-Yves Services acquiert SLMT



- 30 REPORTAGE**
Apoloc : trois entreprises unies
- 34 INTERVIEW**
Fassi France : rencontre avec Nicolas Boitard
- 36 DOSSIER GAV**
Pas de crise pour les gros tonnages
- 42 REPORTAGE**
Kiloutou investit dans un camion électrique
- 44 REPORTAGE**
Comeca : 30 ans de service !
- 48 SALON**
Solutrans : Vers une filière plus verte ?
- 52 LE MOUFLET**



Mensuel N°31
 NOVEMBRE 2023
 Prix du numéro: 19 euros TTC
 MANUMAG - 26 place Monge - 21200 BEAUNE
 Tél: +33 (0)3 80 20 70 83
 site: www.jdlgroupe.com
 e-mail: info@jdlgroupe.com
 Abonnement: 11 N°/ans : 210,00 TTC Euros

Frais d'envoi: Europe
 + 3€ euros - Maghreb + 4€ euros - Étranger (autre)
 Dépôt légal à la parution
 N° de commission paritaire: À la parution
 ISSN: En cours - Imprimé en Europe
 Directeur de publication:
 F. Teregois
 MANUMAG est édité par les Éditions du Jeûne Bossard



Ce produit est certifié FSC™
 La certification FSC™ garantit que nos produits sont originels ou ont des matières premières de sources gérées selon des normes environnementales, sociales et économiques très strictes.

ON PARLE DE NOUS...

MANUMAG MAGAZINE



Sennebogen, plus « green » que jamais !



Le constructeur Sennebogen a convié plus de 2500 clients et partenaires à venir célébrer son 71e anniversaire, lors de son événement baptisé « WE show 71 ». L'occasion de faire visiter ses 4 sites de production, de présenter sa gamme étendue de produits et surtout son savoir-faire dans les technologies « green »

Et si vous vous demandez pourquoi 71 ? Parce que 70 tombaient pendant l'année de Bauma. Si les matériels Sennebogen sont identifiables sur n'importe quel chantier par leur couleur verte si caractéristique, c'est grâce à un choix délibéré à la fin des années 2000 d'Erich Sennebogen, pour les distinguer des autres engins et de leur « jaune chantier ». Aujourd'hui, un choix qui s'insère parfaitement dans l'air

du temps, de la décarbonation des matériels et des chantiers et de réductions globales des émissions polluantes pour un monde plus « green ». Cela illustre aussi la volonté du constructeur bavarois de d'atteindre l'objectif de la neutralité carbone d'ici 2030. Pour cela, des investissements sont réalisés dans tous les sites de production où les nouveaux bâtiments sont construits avec une excellente efficacité énergétique, l'installation de

panneaux photovoltaïques, de chaudières biomasse ou de lampes led par exemple... Mais c'est surtout sur la décarbonation des engins que Sennebogen dispose d'un savoir-faire qui lui permet de proposer des solutions électriques sur quasiment toute sa gamme. Ces solutions ont été largement présentées aux quelques 2500 invités par le constructeur lors de son événement « WE Show 71 », célébrant les 71 ans de

l'entreprise. Restée familiale, elle est dirigée par Walter et Erich Sennebogen, les fils du fondateur, la 3e génération est aussi impliquée avec l'intégration de Sebastian et Anton, rejoints récemment par leur cousin Alexander. La société réalise aujourd'hui plus de 600 M€ de chiffre d'affaires (et une croissance annuelle de 16%) avec 2200 personnes dans le monde. Sennebogen s'exporte dans plus d'une centaine de pays.

MANUMAG MAGAZINE

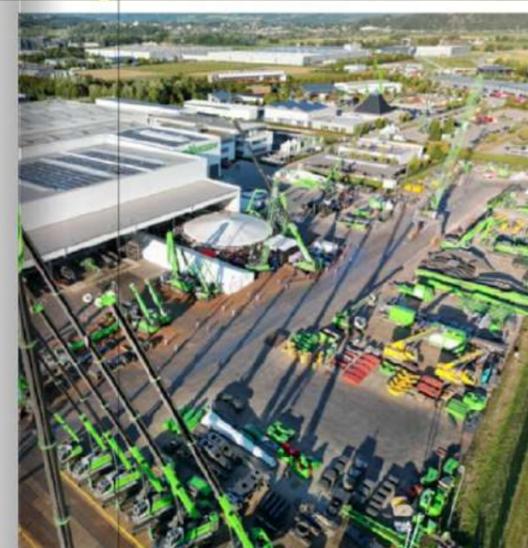


Erich Sennebogen, CEO Sennebogen

Trois lignes de produits

La gamme se répartit entre trois grandes lignes de produits. La « Green Line » comprend les pelles de manutention de 17 à 420 tonnes et les pelles équilibrées de 130 à 300 tonnes. La « Crane Line » regroupe les pelles à câbles et draglines de 13,5 à 300 tonnes, les grues sur chenilles à flèche treillis de 50 à 300 tonnes, les grues télescopiques sur chenilles de 16 à 130 tonnes et les grues portuaires de 300 tonnes. La « Multi Line » est composée des chargeurs télescopiques de 4 et 5,5 tonnes. Avec le site historique de Straubing, Sennebogen s'appuie sur 4 usines de production et 2 sites de préfabrication. Tous les châssis et pièces mécanosoudées sont en effet fabriqués en Hongrie, avec l'ouverture

cette année du nouveau site de Lier, dédié notamment aux composants lourds et volumineux jusqu'à près de 30 m et d'un poids de 25 tonnes. Ces deux sites approvisionnent ensuite les différentes usines d'assemblages. A Wackersdorf sont produites les pelles de manutention industrielles de 20 à 50 tonnes. Le site se déploie sur plus de 160 000 m². Un hall est dédié aux matériels électriques et plusieurs zones permettent de tester chaque matériel avant livraison. Depuis 2019, la nouvelle gamme « Multi Line » des chargeurs télescopiques à cabine surélevée y est aussi fabriquée. A Straubing, deux sites assurent d'une part le centre d'usinage et de chaudronnerie pour les pièces de grand gabarit et d'autre part la fabrication des grues et pelles de manutention portuaire.



ON PARLE DE NOUS...

MANUMAG MAGAZINE

C'est là d'ailleurs, à Straubing 2, qui regroupe aussi le siège opérationnel, la R&D et le centre de formation, que le constructeur a accueilli ses invités. C'est ici le cœur de l'entreprise, avec 185 000 m² de surface. 25 000 tonnes de pièces y sont livrées chaque année. Toutes les grues y sont fabriquées, à flèche télescopique ou treillis. Châssis mécano-soudés et flèches arrivent des sites hongrois, sont inspectés et validés avant de rejoindre les lignes d'assemblage. L'usinage et le pré-assemblage des grosses pièces ont été réalisés dans le site historique de Straubing 1. Pour les modèles les plus « petits » de ce site, couvrant des gammes d'engins de 16 à 60 tonnes, des ilots préparent les différents sous-ensembles qui sont « pré-assemblés », puis rejoignent une ligne de montage en 5 étapes. Un autre hall accueille les pièces très longues. Les modèles les plus imposants de la gamme sont eux construits à « la place », avec d'une part l'assemblage du châssis et d'autre part celle de la partie haute. Ensuite, les deux parties sont assemblées et rejoignent la vaste zone de test extérieure. Chaque engin, quelle que soit sa taille est totalement assemblé et essayé en conditions réelles avant livraison. Comme pour l'assemblage de cette pelle de manutention de 420 tonnes, assemblée sous les yeux des visiteurs à l'aide de deux grues treillis 7700 et 5500 E, de 200 et 300 tonnes de capacité ! Enfin, Sennebogen a construit en 2021 un tout centre logistique à Steinach, à quelques kilomètres de Straubing, dédié à la gestion mondiale des pièces détachées, avec environ 30 000 références. Sur une surface totale de 67 000 m², le groupe a investi dans un magasin automatisé, où les racks robotisés peuvent gérer des composants jusqu'à 4 tonnes. Ce stock robotisé compte 50 000 emplacements, sur 135 m de long et 28 m de haut ! 120 personnes y sont employées. Le groupe envisage encore de l'agrandir.



La France, un marché clé

Premier marché export pour les grues et la nouvelle gamme de chargeurs télescopiques en 2022, la France est une zone clé pour le constructeur bavarois, « avec un potentiel de croissance important », souligne **Epvre Delquié, responsable coordination commerciale et marketing Sygmat**, qui distribue la marque en France depuis plusieurs décennies. Les pelles de manutention représentent le plus gros volume, pour la récupération des métaux, les métiers de l'environnement, la manutention portuaire, l'industrie du bois. Puis viennent les pelles à câbles, en fonction des chantiers. Pour les loueurs et levageurs, mais aussi les utilisateurs finaux, les grues télescopiques et treillis répondent aussi aux travaux de manutention, fondations spéciales ou génie civil. « 2023 a été une bonne année pour

Sygmat, proche de 2022 qui était un niveau record, avec il est vrai les livraisons en partie issues du carnet de commandes acquis sur l'année précédente. Sur 2024, notre carnet de commande est raisonnable. Même si le marché est moins dynamique, les niveaux des projets et d'investissements restent satisfaisants. Les grues télescopiques de chantier restent sur un marché de niche, qui atteint la stabilité. Elles entrent dans les mœurs, les levageurs s'y intéressent, surtout les grues télescopiques sur chenilles. » Modèles phares dans l'Hexagone : les grues 613 (16 tonnes), 653 et 673 de 50 et 70 tonnes. La 613, sur chenilles, se décline aussi sur roues et se déplace avec sa charge avec des capacités adaptées. « Cette grue est plus compacte qu'un chariot rotatif, avec une capacité de levage largement supérieure ! Elle répond bien aux besoins dans les secteurs de la construction, de la charpente métallique.

