

LA REVUE DE PRESSE
2024

VINCENT



JANVIER & FÉVRIER 2024

04 BTP MAGAZINE

08 CARROSSERIE MAGAZINE

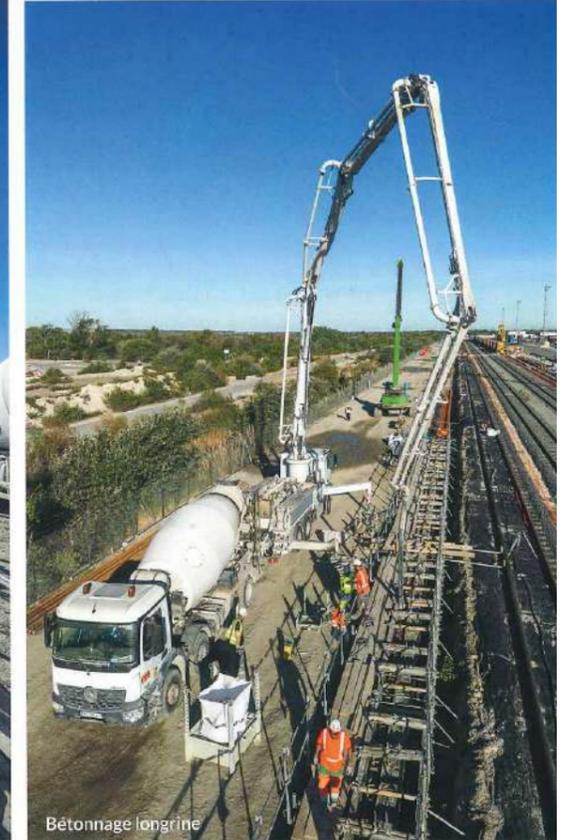
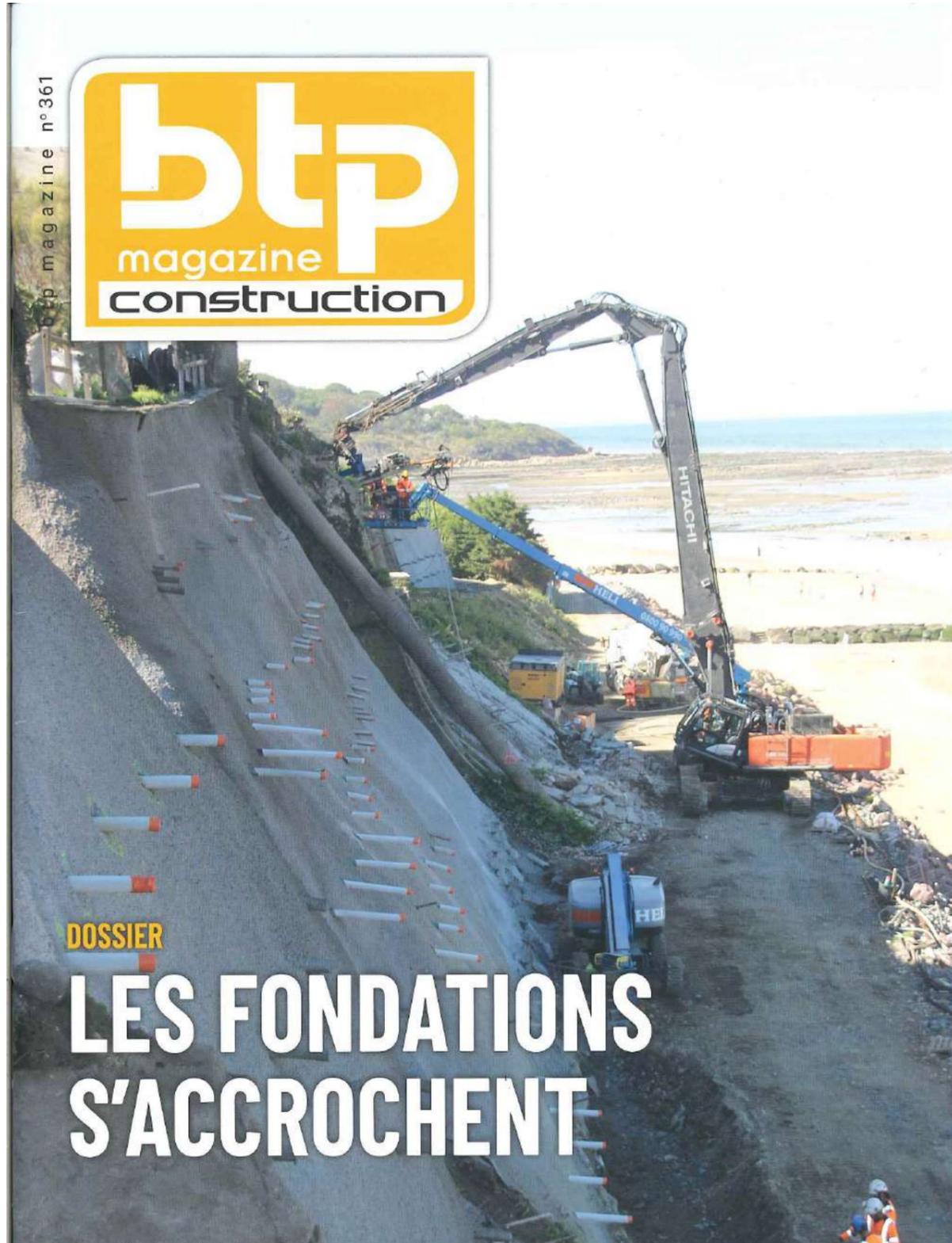
14 LES ROUTIERS