C'est un produit atypique, qui se distingue aussi par sa cabine élévatrice, permettant une meilleure visibilité sur la charge et l'environnement de travail. C'est un modèle à faire connaître, une vraie alternative de levage sur les chantiers ! » Les chargeurs de la gamme Multi Line sont aussi en plein essor : une cinquantaine d'unités ont déjà été livrées dans l'Hexagone depuis leur lancement en 2019, auprès des collectivités, industrie (par exemple, l'amont et l'aval des scieries), les centres de traitement de déchets, les déchets verts, ferrailleurs... La France est ainsi le premier marché de cette nouvelle gamme (après l'Allemagne). En France, Sygmat, filiale du Groupe Vincent, réalise un chiffre d'affaires de près de 32 M€, avec 2 sites : son siège à Livron-sur-Drôme et sa base technique en région parisienne, complétés par un réseau de 12 points services sur le territoire national.

MANUMAG MAGAZINE

30 ans d'électrification

Tous les modèles travaillent depuis de nombreuses années en mode électrique « zéro émission ». « Nous avons plus de 30 ans d'expérience dans l'électrique, adaptée à une large variété d'applications », déclare **Erich Sennebogen**. Le constructeur a en effet développé plusieurs technologies, sans cesse améliorées. Toutes ses machines stationnaires ou dont le rayon d'action est maîtrisé dans un process industriel notamment, sont ainsi disponibles avec une motorisation électrique, sur secteur, à l'aide de câbles ou d'enrouleurs de câbles motorisés. Adossée à un Powerpack diesel, la machine peut alors franchir de courtes distances en dehors de sa zone de travail ou être déplacée d'une zone d'exploitation vers une autre sur un site étendu. La solution hybride de propulsion électrique, développée ces 5 dernières années est plus particulièrement adaptée aux machines qui se déplacent avec de hautes fréquences d'accélération et de freinage, comme les pelles de manutention dans l'industrie

du bois. Une propulsion 100% électrique entraîne le châssis et récupère l'énergie du freinage pour la restituer instantanément à la réaccélération. La cinématique de la tourelle fonctionne avec un moteur thermique largement « down-sizé » et optimisé pour des consommations minimales. Les matériels électriques, avec batteries ont été développés en 2022 et sont dotés d'un pack de batterie arrière. Ces machines, conçues pour avoir une autonomie de 6-8 h, peuvent aussi travailler lors de la recharge des batteries. Quatre machines sont aujourd'hui disponibles avec ces batteries : deux pelles de recyclage 817 E et 825 E (19 et 30 tonnes) et les deux grues télescopiques sur chenilles 653 E et 673 E, de 50 et 70 tonnes de capacité de levage. Enfin mentionnons également pour les machines les plus puissantes, le système « green hybrid » qui permet des économies de 35% de l'énergie. Convaincu que le futur sera « green », Sennebogen poursuit ses recherches pour des solutions moins polluantes, mais avec les mêmes performances, et donc des solutions diverses pour s'adapter à chaque exigence.



Epvre Delquié, responsable coordination commerciale et marketing Sygmat avec Erich Sennebogen, CEO Sennebogen



ON PARLE DE NOUS...

MANUMAG MAGAZINE

Télescopiques, une montée en puissance



16 jdlgroupe.com

MANUMAG MAGAZINE

Depuis 2019, un nouvel atelier situé à Wackersdorf accueille la production de la nouvelle gamme Sennebogen de télescopiques, la « Multi Line » placée sous la direction de Sebastian Sennebogen, fils cadet d'Erich Sennebogen.



Sebastian Sennebogen

Cette toute nouvelle usine d'assemblage, la 4e du groupe, dispose de 15 000 m² de surface et a une capacité de production de 500 chargeurs par an. Une capacité de montée en puissance donc puisque aujourd'hui, environ 300 unités y sont fabriquées. Elle y accueille la fabrication mais aussi l'engineering et le bureau d'études, ainsi qu'un bureau de contrôle et un stock dédié. Deux modèles sont disponibles : le premier a une capacité maxi de levage de 4 tonnes avec une flèche de 7 m et l'autre de 5,5 tonnes avec une flèche de 9 m. L'atelier de 800 m²

est divisé en 2 lignes d'assemblage, avec d'abord une phase de pré-assemblage du châssis, livré par l'usine hongroise. Les composants sont pré-assemblés : essieux, boîte de vitesse, transmission hydrostatique, bloc moteur puis tout est greffé sur la machine. La flèche télescopique y est ensuite montée : comme pour les gammes de chargeuses articulées, elle se distingue par une cinématique en Z, en raison des nombreuses applications avec godets, notamment dans l'environnement et le recyclage, secteurs de prédilection de cette série. La cabine surélevée est aussi très appréciée de ces clients.

jdlgroupe.com 17

NOTRE INSERTION DANS CE NUMÉRO...

LE MENSUEL TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION FORESTIÈRE MÉCANISÉE

LE JOURNAL DE LA

MECANISATION FORESTIERE





DOSSIER
Le point sur
les treuils synchronisés



CONSTRUCTEUR
Konrad, le constructeur
expert de l'exploitation
de montagne



BOIS-ÉNERGIE
Amplitude maximum
avec le broyeur
Pezzolato Allroad

- ▶ ENTRETIEN
- ▶ ABATTAGE
- ▶ DÉBARDAGE
- ▶ TRANSPORT
- ▶ SCIAGE MOBILE
- ▶ BOIS DE CHAUFFAGE

N° 237
NOVEMBRE 2023 - 6,20 €



PALFINGER

SERVICES ET TECHNOLOGIES POUR RELEVER VOS DÉFIS

Les grues PALFINGER EPSILON de la nouvelle gamme GÉNÉRATION 3 allient un confort inégalé, une conception optimisée et des technologies respectueuses de l'environnement.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

ON NOUS VOIT...

LES ROUTIERS
LES ROUTIERS
LES ROUTIERS

N°1024 - OCTOBRE 2023 >> ROUTIERS.COM

LE MENSUEL DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS DEPUIS 1934

Un lignard Lyon-Orléans en S-Way

Réglementation
 Tout savoir sur le repos

C'était hier
 PL électriques : plus rares aujourd'hui qu'en 1948 !

Marché
 Les cabines surbaissées : avantages et inconvénients

Reportage
La conduite dans le TP à travers trois parcours

Marché

Quelle utilisation pour les cabines surbaissées ?

Texte : Loïc Fleux - Photos : Daf, Daimler Truck, Dennis Eagle, Fioux, Renault Trucks, Volta Trucks

À hauteur de trottoir

Lorsque la mission impose des dizaines d'accès à la cabine au cours d'une demi-journée, il est souhaitable de réduire l'effort nécessaire et d'améliorer la sécurité. En abaissant son plancher, la cabine surbaissée est avant tout d'un accès facile. Sa position de conduite basse apporte en outre une vision directe sur les autres usagers, piétons compris. Elle présente donc un intérêt évident pour les activités de collecte ou de distribution en ville.

La cabine surbaissée est-elle nouvelle ?

Non. Comme de nombreuses solutions techniques marginales, elle est apparue dès les premières années du transport automobile. Sa réalisation a souvent été déléguée à des carrossiers indépendants à l'époque où il était encore possible de leur confier la fabrication d'une cabine. Cette compétence devient exceptionnelle. En France, Brevet (groupe Toutenkamjon) est aujourd'hui l'un des rares à assurer les transformations profondes des cabines.

Le domaine de pertinence de ces cabines est donc limité, mais il se justifie pour les bennes à ordures ménagères (Bom) et pour quelques autres cas d'usage.

Il y a cabine surbaissée et cabine surbaissée

Pour créer une cabine surbaissée, « il suffit » de prendre une cabine avancée, de la suravancer devant l'essieu avant, de l'abaisser et le tour est joué. Cela a été fait de façon ponctuelle par Ginaf, mais aussi avec des cabines d'Eurocargo pour des échelles d'incendie ou encore, avec des cabines Scania P avant la sortie de la cabine L.

Ce réemploi d'une cabine avancée standard correspond dans les grandes lignes à ce que propose le groupe Volvo avec sa LEC (low entry cab). Celle-ci est en fait une

FM Conway Ltd est une importante entreprise britannique de BTP. Elle s'est équipée de deux Econic 3235 8x4 benne dont la grue auxiliaire est grée d'une benne preneuse. Le choix de l'Econic s'explique par la volonté de réduire les angles morts depuis la position de conduite, notamment lors des interventions en centre-ville.

LES ROUTIERS N°1024 - OCTOBRE 2023 30

1

2

3

4

5

Quelles sont les cabines nées pour être surbaissées ?

Les seules cabines surbaissées actuelles dépourvues de filiation avec des cabines avancées sont

1. Au Royaume-Uni, gros marché pour les cabines surbaissées, Dennis Eagle est le seul constructeur spécialisé dans ce type de cabine.

2. Le Renault D Access était en fait un Dennis Eagle Elite rebadgé.

3. Le Volta Zero n'est pas encore produit en série. Il n'est disponible qu'avec une motorisation électrique.

4. La cabine du Renault D Wide est proposée en version LEC, suravancée et surbaissée.

5. Cet Eonic Bx4/4 carrossé en malaxeur à béton par SchwingStetter est en service en région parisienne.

cabine de Renault Premium Distribution (alias Renault D Wide ou Volvo FE) décalée à la fois vers l'avant et vers le bas. Il ne s'agit donc pas d'une cabine spécifique conçue pour cette position. En conséquence, ses portières ne sont pas optimisées au profit d'un accès sans montée et il n'a donc pas été jugé utile de rehausser le pavillon.

La cabine L de Scania a la particularité d'être apparentée aux autres cabines Scania (P, G, R, S) tout en présentant certains avantages en termes d'accès.

celle du Mercedes Eonic et celle du Dennis Eagle Elite+ (les véhicules de ce constructeur ne sont pas commercialisés en France). La cabine Dennis Eagle a été montée par BMC en Turquie, Man (TGA low entry), PVI (C-Less) et Renault Trucks (D Access). Aucun de ces modèles n'a été pérennisé. Ils n'ont pas de descendance.

Ce désengagement des constructeurs s'explique par l'étroitesse du marché et par la timidité de la demande face à une configuration particulière. Celle-ci entraîne inévitablement un surcoût faute de pouvoir être amortie sur de grandes séries.

Il se vend en France environ 1 300 bennes à ordures (Bom) par an, mais les cabines surbaissées sont rares parmi elles. Pourquoi ? Outre le coût, la position suravan-

cée augmente généralement la longueur hors tout et le porte-à-faux avant autant que son balayage. La cabine suravancée peut donc être pénalisante lors des manœuvres en environnement encombré.

Pour ce dernier cas, soulignons que la cabine de l'Elite+ est disponible en deux largeurs (2,25 et 2,50 m), ce que ne proposent pas les concurrents. En revanche, celle de l'Eonic est disponible avec deux hauteurs de cabine.

Eviter de prendre la porte !

L'un des avantages d'une cabine surbaissée est la facilité avec laquelle le chauffeur peut en sortir côté trottoir. Encore faut-il qu'il évite de blesser un piéton en ouvrant une porte battante.

LES ROUTIERS

LES ROUTIERS

N°1025 · NOVEMBRE 2023 >> ROUTIERS.COM

LE MENSUEL DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS DEPUIS 1934

La plus grande fête de l'année pour les routiers

Profession
Hausses de salaire et de frais : l'accord va être signé

Transition énergétique
Le 44-tonnes à hydrogène de Mercedes

Innovation
Un proto Renault conçu pour alléger le travail des livreurs





Portrait

Il a vécu la fin du Moyen-Orient chez Riand



L 14678 - 1025 - F. 5,90 € - RD
Belux : 6,20 €

Sport

24 Heures camions Le Mans

Texte & photos : Alain Lancereau



Jonathan et Téo éblouissants

Sur le circuit Bugatti du Mans, ce sont les Français qui ont assuré le spectacle, surtout lors de la première course disputée de nuit. Bien équipé en rampes à Led, Téo Calvet en a mis plein la vue et a remporté brillamment le challenge 24 Heures. Jonathan André a été le seul à le surprendre.

A lors que le championnat d'Europe voit son intérêt décliner, avec 14 engagés sans aucun Français et une domination sans partage de Kiss (Man) sur les Iveco, c'est notre épreuve nationale qui occupe l'affiche. Rendez-vous le plus important de la saison, les 24 Heures peuvent compter sur un plateau de 30 pilotes français.

(Man Lion Truck) avait confirmé son succès à Albi fin 2022. Mais depuis le début de saison, il s'était éloigné des podiums, tout en restant régulier. Autant dire que la surprise fut belle puisque l'ogre Téo est resté sur sa faim.

L'hommage rendu par Crozier

A l'arrivée, Jonathan est tombé dans les bras de l'ancien champion d'Europe, Noël Crozier, auteur d'un premier podium au Mans voici 40 ans ! « J'ai connu Jonathan alors qu'il avait 8 ans, il a rejoint mon équipe et j'ai fait courir son père une année ! », a expliqué joyeusement la légende des circuits.

Vainqueur surprise l'an passé alors qu'il remplaçait au pied levé le regretté Anthony Janiec, Jonathan

1. Sous le drapeau à damier, la lutte entre Anthony Robineau (Man) et les Renault T de Lionel (n°4) et Yorick Montagne (n°24) fut intense jusqu'au dernier mètre. A Albi, la course suivante, un petit point a fait la différence en laissant Yorick monter sur la 3^e marche du podium final.

2. Guillaume Martin (sur son superbe Man Rave), Jennifer Janiec et Patrick Chatelain (Iveco) se sont encore livrés une bataille sans merci pour les derniers points des 9^e et 10^e place.

Lors de la première course de nuit de l'histoire, Téo, bien équipé en feux à Led supplémentaires, en a mis plein les rétros des six pilotes qui s'élançaient devant lui, avec la grille de départ inversée en course 2. Par sécurité, sur une partie du circuit mal éclairée, les dépassements étaient interdits.

Téo s'est replacé à la première place sous les projecteurs pour ne plus quitter la plus haute marche du podium. Derrière, les deux Renault B2Pweb de Yorick et Lionel Montagne, victorieux l'an passé, ont vécu un sombre week-end. Alors qu'ils étaient en tête, les Montagne ont été envoyés en tête à queue à plusieurs reprises, ce qui

LES ROUTIERS N°1025 - NOVEMBRE 2023

66



a entraîné des sanctions pour les auteurs, Jonathan André et Thomas Robineau.

Les Renault Trucks accablés

Échappant à une ultime valse lors de la dernière course, Yorick s'est offert une deuxième place en consolation devant le Man d'Ivan Rodrigues, auteur de deux podiums. Au final, c'est l'équipier de Téo, Raphaël Sousa (sur le 2^e Buggyra) qui a profité de cette implacable lutte. Aurélien Hergott (Daf), Anthony Robineau, Lucas Rivals, Guillaume Martin (Man Rave) et

3. Soulagement au Lion Truck : l'ancien ingénieur de piste Jonathan André a déjoué les attaques de Téo Calvet, qu'il avait formé voici trois ans !

4. Sur le podium de la course 1, Jonathan savoure son succès en compagnie de Jennifer (9^e et première femme) et Ivan Rodrigues (auteur de deux podiums).

Jennifer Janiec (Man LMTR), 9^e, se sont eux aussi illustrés.

Lors de la remise du Challenge 24 Heures, Téo Calvet a confié : « Ces dernières années, j'ai été en position de remporter le trophée courses et gymkhana à plusieurs reprises, mais à chaque fois il me passait sous le nez ». Au Mans, Téo l'a remporté avec panache. Son père l'a gagné en 1996, et lui aussi est entré dans l'histoire du Mans...

Pendant ce temps-là, devant le stand Janiec-Norca, c'est Lexie et Marion, les Reines de la Route qui assuraient le spectacle en signant des milliers d'autographes devant

Classement final après Albi

1	Téo Calvet Buggyra	327 pts
2	Thomas Robineau Man	257 pts
3	Raphaël Sousa Buggyra	232 pts
4	Yorick Montagne Renault	231 pts
5	Jonathan André Man	218 pts
7	Lucas Rivals Renault	124 pts
8	Anthony Robineau Man	103 pts
13	Jennifer Janiec Man	55 pts

une foule en liesse. Alors, à quand une Reine de la Route au volant d'un camion de course pour faire grimper le record d'affluence porté à 80 200 spectateurs ?

1194 3,65 euros
samedi 14 octobre 2023
ISSN : 1760 - 4672

Le BOIS INTERNATIONAL

L'HEBDOMADAIRE DES PROFESSIONNELS DE LA FILIÈRE FORÊT-BOIS



Enquête
Soutenir l'essor de la construction bois
p. 12

Exposition
Artibat 2023 valorisera le « NoWaste » p. 11

Entreprises
Une double table robotisée pour la MOB p. 26

Les marchés du bois
Vente ONF : offre en baisse mais prix stables en Paca p. 34



PALFINGER

SERVICES ET TECHNOLOGIES POUR RELEVER VOS DÉFIS

Les grues PALFINGER EPSILON de la nouvelle gamme GÉNÉRATION 3 allient un confort inégalé, une conception optimisée et des technologies respectueuses de l'environnement.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

1195 3,65 euros
samedi 21 octobre 2023
ISSN : 1760 - 4677

Le BOIS INTERNATIONAL

L'HEBDOMADAIRE DES PROFESSIONNELS DE LA FILIÈRE FORÊT-BOIS



Réemploi Scierie : prolonger la durée de vie des rubans carbure p. 22

Entreprises
Le bureau d'études Teckicéa s'engage pour le bois p. 14

Entreprises
Avec Tradition Bois, Guillaumie complète son offre p. 18

Matériels et techniques
Nouveaux treuils et combinés bois de chauffage chez Krpan p. 26



SERVICES ET TECHNOLOGIES POUR RELEVER VOS DÉFIS

Les grues PALFINGER EPSILON de la nouvelle gamme GÉNÉRATION 3 allient un confort inégalé, une conception optimisée et des technologies respectueuses de l'environnement.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

LE MONITEUR MATÉRIELS

NUMÉRO SPÉCIAL

10 novembre 2023 - supplément n°85 du Moniteur des travaux publics et du bâtiment N° 6272 www.lemoniteurmateriels.fr

Digital, énergie et sécurité La location relève tous les défis



100% ÉLECTRIQUE

**NOS MATÉRIELS S'ADAPTENT PARFAITEMENT
SUR PORTEURS ÉLECTRIQUES**

Le développement de solutions sur véhicules à énergie alternative est une priorité pour Palfinger. Le carrossage du véhicule électrique nécessite des précautions particulières mais se fait très bien.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER



CHANTIERS DE FRANCE

WWW.CHANTIERSDEFRANCE.FR

ENTREPRISES, MATÉRIELS ET TRAVAUX DE TERRASSEMENT, VRD, GÉNIE CIVIL, TRAVAUX SOUTERRAINS/FLUVIAUX/MARITIMES, FONDATIONS SPÉCIALES N°555 OCTOBRE 2023