16 MAT ENVIRONNEMENT

20 MÉCANISATION FORESTIÈRE

22 MANUMAG 32





Des longrines à bon port

DANS LE PORT DE FOS-SUR-MER, ON S'ATTÈLE À LA CONSTRUCTION DE VOIES DE ROULEMENT SUR LESQUELLES GLISSERONT DE NOUVEAUX PORTIQUES FERROVIAIRES DONT S'ÉQUIPERONT LES TERMINAUX, EN LIEU ET PLACE DE REACH STACKERS. LE MARCHÉ PRÉVOIT LA RÉALISATION, SUR DEUX TERMINAUX CONTENEURS DIFFÉRENTS, DE 2 860 ML D'OUVRAGES FONDÉS SUR PIEUX.

A Fos-sur-Mer, les terminaux portuaires réalisent de nouveaux aménagements en vue de développer le ferroutage des marchandises, et donc de gagner en rapidité au niveau du chargement des

conteneurs des navires vers les trains. Dans cette optique, le Grand Port Maritime de Marseille a lancé simultanément plusieurs marchés voués à équiper ses terminaux d'infrastructures. Des voies de roulement nouvelles pourront notamment accueillir des portiques ferroviaires.

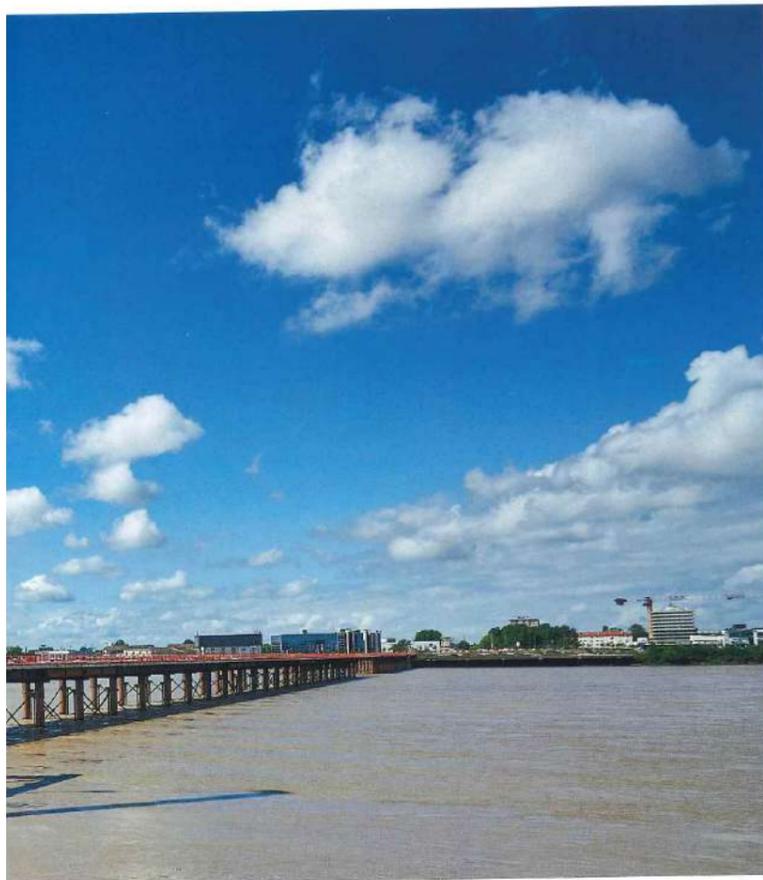
PAS DE DÉRAILLEMENT
La conception-construction de ces voies est assurée par un groupement formé de Soletanche Bachy France, Soletanche Bachy Fondations Spéciales, Eurovia, SIAM ingénierie et Fondasol, dont la mission principale consiste à créer 2 860

ON NOUS VOIT ...

avec un équipage mobile et un coffrage glissant. Le bétonnage s'est fait selon un système par pianotage pour équilibrer et soulager la charpente. 25 000 m² de tablier ont été coulés sur huit mois. Le projet a permis à Bouygues Travaux Publics de trouver des méthodes adaptées et innovantes, comme le caisson de piles et son système de déhissage, guide de battage des tubes des épis, guide de mise en place des pieux diamètres 2 500 à 2 niveaux, réalisation des bossages et des caniveaux sur chevêtre, etc. La finalisation des travaux de construction des 8 piles de l'ouvrage d'art par les équipes de Bouygues Travaux