DOSSIER

COMPACTAGE LÉGER
Les oubliés de la maintenance

p.30

INTERVIEW

Alexander Greschner,
CSO de Wacker Neuson

p.12

MATÉRIEL TENDANCE

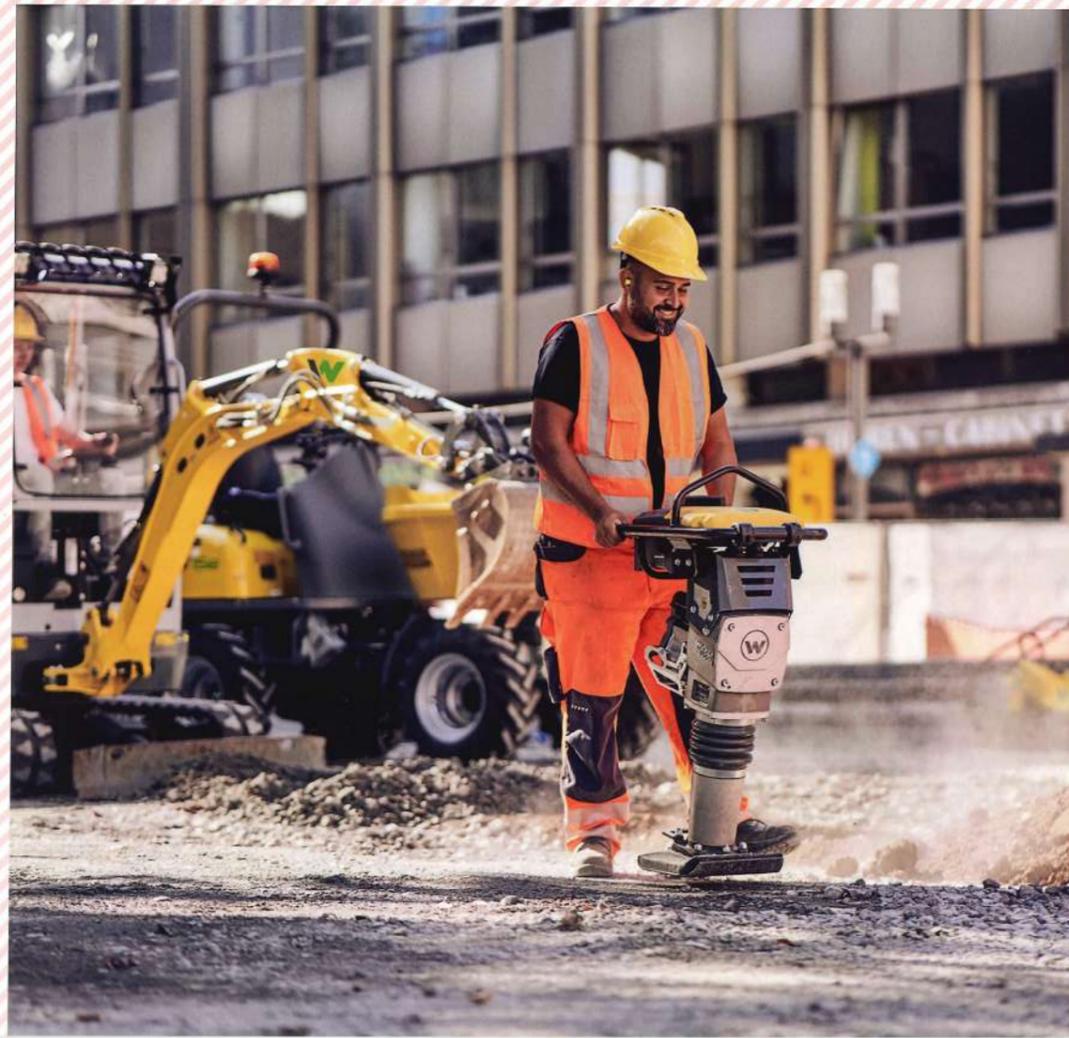
Les mini-chargeuses
articulées sur pneus

p.36

EN ACTION

De la terre
aux granulats

p.52



REPÈRES STRATÉGIES



ERICH SENNEBOGEN
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE SENNEBOGEN

« Quand vous discutez avec les clients, vous comprenez que le tout batterie est impossible. Nous devons trouver des réponses réalistes. »

SENNEBOGEN...

Ou comment conserver ses acquis sans plafonner

Depuis 2021, le constructeur allemand de pelles industrielles et de grues sur chenilles inaugure régulièrement de nouvelles infrastructures, autant de leviers destinés à amorcer un cycle de croissance.

Une haie d'honneur de grues télescopiques sur chenilles. Sennebogen sait accueillir ses visiteurs. Du 19 au 22 septembre derniers, le fabricant a invité ses distributeurs et ses clients à fêter ses 71 ans à Straubing, son berceau historique de Bavière. Pas moins de 3 000 personnes étaient attendues. Des tours de trois sites étaient organisés : Straubing-Port, Steinach et Wackerdorf. Même les initiés ont découvert des nouveautés. Le groupe, dirigé par la deuxième et la troisième généra-

tion de la famille Sennebogen, a beaucoup investi au cours des dernières années pour se préparer aux évolutions du secteur. Au début de la chaîne, le constructeur a ouvert en 2023 sa seconde usine hongroise de mécano-soudure à Litér. Cette installation et sa collègue de Balatonfüred fournissent les éléments métalliques qui composent les différentes machines du catalogue. Avec son hall de 29 000 m², la structure donne la possibilité de manipuler des pièces pouvant aller jusqu'à 30 m et de 25 t. Elle affiche une capacité de production de 20 000 t par an. Sennebogen possède ainsi des moyens suffisants pour couvrir ses besoins et même créer des réserves. Au deuxième échelon, les manufactures d'assemblage ont aussi fait l'objet d'ajustements. À

Wackerdorf, entre 2020 et 2021, le constructeur a bâti dans les infrastructures nécessaires à la fabrication de sa dernière création majeure : la gamme de chargeuses télescopiques Multi Line. Lancée en 2018, elle compte aujourd'hui deux références, la 340 G et la 355 E. Ces modèles se distinguent de la concurrence par leur capacité à porter des charges lourdes (jusqu'à 4 t pour la 340 G et 5,5 t pour la 355 E) à des hauteurs respectables (jusqu'à 7 m de hauteur pour la 340 G et 8,5 m pour la 355 E). « C'est un vrai mélange entre une chargeuse et un télescopique », souligne Sebastian Sennebogen, directeur général de Sennebogen Multi Line. Une cinématique en Z leur confère une bonne force de cavage. À l'image des autres produits de la marque, les chargeuses



14



555 CHANTIERS DE FRANCE

ON PARLE DE NOUS...

sont dotées d'une cabine électro-va-trice. Le site peut sortir 500 machines par an. Il fonctionne pour le moment à la moitié de sa capacité.

UN APPROCHE PRAGMATIQUE

En parallèle, Wackerdorf reste le pôle d'assemblage des pelles de manutention de 20 à 50 t. Celui-ci s'est vu doté d'un espace d'expédition supplémentaire et d'un centre d'essais pour les machines électriques. L'industriel affiche des ambitions dans ce domaine. Ses pelles de manutention peuvent fonctionner branchées sur le réseau. Et depuis 2022, deux pelles industrielles, la 817 E (17 t) et la 825 E (30 t), peuvent désormais être équipées d'un pack de batterie. Celui-ci donne à l'engin une autonomie de 6 heures. La machine peut aussi fonctionner branchée. Elle peut ainsi continuer de travailler pendant que les accumulateurs rechargent. « Ces matériels n'ont pas les mêmes contraintes que les pelles excavatrices, remarque Erich Sennebogen, directeur général du groupe. Elles effectuent leurs activités à pleine vitesse. Nous avons dû

prendre cette particularité en compte. » Le constructeur a aussi adapté des batteries sur les grues télescopiques 653 E (50 t de capacité maximale) et 673 E (70 t de capacité maximale). Ces machines interviennent de manière ponctuelle dans la marche d'un chantier. Elles peuvent donc tenir longtemps avant de retourner à la prise. « Nous pouvons monter jusqu'à 16 heures d'autonomie », précise Erich Sennebogen. Pour autant, le dirigeant ne pense pas que le lithium soit la seule solution au problème des émissions. « Des matériels lourds avec des batteries, c'est possible sous forme de prototype, mais en général quand vous discutez avec des clients vous comprenez que c'est impossible. Par ailleurs, un engin à batterie coûte deux fois plus chers qu'un équivalent Diesel. Nous devons trouver des réponses réalistes. » Pour soutenir cette dynamique d'innovation, le siège de l'entreprise, Straubing-Port, a connu quelques transformations. Le site abrite les chaînes de fabrication des grues et des pelles de plus de 50 t, mais aussi les équipes de R&D et un centre de formation.

Il vient tout juste d'être équipé de trois bâtiments, l'un pour les prototypes (1 200 m²), le second pour la recherche (1 300 m²) et le dernier pour le développement (3 000 m²). « Tout est rassemblé dans un seul centre, note le directeur général. Nous souhaitons ainsi créer des synergies entre les halls de recherche et les bureaux. »

UN SERVICE ACCÉLÉRÉ

Dernier pivot de cette stratégie d'expansion, le Customer Service Center inauguré à Steinach en septembre 2021. Pas moins de 87 000 m² dont une bonne part consacrée au stock de pièces détachées en grande partie automatisé. Quelque 30 000 références sont répertoriées. Les concepteurs ont prévu un surplus de surface pour ajouter des rayons supplémentaires. Le site accueille aussi la filiale de Sennebogen chargée de la distribution pour le sud de la Bavière. Le fabricant a souhaité reprendre cette activité dans sa zone. « Nous pouvons ainsi ressentir ce qu'un concessionnaire vit tous les jours », explique Erich Sennebogen. Dernier occupant, les équipes

du service de télématique Sen-track. Aujourd'hui, le fabricant compte 4 312 machines connectées à ce système, un chiffre qui devraient croître rapidement dans les années à venir.

Mathieu Dejeu

01

Inauguré en septembre 2021, le Customer Service Center de Steinach abrite notamment un magasin de pièces détachées en grande partie automatisé.

02

Le 19 septembre, les grues télescopiques garées dans la cours de l'usine de Straubing-Port avaient déployé leurs flèches pour accueillir les visiteurs.

03

Une chargeuse télescopique 340 G en démonstration. C'est l'une des deux références de la gamme Multi Line, lancée en 2018 par Sennebogen.

04

Précurseur en matière de matériels raccordés au réseau, le constructeur a entrepris d'ajouter des engins à batterie à son offre, comme la pelle 817E.



CHANTIERS DE FRANCE 555



15

CHANTIERS DE FRANCE

WWW.CHANTIERSDEFRANCE.FR

ENTREPRISES, MATÉRIELS ET TRAVAUX DE TERRASSEMENT, VRD, GÉNIE CIVIL, TRAVAUX SOUTERRAINS/FLUVIAUX/MARITIMES, FONDATIONS SPÉCIALES N°556 NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2023

DOSSIER

CAMIONS DE CHANTIER
En attendant l'avenir

p.28

ÉVÈNEMENT

La Réunion de Chantiers de France Spéciale Directeur Matériel

p.10

MATÉRIEL TENDANCE

Les pelles de manutention

p.36

EN ACTION

Mini-pelle Ammann eAMX 15

p.44



MATÉRIELS TENDANCES

PELLES DE MANUTENTION

AUTANT DE CONFIGURATIONS QUE D'APPLICATIONS

Sur ce marché de niche mais en expansion, les spécialistes sont confrontés à une concurrence accrue. Ils doivent composer avec les constructeurs généralistes qui proposent des configurations personnalisées à même de répondre à des cahiers des charges toujours plus contraignants en matière de sécurité, de productivité et de fiabilité.

« La pelle de manutention constitue un élément majeur dans notre organisation indus-

trielle. En cas de problème, c'est toute l'exploitation d'un site qui peut être à l'arrêt, ce qui est très pénalisant, en particulier en période estivale, expose Jean-Charles Devalle, directeur de Cabinet et des Affaires Générales chez Pizzorno Environnement. L'entreprise est notamment en charge de la collecte et de la valorisation des déchets courants de plusieurs communes touristiques dont le golfe de Saint-Tropez. La fiabilité des matériels est pour nous essentielle. » Pour son centre de tri et de valorisation du Muy (83),

qui reçoit chaque année près de 120 000 t de déchets recyclables issus des collectes sélectives des ménages et des industries, son choix s'est porté sur la Develon DX 230WMH-7. La pelle de 24,5 t, qui fonctionne 13 heures par jour, six jours par semaine, sert au tri et au rechargement des déchets dans les semi-remorques des clients. Elle remplace une machine de 20 t, l'exploitant voulant gagner en productivité. « Si les moyens sont adaptés au cas par cas, en prenant en compte les spécificités de chaque agence, l'objectif

est d'harmoniser les moyens et de limiter le nombre de fournisseurs, précise Jean-Charles Devalle. Nous travaillons essentiellement avec Liebherr et JCB. L'arrivée de Develon sur notre site pilote doit permettre de poursuivre avec la marque pour les futurs remplacements

PIZZORNO ENVIRONNEMENT
REPÈRES CHIFFRÉS
2 500 salariés
226 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2022



CI-CONTRE
La pelle de manutention électrique Liebherr LH 26 M Industry E est reliée par câble mais elle peut, pour un fonctionnement temporaire et indépendant du réseau, être équipée en option d'un kit de mobilité alimenté par batterie.

ON PARLE DE NOUS...

DEVELON DX230WMH-7 TÉLÉMATIQUE

La pelle de manutention est équipée d'un système de télématique particulièrement utile pour la maintenance de la machine qui est utilisée par plusieurs opérateurs. L'outil fournit à l'exploitant les informations relatives à sa géolocalisation et à ses données opérationnelles. Ces informations servent à la gestion de l'entretien et à la réduction des coûts d'exploitation.

de la quinzaine de pelles de ce type dont nous disposons. » La cabine élévatrice insonorisée peut être relevée de 2,5 m pour atteindre 3,75 m de hauteur au plancher en position haute. « Les premiers retours de l'exploitant comme de l'opérateur sont bons. Nous n'avons pas rencontré de souci depuis la mise en service en juin. La pelle est

associée à un contrat de service. Cela permet de linéariser les coûts d'entretien, justifie Jean-Charles Devalle. La politique du groupe étant de remplacer les matériels après trois à quatre ans d'utilisation intensive, nous exigeons une disponibilité maximale sur la vie opérationnelle de la pelle. »

EXPERTISE

En tant que spécialiste de la pelle de manutention, Sennebogen propose la gamme la plus étendue en Europe, forte de 23 modèles de base, tous configurables à la demande. En effet, cette famille de produits est elle-même déclinée dans trois sous-catégories correspondant chacune à des applications spécifiques : l'environnement, l'industrie du bois et l'élagage et la manutention portuaire et fluviale. La pertinence de cette approche commande d'appréhender ces trois métiers en mode expert. Ainsi, l'environnement est scindé entre le

tri et la valorisation des déchets d'une part, le marché de la ferraille d'autre part. La première activité s'articule autour de cinq modèles de 17 à 30 t, avec des longueurs d'équipement de 8 à 13 m, la seconde comptabilisant huit modèles de 25 à 65 t, dont la longueur de flèche la plus courante est autour de 13 à 15 m. Dans la pratique, sur ce segment qui constitue le cœur historique de l'activité de Sennebogen, toutes les portées de 8 à 40 m sont proposées, avec des machines qui pèsent jusqu'à 420 t. Les capacités de charges combinées aux longueurs de flèches et selon que l'exploitant travaille avec une pince de tri ou un grappin définiront le modèle de machine le plus adapté. « Cette capacité à adresser chaque segment de clientèle avec une offre aussi capillaire permet à la marque de se distinguer des constructeurs généralistes. C'est la valeur ajoutée du spécialiste, souligne Epvre Delquie, responsable com-

IL L'A DIT



JEAN-CHARLES DEVALLE
DIRECTEUR DE CABINET
ET DES AFFAIRES
GÉNÉRALES CHEZ PIZZORNO
ENVIRONNEMENT

« La pelle de manutention constitue un élément majeur dans notre organisation industrielle. »

CI-CONTRE

Parmi les nouveautés introduites sur les nouvelles pelles MH Cat, l'augmentation de la surface au sol stabilisateurs baissés avec des vérins moins exposés aux différents débris et déchets. Plus proche du châssis, pour une meilleure visibilité, la lame de réglage bénéficie d'ancrages renforcés.



CHANTIERS DE FRANCE 556

MATÉRIELS TENDANCES

SUIVI TECHNIQUE

LE CONTRAT DE MAINTENANCE SE GÉNÉRALISE, LA SOUPLÉSSE EST DE MISE

Les exploitants voulant se concentrer sur le cœur de leur métier, l'entretien technique des pelles de manutention Sennebogen est de plus en plus confié au constructeur, à travers Sygmat et son organisation de service. Certains, qui souhaitent maintenir leur savoir-faire interne, conservent les prestations d'entretien tout en demandant à monter en compétence avec le soutien du constructeur. La collecte et l'analyse des données fournies par la télématique permettent de plus en plus de mettre en œuvre des stratégies de maintenance prédictive. Sygmat s'adapte à aussi au besoin de chaque client : contrat de maintenance, prestations à la demande, accompagnement à la montée en compétences interne, chaque réponse est possible selon les attentes.

mercial et marketing de Sennebogen chez Sygmat (groupe Vincent). Cela nous permet d'aborder chaque client avec une configuration de machine totalement en adéquation avec ses besoins. »

ÉLECTRIFICATION

Dans le domaine de la motorisation, l'examen d'adéquation réalisé en amont est détermi-

nant : amplitudes de travail, types de matériaux, implantation du site, translation à effectuer, travail en postes ou encore organisation du process sont autant de paramètres qui conditionnent le choix final. Comme le rappelle Epvre Delquie, « tous les modèles sont disponibles avec un moteur thermique ou électrique. Avec plus de 30 ans

d'expérience dans les motorisations électriques, la solution est éprouvée chez Sennebogen. Qu'elle soit filaire, hybride - moyennant l'intégration d'une unité de puissance électrique pour gérer les translations d'une zone de travail à l'autre - ou 100 % électrique sur batteries, avec deux modèles de 17 et 30 t, l'autonomie et la mobilité de la pelle sont assurées ». Parmi les avantages induits par la solution sur batterie, la recharge se fait à partir du réseau conventionnel et la connectique est simplifiée. La machine peut également travailler en double poste si elle est raccordée au réseau une partie du temps lorsqu'elle opère à poste fixe. L'industriel se dit prêt à recevoir des moteurs fonctionnant à l'hydrogène à plus long terme. Jean-Noël Onfield

*Installation de stockage de déchets non dangereux

IL L'A DIT



EPVRE DELQUÉ
RESPONSABLE COMMERCIAL
ET MARKETING
DE SENNEBOGEN CHEZ SYGMAT

« Face aux constructeurs généralistes, nous misons sur l'ultra spécialisation de la marque. »



CI-CONTRE
Configurée pour le tri et le chargement, la Sennebogen 817E offre des intervalles de vidange très longs de 4 000 heures de service jusqu'au premier remplissage d'huile.

MATÉRIELS TENDANCES

Trois questions à



ÉRIC LEROYER
CHEF DE MARCHÉ INDUSTRIE ET ENVIRONNEMENT
CHEZ BERGERAT MONNOYEUR

Quelle est l'offre de Caterpillar sur le segment des pelles de manutention ?
Sur le segment des pelles de manutention sur pneus de 22 à 32 t, Caterpillar propose quatre modèles*

à date. Les trois modèles d'entrée de gammes - de 22, 24 et 26 t - sont fabriqués dans l'usine d'Échirolles (38). Deux modèles sur pneus complètent l'offre. Entre 2021 et 2024, le nombre de modèles aura doublé pour passer à huit modèles, dont deux inédits** qui arriveront l'année prochaine et deux versions sur chenilles***. Cette évolution est significative. Elle traduit l'intérêt de Caterpillar de proposer une gamme longue pour répondre à l'ensemble des exploitants de ce marché en pleine expansion. Elle va donc permettre de consolider le rang de Bergerat Monnoyeur derrière Liebherr et Sennebogen. La marge de progression est importante. Le marché français est

structuré autour des grands groupes nationaux comme Paprec, Veolia et Suez aux côtés d'acteurs régionaux, sans oublier quelques collectivités à travers les Syctom.

Quelles sont les principales spécificités techniques de ces machines ?