Publics Régions France, fin 2022, a permis à Baudin Châteauneuf, titulaire du marché charpente métallique, de réaliser en janvier 2023 la première jonction entre les deux rives de la Garonne, 10 mois après le 1er lançage. Une préparation minutieuse a été nécessaire au regard des dimensions exceptionnelles du tablier à réaliser de 549 mètres de longueur pour 44 mètres dans le respect des délais.

Christine Raynaud



LE CHANTIER EN BREF :

Maitrise d'ouvrage : Bordeaux Métropole

Maitrise d'œuvre : OMA, Egis, WPS Finland, Michel Design Paysage, Les Eclairieurs

Bureau de contrôle : Socotec Groupement Bouygues Travaux Publics Régions France (Mandataire) / Pro-Fond

Début des travaux : Avril 2021

Livraison : été 2024

Ouvrage d'art principal : pont sur la Garonne de longueur 550 m et de largeur 44 m (fin culées existantes + fondations + appuis dans la Garonne + tablier (hors CM) + équipements / mobiliers urbains

Infrastructure souterraine Rive droite pour une future tranchée couverte de 55 ml de long au droit du remblai d'accès de la culée C9 Rive droite

Mise en conformité « mode doux » de l'ancienne Autoroute A631: réparation et requalification du Viaduc existant de l'ex A631 rive gauche sur une longueur 285 ml.

La construction des 8 piles du pont :
65 compagnons y compris sous-traitants
42 000 heures de main d'œuvre
6 600 m³ de béton

ISSN 0248 174X - N°761 - Janvier/Février 2024

Carrosserie

PREMIER MAGAZINE NATIONAL SPÉCIALISÉ ET CIBLÉ CARROSSERIE

FFC
Fédération Française de Carrosserie
Industries et Services

FOCUS > P 22	TECHNIQUE > P 38	REPARABILITE > P 42
Bennes Un marché sous tension	Peinture - Des teintes « radars compatibles » pour les capteurs d'angle	Cupra Formantor Le SUV qui se montre

DOSSIER > P 14

Solutrans

Une édition historique



DOSSIER > P 34

Stations de climatisation

Comment faire son choix ?