Ces pelles se caractérisent par la cabine surpressurisée et élévatrice, la flèche droite pour une enveloppe de travail optimisée, les quatre stabilisateurs - parfois une lame pour les applications déchets - et les pneus pleins en monte double. Côté accessoires, ces pelles sont équipées majoritairement de pinces ou de grappins de tri. L'évolution des modes de travail fait que la pince de tri, qui offre plus de précision et de souplesse, tend à se généraliser au détriment du

grappin. Pour le marché de la ferraille, toutes les pelles sont pré-équipées en option d'une génératrice pour alimenter un aimant. Chaque configuration dépend du contexte de travail, de l'application, des matières à traiter, de leur densité et des processus mis en œuvre sur les sites. Les enjeux de sécurité sont prégnants. L'une des difficultés majeures consiste à appréhender les volumes à traiter dans les cinq à six prochaines années qui suivent l'acquisition de la machine.

Quelles sont vos préconisations en termes de maintenance technique ?

Les conditions d'exploitation sont contraignantes, en particulier dans le domaine des matières en suspension. Flèche, bras, superstructure inférieure... Les composants sont éprouvés. Selon les métiers, ces pelles totalisent de 1 500 à plus de 3 000 heures par an. Elles sont donc conçues pour ces applications intensives dans des milieux difficiles. Une attention particulière doit être portée au châssis, à la couronne d'orientation et de la timonerie. Sur les nouveaux modèles, les vérins de stabilisateurs sont moins exposés aux débris et autres déchets. Selon les contextes d'utilisation, nous conseillons des systèmes de filtration supplémentaires pour le moteur. La définition du besoin avec l'exploitant est déterminante pour « personnaliser » la configuration de travail en fonction de l'application.

*MH3022, MH3024, MH3026, MH3040

**MH3032, MH3050

***MH3250 et MH3280

LES CHIFFRES

195

C'est le nombre de pelles Industrie vendues sur le marché français à fin août 2023, en progression de 9 % par rapport 2022. (source Evolis/Seimat)

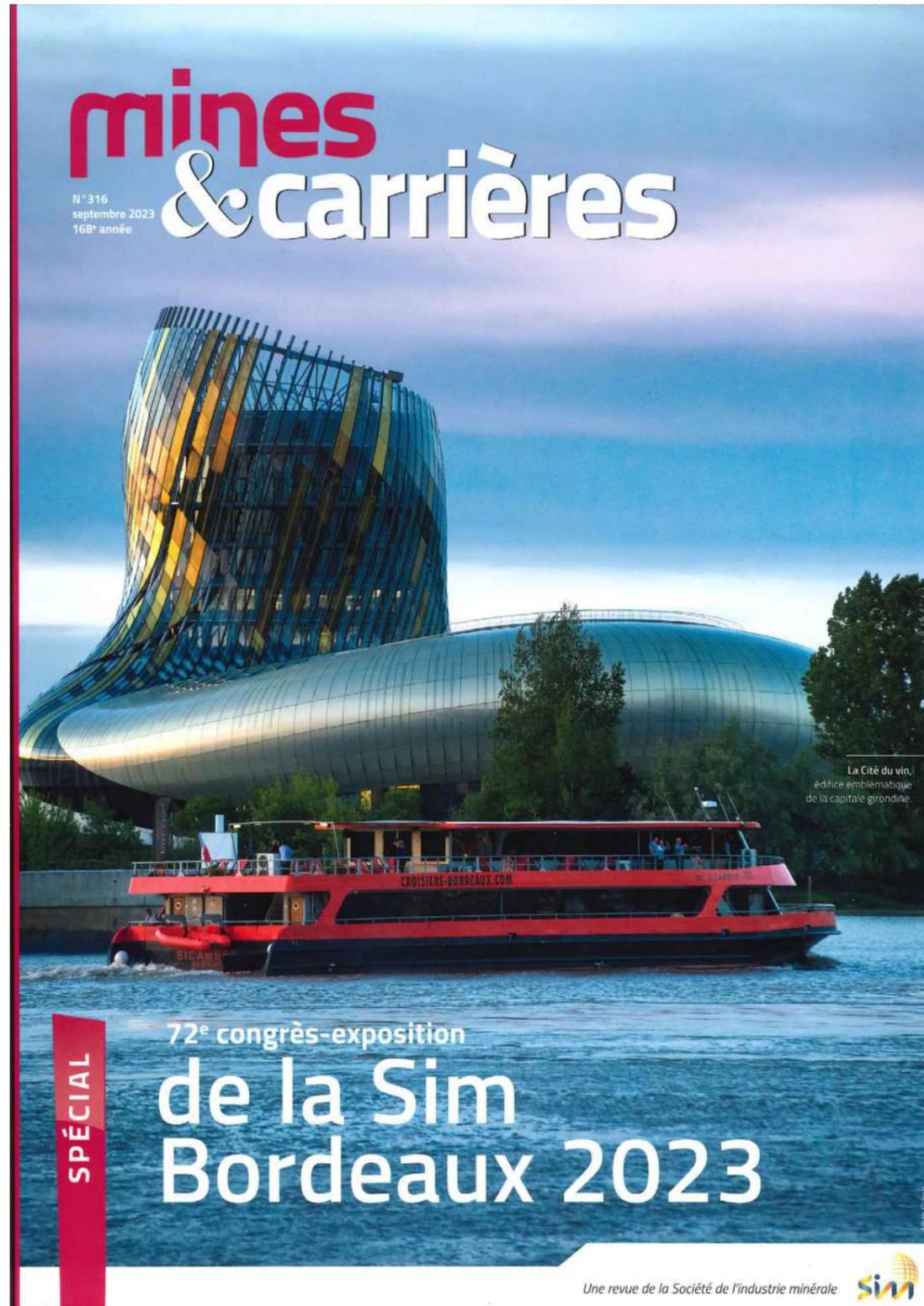
40 %

C'est la pénétration sur le marché de la pelle de manutention industrielle sur les gammes lourdes de Sennebogen en France.

Pizzorno Environnement a opté pour une pelle Develon avec une flèche droite de 6 m et d'un balancier droit de 4,20 m, équipée d'une pince de tri pour la manutention des divers matériaux.



NOTRE INSERTION DANS CE NUMÉRO...



ENJEUX

CES CARRIERS QUI ONT LA FIBRE **BÉTON**

UN DOSSIER RÉALISÉ PAR MICHEL ROCHE

Débouché stable, source de profits supplémentaires, vecteur de perfectionnement, voire moyen de valoriser leur marque, les exploitants de carrières trouvent des raisons de s'impliquer dans les activités béton en produisant du BPE, des éléments préfabriqués, ou encore en s'impliquant dans la filière ciment. Tous ont une approche propre à diminuer leur impact en termes d'émissions de CO₂.

La clientèle d'une carrière est par nature fragile. Il est important de sécuriser un point fixe, la carrière, en créant des activités croisées et des interactions susceptibles de lui apporter de nouveaux clients. De plus, le béton est une activité visible qui offre une exposition plus importante que la simple production de granulats. Le BPE crée une image : les bétonnières circulent et véhiculent cette image, et peuvent contribuer à créer un statut au niveau local, régional, voire au-delà.

Bien que complémentaires, ce sont pourtant des activités fondamentalement différentes : alors que le métier d'exploitant de carrières est centré sur la maîtrise foncière et la maîtrise de la production, la préfabrication est une activité industrielle, et le béton prêt à l'emploi une activité de service et de commerce. L'échelle de temps des carrières se décline en dizaines d'années, et celle du BPE en semaines. Le carrier produit des stocks inaltérables et le producteur de BPE fabrique un produit liquide dont la durée de vie ne dépasse pas les deux heures...

Les cinq exploitants présents dans ce dossier – Audemard, Pigeon, Plattard, Pradier et Carrières de Mouen – ont tous une histoire originale qui les a conduits du granulat au béton, voire l'inverse.

L'entrée dans les métiers du béton s'est souvent faite au travers d'opportunités d'achat au niveau régional, ou local, même si, dans le cas d'Audemard, c'est dans des régions éloignées les unes les autres de plusieurs milliers de kilomètres.

Ces exploitants veillent à produire en limitant leurs émissions de CO₂, de la carrière à l'usine de préfabrication et à la centrale : utilisation de matériels moins polluants, mise au point de produits bas carbone, ou propres à faire économiser de l'énergie à l'habitat. Ils veillent également à limiter les transports polluants, notamment en utilisant la voie fluviale.

Extraire, produire et transporter le long du fleuve

Le Rhône, artère vitale pour les activités béton de **Pradier**

Ce fleuve est le fil conducteur du groupe Pradier qui produit des granulats, traite des déchets de construction, fabrique des enrobés, du BPE et des produits en béton tout au long de son cours. Alimenter ses productions béton et de "noir" avec ses matériaux, mais aussi s'approvisionner en produits de démolition et de terrassement pour économiser sa ressource tout en préservant l'environnement, c'est ce que permet le transport fluvial. À présent, Pradier se verrait bien acheminer des matériaux de construction pour ses confrères.

« **L**e BPE a toujours été un métier du groupe Pradier », annonce Maxime Cendres, directeur et membre du comité stratégique du groupe Pradier. Ce groupe, issu d'une entreprise de TP fondée dans les années 1930, a possédé sous la marque BCP jusqu'à vingt-cinq centrales à béton dont la production atteignait 800 000 m³. Elles ont toutes été revendues à Lafarge en 1990.

Préfabrication

Le groupe était aussi actif dans le secteur de la préfabrication et de l'ensachage de granulats à destination de la grande distribution et du négoce de matériaux, avec une unité située à Vedène (84). « Nous avons à présent trois sites industriels : Piolenc (84), Montélimar (26) et un à Montéleger (26), précise Maxime Cendres.

Ce sont quatre presses qui produisent 280 000 à 300 000 t de blocs par an. Ces implantations nous permettent de suivre nos clients et de ne jamais être trop loin d'eux dans toute la vallée du Rhône. » S'y ajoutent deux unités de préfabrication de Bigbloc, une marque déposée par Pradier pour des "Lego" à Andancette (26) et Draguignan (83). Mais depuis peu, la production de Big Bloc a été relocalisée à Lyon.

Deux usines de BPE

« Le groupe a retrouvé une activité dans le BPE avec, aujourd'hui, deux centrales produisant au total 70 000 m³ de béton par an. Elles sont situées à Draguignan et à Lyon », explique Pierre Cendres, le directeur administratif et financier de Pradier. Respectivement ouvertes en 2009 et en 2022, ces installations sont



Pradier s'est dotée de quais et d'espaces de stockage qui ne sont pas utilisés à 100 %. Une base pour développer son récent savoir-faire en matière de transport fluvial et rentabiliser des investissements importants.

ENJEUX



ENJEUX



Pradier entend avoir « une vraie industrie du traitement des déchets » avec des installations fixes, s'appuyant sur l'installation de traitement de la carrière de Mondragon (84).

« drague flottante Robr », commente Maxime Cendres. Cette exploitation est autorisée à 600 000 t/an et a reçu en 2019 une extension pour les 30 prochaines années. Une part importante des granulats issus de cette carrière trouvent un débouché dans les activités industrielles du groupe : pour le BPE de l'usine de Lyon, les blocs produits à Montélimar et les enrobés du Pontet.

Déchets inertes

Il faut préserver la ressource, insiste-t-on chez Pradier : « Nous nous sommes dit que nous allions créer une vraie industrie du traitement des déchets avec des installations fixes, associant traitement manuel et automatique, tout en s'appuyant sur l'installation de traitement de la carrière avec son poste primaire, ses secondaires et ses cribles. » De fait, les installations de la carrière ont été complétées par une unité de traitement des déchets inertes, installée à proximité, avec tri automatique et tri manuel, d'une capacité de 250 000 t/an. « Il nous fallait un volume important de matériaux de démolition et de terrassement, ce qui nous a demandé de nous appuyer, outre sur des ressources locales, sur un bassin de population important, c'est-à-dire sur celui de Lyon. »

Trois automoteurs

« La vraie innovation de ces deux dernières années, ce sont les investissements lourds qui ont été opérés en matière d'économie circulaire », explique Maxime Cendres. Les installations de Mondragon, Lyon et du Pontet fonctionnent en synergie. Pradier a en effet mis à profit le fleuve pour les relier. Il fallait pour cela investir dans des quais et des moyens de transport.

La carrière en eau de Mondragon (84) produit des sables et des graviers issus des alluvions silico-calcaires du Rhône, au moyen d'une drague flottante Robr. Elle est autorisée pour 600 000 t par an.

doublées : chaque unité fonctionne indépendamment l'une de l'autre. « Ce sont des sites isolés et si l'on veut être performants et avoir la confiance des clients, il faut une centrale de secours », commente Maxime Cendres. Pradier est également actif dans les matériaux routiers avec une centrale d'enrobage au Pontet (84) qui produit 70 000 t d'enrobés par an.

Drague flottante

Entretemps, Pradier a obtenu une autorisation préfectorale pour l'exploitation d'une carrière en eau à Mondragon (84). « Nous y produisons des sables et des graviers à partir d'un tout-venant 0/200 issu des alluvions silico-calcaires du Rhône, extraites au moyen d'une



« Il nous fallait sécuriser les flux entre Lyon et Mondragon, ce qui est crucial pour nous. »

Maxime Cendres



Deux péniches de 80 m de longueur acheminent alternativement les granulats de la carrière vers les deux centrales de BPE lyonnaises au port Edouard Herriot. Pour le retour, elles sont chargées de matériaux inertes qu'elles livrent à Mondragon.



La politique matériel que Pradier met en œuvre tend à diminuer l'empreinte carbone de ses engins. Témoins des derniers investissements, deux pelles électriques Sennebogen, l'une au port Edouard Herriot l'autre à Mondragon.

l'affût de ce que vont proposer les cimentiers pour progresser », précise Maxime Cendres.

« Nous avons aussi beaucoup investi dans le Bêtotherm, un produit que nous avons développé à partir de granulats légers, de pouzzolane et de pierre ponce. » Il est plus léger que les blocs traditionnels et il est rectifié. Il bénéficie d'un design qui limite les ponts thermiques. Pradier propose une colle à bloc pour ces produits. Enfin, les centrales de Draguignan utilisent depuis plus d'une dizaine d'années des laitiers de haut-fourneau pour la formulation de leurs bétons. ■



« Nous sommes en train de trouver le bon modèle économique pour nos nouvelles activités. »

Pierre Cendres

« Nous avons acquis deux automoteurs de 1 200 t ». Il s'agit de deux péniches de 80 m de longueur qui acheminent alternativement les granulats de la carrière vers les deux centrales de BPE lyonnaises, dont 95 % des granulats proviennent de Mondragon, au port Edouard Herriot. Pour le retour, elles sont chargées de matériaux inertes qu'elles livrent à Mondragon. Un tour complet dure six jours.

Un troisième automoteur est chargé de l'approvisionnement en granulats de la centrale d'enrobage du Pontet, à partir de matériaux concassés qui sont chargés à Mondragon, avec des rotations d'un jour et demi.

« À terme, nous pourrions incorporer des matériaux recyclés dans nos bétons », explique Maxime Cendres. Les opérations de chargement sont opérées par deux nouvelles pelles électriques Sennebogen, une 840E de 72 t et une 855E de 90 t, l'une à Lyon et l'autre à Mondragon.

« On produit suffisamment de béton et de blocs pour consommer nos granulats. Mais il faut aussi qu'on récupère assez de matériaux inertes à un prix satisfaisant pour remplir nos péniches, sachant que le marché de Lyon est assez concurrentiel. Il faut que nous nous fassions connaître », reconnaît Maxime Cendres.

Savoir-faire

« Nous sommes devenus des transporteurs et nous avons acquis un vrai savoir-faire et des moyens », constate Maxime Cendres. D'autre part, les opérations de chargement et de déchargement à Lyon et à Mondragon ne prennent pas plus d'une journée. Nos quais ne sont donc pas occupés plus de deux jours par semaine. » D'où cette idée d'utiliser davantage les quais et les espaces de stockage. « Nous sommes en train de trouver le bon modèle économique pour nos nouvelles activités », complète Pierre Cendres. « On pourrait développer les flux sur nos trois quais, avec des partenaires acteurs de la construction et de l'environnement, d'autant plus que nous avons des surfaces de stockage disponibles. L'une des problématiques du transport fluvial, c'est qu'on a besoin de massifier. Soit faire circuler nos moyens fluviaux à pleine capacité, 1 200 t en l'occurrence, éventuellement avec plusieurs types de cargaisons à la fois », explique Maxime Cendres.

Laitiers de haut-fourneau

L'attention portée par Pradier à la limitation des émissions de CO₂ se manifeste aussi côté production et côté produits. « Aussi bien à Lyon qu'à Mondragon, nos matériels sont de la dernière génération », explique Maxime Cendres. Ils sont très performants en termes de consommation, ce que nous pouvons constater grâce au monitoring que nous proposons les constructeurs. Dans le même esprit nous sommes en train de faire évoluer nos parcs, de chargeuses, de chariots télescopiques, et de chariots élévateurs. »

Pour la fabrication de ses blocs, Pradier est passé d'un ciment CMI 52-5 à un CMII 52-5. « Nous avons ainsi un léger gain en carbone. La préfabrication a de grosses contraintes en matière de séchage, mais nous sommes à

Aux portes du Beaujolais Chez Plattard, l'économie circulaire est intégrée au cycle de production

Ce spécialiste plus que centenaire du béton, devenu exploitant de carrière, recycle des produits de démolition pour ses activités industrielles. Il utilise le transport fluvial pour l'acheminement des granulats qu'il produit, de ceux qu'il achète et, plus récemment, pour livrer ses produits. Au programme aussi la collecte de déchets de chantier par ce moyen, une réflexion sur l'économie de l'utilisation de l'eau, et la production d'électricité photovoltaïque.

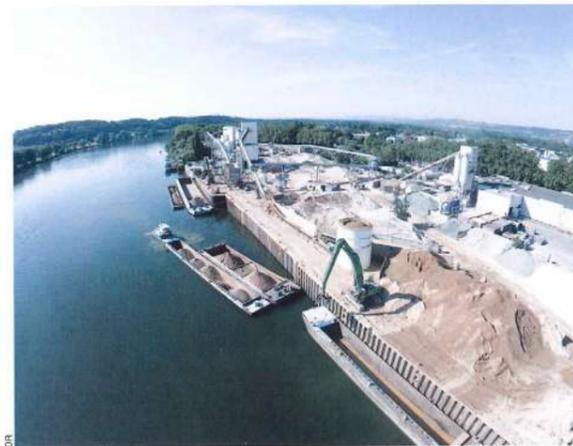
« Nous avons l'ambition de maîtriser toute notre chaîne de valeur », explique Édouard Plattard, le directeur général de Plattard¹. Créée il y a cent ans pour le transport du charbon en voiture à cheval, l'entreprise familiale s'est orientée vers la fabrication de produits en béton dans les années 1920, avant de devenir exploitant de carrières il y a plus de quarante ans.