Actualités

Carrosserie industrielle



Groupe Vincent

Journée Transport Logistique Manutention

Au sein du groupe Vincent, la « Boutique Vincent » permet de découvrir et de tester, toute l'année, les solutions de manutention et de levage proposée par le carrossier-constructeur. Depuis l'année dernière, celui-ci organise des journées métiers pendant lesquelles clients et partenaires sont invités à prendre part à de nombreuses démonstrations propres à leurs activités. C'est en novembre dernier que s'est tenu la journée Transport Logistique et Manutention à La Boutique Vincent (Livron-Sur-Drôme). Près de 300 visiteurs ont pu découvrir et/ou tester diverses solutions : de nombreux ensembles pla-

teaux-grues et bennes-grues ou encore bras-grue, plusieurs véhicules équipés de bras de levage Palfinger pour bennes amovibles, dont le très puissant HT30 à potence télescopique montée sur une semi-remorque attelée à un tracteur électrique. Les invités ont aussi pu assister à d'impressionnantes démonstrations du modèle PK135.002 TEC7 offrant une portée jusqu'à plus de 34 mètres avec fly-jib ainsi que les nouveaux systèmes d'assistance de dernière génération équipant les grues de la nouvelle gamme TEC comme le Leveling Assistant (qui facilite le processus de stabilisation et met le camion à niveau de manière

de façon semi-automatique, avec un seul mouvement de levier) ou le Smart Control (qui permet à l'opérateur de piloter la pointe de la grue à l'aide d'un seul levier au lieu d'avoir à gérer chaque fonction individuellement) ou encore la fonction Memory Position (qui permet de mémoriser jusqu'à 4 positions de la grue pour les utiliser à plusieurs reprises avec seulement 2 leviers). L'occasion aussi d'approcher les chariots embarqués Palfinger, alliés de nombreuses entreprises ayant à opérer des livraisons dans diverses activités, dont le chariot BM radiocommandé. Un ensemble composé d'une grue forestière Epsilon S300L98 et

d'un grumier ou un autre spécialement étudié pour le transport de bois courts, équipé d'un plateau Palforet et d'une grue forestière Epsilon TZ17 de la nouvelle gamme Génération 3 étaient aussi de la fête. Tout comme les chargeurs téléscopiques, grues et pelles de manutention Sennebogen. Enfin, le centre Cars & Bus du groupe Vincent présentait un autocar aménagé en véhicule école et équipé d'un porte-vélo à assistance qui permet de fixer un vélo en quelques secondes et sans effort. Il répond ainsi parfaitement aux exigences de la loi LOM et contribue à proposer des transports plus respectueux de l'environnement.

BCA Expertise

Vers un label PL

Autre acteur bien connu du monde de l'automobile, BCA Expertise était également présent à Solutrans ; le cabinet d'experts est en effet en plein lancement de son label BCA Poids Lourds. BCA Expertise espère constituer un réseau de 100 réparateurs adhérents en France rapidement, avec un objectif final de 300. L'objectif est d'augmenter le nombre d'expertises PL tout en offrant aux ateliers une visibilité élargie, un référencement privilégié, une valorisation de leur savoir-faire et une communication facilitée avec les assureurs. BCA espère ainsi permettre une réduction d'environ 25% du temps consacré à la gestion de sinistres et d'autant les temps d'immobilisation des véhicules.

Dhollandia

De nombreuses innovations

Al'occasion de Solutrans, Dhollandia, le spécialiste du hayon élévateur, présentait de nombreuses nouveautés, à commencer par son nouveau hayon DH-LSP avec double vérin pour fourgons tôlés, plus léger de 5 kg et offrant une protection optimisée de ses composants. Ce nouveau hayon

peut être associé avec le groupe hydraulique Eco Energie de dernière génération plus économe en énergie et moins bruyant. Dhollandia a aussi développé de nouveaux feux LED intégrés dans les plateaux ainsi qu'une nouvelle radio commande 4 fonction plus simple mais aussi plus sûre dans son utili-



sation. Plus rustiques, mais tout aussi pratiques, les nouvelles rampes pliables étaient aussi présentes à Lyon. Dhollandia profitait aussi de Solutrans pour présenter son nouveau parcours de formation certifié Qualiopi comprenant plusieurs étapes en fonction de la technicité de l'opérateur (simple utilisateur ou réparateur). Sensible aux évolutions du secteur du transport de marchandises, Dhollandia présentait aussi le petit hayon DH-VZG compatible avec le vélo-cargo de chez Kleuster.