Prairies

Sa carrière en eau des Rives du Beaujolais, à Anse (69), couvre 35 % des besoins en granulats du groupe. Cette exploitation produit 350 000 t/an au moyen d'une drague à chaîne et godets qui récupère un tout-venant silico-calcaire – à partir de 2024, le carrier qui passera d'un plan d'eau ouvert à un plan d'eau fermé utilisera une drague aspiratrice. Cette exploitation est complétée par une activité de recyclage de déchets inertes du bâtiment au moyen d'une plateforme proche en participation avec l'entreprise Firalp. Ce sont des déchets de démolition recyclables (120 000 à 130 000 t/an) et des déchets non recyclables à raison de 200 000 t par an (100 000 m³) qui vont passer à 400 000 t, soit 200 000 m³, précise Édouard Plattard, qui sont valorisés. Les matériaux recyclables sont concassés par un groupe mobile Gipo RC130 qui produit des matériaux pour les TP (31/5 et 0/80), et pour les produits industriels de Plattard (0/4 – 4/10 – 10/20). Environ 90 % de cette production est vendue à l'extérieur. Les déchets non recyclables, essentiellement des terres, sont utilisés pour remblayer les plans d'eau exploités en partie ou en totalité. « Ce qui nous permet d'avoir une bonne gestion écologique de nos plans d'eau. Nous ne



La carrière en eau des Rives du Beaujolais, à Anse (69), couvre 35 % des besoins en granulats du groupe. Cette exploitation produit 350 000 t par an au moyen d'une drague à chaîne et godets.



Plattard utilise le transport fluvial pour acheminer les granulats qu'il produit et ceux qu'il achète, comme pour livrer ses produits.

1. Plattard emploie 615 personnes et réalise un chiffre d'affaires de 260 millions d'euros

2. L'exploitation vient d'obtenir une autorisation supplémentaire jusqu'en 2053.

ENJEUX



Les produits en béton de Plattard, destinés au bâtiment, travaux publics et au génie civil, trouvent leur clientèle jusque sur l'arc méditerranéen.

nous contentons pas de reboucher pour reboucher. Nous créons à proximité de la Saône des prairies humides et des zones inondables, des typologies de terrain qui se perdent un peu en bord de la rivière, tout ceci sur 180 ha dont nous n'exploitons qu'une petite partie. »

La voie fluviale

Plattard fabrique annuellement 450 000 t de produits en béton, 250 000 m³ de béton prêt à l'emploi, un peu moins de 750 000 t de granulats, et recycle 450 000 t de déchets inertes.

Tous les produits du gisement d'Anse sont expédiés par voie fluviale jusqu'à l'usine principale du groupe située à Villefranche-sur-Saône (69), et 90 % des granulats sont utilisés par la partie industrielle de Plattard, fournisseurs extérieurs compris – autres carriers, indépendants ou membres d'un groupe, ou tout-venant de chantiers de terrassement. « Ces matériaux parcourent entre 3 km, d'Anse à Villefranche, et 100 km, pour des fournisseurs de granulats situés plus au sud », précise le dirigeant.

Outre ces transports, Plattard a expérimenté le transport de déchets récupérés sur un chantier de démolition à Lyon vers sa plateforme d'Anse, soit 1 500 t en deux ans. « Depuis cette année, nous avons le droit d'acheminer des déchets non recyclables par voie d'eau et nous allons commencer une expérimentation dans ce sens à partir de chantiers du Grand Lyon », ajoute Édouard Plattard. Nous avons aussi commencé à utiliser le transport fluvial pour livrer nos produits en béton à un chantier lyonnais via le port Édouard Herriot, avec satisfaction. Et nous avons de la demande sur des produits destinés aux travaux publics. »

Deux flottes à disposition

Pour ses transports fluviaux, Plattard dispose de deux flottes, l'une en propre avec deux petits pousseurs et

une quinzaine de barges, et une autre en partenariat avec le groupe Delmonico Dorel, qui compte un automoteur et un très gros pousseur et cinq barges. Pour des capacités de 500 t à 1 900 t. Plattard a créé avec son partenaire une société de transport – DDM – pour affréter ces moyens au compte d'autres clients, pour environ un tiers de ses activités. « Nous travaillons pour d'autres exploitants de carrières ou d'autres utilisateurs finaux, qu'il s'agisse de centrales à béton ou d'entreprises routières. Nous importons aussi de la pierre ponce de Grèce pour fabriquer des parpaings isolants. »

Clientèle régionale et nationale

La production industrielle de Plattard est répartie entre cinq centrales pour le BPE et, pour les produits en béton, principalement l'usine de Villefranche, mais aussi plusieurs petits sites près de Mâcon et dans le Beaujolais. La zone de chalandise du BPE couvre le Rhône, l'Ain et la Saône-et-Loire. Les produits en béton, destinés au bâtiment, travaux publics et au génie civil, standard ou sur mesure, hors pièces précontraintes (blocs, bordures, dalles, tuyaux d'assainissement, chambres pour les télécommunications, éléments de génie civil), trouvent leur clientèle jusque sur l'arc méditerranéen, une zone étendue où ils demeurent concurrentiels « grâce à leur valeur ajoutée et à un travail avec les transporteurs ».

Développer le recyclage

Plattard a plusieurs axes de développement pour les années à venir. « Nous allons accroître le recyclage et le traitement des déchets », explique Édouard Plattard. Il nous faut aussi pérenniser notre activité première, la production de produits en béton et la distribution de matériaux en innovant et en faisant évoluer nos produits. »

Plattard travaille aussi sur ses ressources. « Nous devons diminuer notre consommation de granulats neufs en continuant de développer le recyclage, et en utilisant des produits alternatifs, par exemple comme ceux qui sont issus des chantiers de terrassement. De même pour l'eau que nous devons stocker davantage et recycler », annonce le directeur général.

Il faudra aussi que le groupe fasse baisser sa consommation d'énergie et produise une partie de son électricité à partir d'installations photovoltaïques. ■



« 90 % des granulats que nous utilisons dans nos industries sont acheminés par voie fluviale. »

Édouard Plattard

NOTRE PARUTION DANS CE NUMÉRO...

GUIDE D'ACHAT : TOUS LES VUL DU MARCHÉ !

Fourgonnettes Fourgons Pick-up Camions 3,5t

Véhicules Utilitaires N°101

TOUS LES VÉHICULES UTILITAIRES

LE MAGAZINE DE RÉFÉRENCE DES UTILITAIRES

L'ANNUAIRE DES PROS

- CONSTRUCTEURS
- AMÉNAGEURS
- PORTAGE
- LAVAGE
- ACCESSOIRES...

SPÉCIAL SALON SOLUTRANS

GUIDE D'ACHAT 2024

TOUS LES PRIX DU NEUF

FORD TRANSIT CUSTOM

À L'ESSAI !

L 12214 - 101 H - F: 5,50 € - RD

RETROUVEZ-NOUS SUR www.utilitaires.com

PALFINGER

UNE OFFRE SPÉCIALE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Parfaitement adaptée aux métiers de la construction, des espaces verts, des loueurs, des collectivités, des travaux forestiers et des marbriers.

PAL 3.5

PALFINGER.FR

Le Mille Pattes

#50 LE MAGAZINE DES MATÉRIELS DE TRANSPORT ET DES VÉHICULES SPÉCIAUX MAGAZINE

TII MOVE THE WORLD

Groupe TII en France: le partenaire de vente et de service, expérimenté et accessible à Champs-sur-Yonne.

www.tii-group.com

NOS PARUTIONS DANS CE NUMÉRO...

PALFINGER

100% ÉLECTRIQUE

NOS MATÉRIELS S'ADAPTENT PARFAITEMENT SUR PORTEURS ÉLECTRIQUES

Le développement de solutions sur véhicules à énergie alternative est une priorité pour PALFINGER. Le carrossage sur véhicule électrique nécessite des précautions particulières mais se fait très bien. De plus, pour une flexibilité optimale, le système PALFINGER eDRIVE offre la possibilité de faire fonctionner la grue à l'électricité grâce à un bloc batterie ou par raccordement au réseau.

LIFETIME EXCELLENCE

100% ÉLECTRIQUE

PALFINGER

PALFINGER.FR



NOUVEAUTÉ GAMME CONCAVE

Soucieuse d'améliorer les conditions de travail de ses utilisateurs BENNES VINCENT est fière de vous présenter sa toute dernière nouveauté : la porte arrière grand débattement compatible avec un bâchage CRAMARO GALOPPINO électrique et jupe automatique. Scannez le QR Code ci-dessous pour visionner la vidéo de présentation.



ROBUSTESSE - FIABILITÉ - DESIGN

GROUPE-VINCENT.FR

Le Mille Pattes
#51 LE MAGAZINE DES MATÉRIELS DE TRANSPORT ET DES VÉHICULES SPÉCIAUX **MAGAZINE**

TRAX

**RETROUVEZ-NOUS
SUR NOTRE STAND**

HALL 5 C 080

**FORTS DE 35 ANS
D'EXPÉRIENCE,**
TRAX VOUS PROPOSE
DES REMORQUES
ET SEMI-REMORQUES
**ADAPTÉES À
VOS BESOINS**

**NOTRE POLYVALENCE ET NOTRE FLEXIBILITÉ
UN VECTEUR DE PERFORMANCES**

**CRÉATEUR DE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES
SUR MESURE**

SERVICE COMMERCIAL - Tél. +352 20 600 130
Email : info@tr-ax.com
www.trax-trailers.com

NOS PARUTIONS DANS CE NUMÉRO...

PALFINGER

100% ÉLECTRIQUE

**NOS MATÉRIELS S'ADAPTENT PARFAITEMENT
SUR PORTEURS ÉLECTRIQUES**

Le développement de solutions sur véhicules à énergie alternative est une priorité pour PALFINGER. Le carrossage sur véhicule électrique nécessite des précautions particulières mais se fait très bien. De plus, pour une flexibilité optimale, le système PALFINGER eDRIVE offre la possibilité de faire fonctionner la grue à l'électricité grâce à un bloc batterie ou par raccordement au réseau.

LIFETIME EXCELLENCE

100% ÉLECTRIQUE

PALFINGER.FR

VINCENT

NOUVEAUTÉ GAMME CONCAVE

Soucieuse d'améliorer les conditions de travail de ses utilisateurs Bennes VINCENT est fière de vous présenter sa toute dernière nouveauté : la porte arrière grand débattement compatible avec un bâchage CRAMARO GALOPPINO électrique et jupe automatique. Scannez le QR Code ci-dessous pour visionner la vidéo de présentation.



ROBUSTESSE - FIABILITÉ - DESIGN

GROUPE-VINCENT.FR