ILS PARLENT DE NOUS...

Dossier

Carrosserie industrielle SOLUTRANS 2023 - BENNES

Un marché sous tension



Solutrans était aussi l'occasion de découvrir ou redécouvrir de nombreux carrossiers constructeurs spécialisés dans le domaine de la benne. Un marché sous tension sur fond de crise immobilière liés à l'augmentation des taux d'intérêts, de fin des travaux liés aux Jeux Olympiques et d'inflation. Voici quelques éléments de réponse de la part de spécialistes du secteur.

Après des années d'embellie grâce aux travaux du Grand Paris, des Jeux Olympiques 2024 ainsi qu'à un marché de l'immobilier en grande forme, le marché des bennes a été impacté en 2023 par le ralentissement de l'activité du BTP. L'inflation du prix des matériaux de construction, l'arrivée à terme des travaux liés aux JO ainsi que la hausse des taux d'intérêts des emprunts immobiliers ont entraîné un ralentissement de l'activité. Chez Benalu Legras, le constat est amer : « Le marché des bennes en France a évolué défavorablement en 2023 avec une baisse de 32 % par

rapport à 2022. Le marché a même été divisé par deux par rapport à des années comme 2018 ou 2019. Cela s'explique par la forte inflation et la hausse des taux d'intérêts qui remet en question un certain nombre de projets de travaux publics et de construction. Les permis de construire ont par exemple diminué de 28 %. Pour les bennes céréalères, un autre secteur d'activité important, malgré de bonnes récoltes cette année, les taux d'intérêt haut et le ralentissement de l'économie conduisent les transporteurs à repousser leurs investissements ». Même état des lieux chez Cox Bennes : « Le marché a évolué à la baisse d'environ

20 % sur 2022 et s'est maintenu en 2023. La typologie de produits porteur benne pour le BTP est en baisse ». Les responsables de CIF font une analyse plus nuancée même si le ralentissement de l'activité du BTP est une réalité : « Malgré une légère baisse de l'activité TP&BTP dans

certaines régions, comme l'Île de France, notre production a maintenu son niveau par rapport à l'année précédente ». Chez Jocquin, les responsables du carrossiers « Constatent un net ralentissement du marché des bennes en ce moment avec une baisse de commandes par rapport à



Benalu poursuit le développement de nouveaux produits. Ainsi, le système d'ouverture des portes sécurisée à distance Slidoor (ici à gauche) a été récompensé lors des I-Innovation Awards.

la même période l'année dernière. Au cours de cette année, notre produit phare est resté la bibenne ridelle hydraulique avec bâchage, comme les années précédentes. Nous avons cependant remarqué un accroissement des commandes de plateaux porte engin et plateaux négoce de matériaux ». Chez Bennes Vincent, le constat porte davantage sur l'évolution de la typologie de produits attendus par les clients : « Sur le marché des bennes en France, la demande s'oriente vers des produits plus techniques du fait de l'évolution des normes de sécurité nationales mais aussi propres aux entreprises « gros faiseurs ». Nous assistons donc à une orientation vers plus de technicité des produits. Par exemple, nous livrons 90 % des bâchages de bennes en électrique, pour répondre à la demande de nos clients, tous secteurs confondus. Nos clients sont aussi davantage à la recherche de produits spécifiques pour ne faire, par exemple, que de l'enrobé ou que de l'enrochement. Ils recherchent aussi toujours plus de sécurité, pour cette raison, nous dévelop-

pons de nouveaux équipements tels que le système de LED dans les ridelles de nos bennes. Nos clients, notamment dans les espaces verts sont aussi demandeurs de plus en plus d'options comme des rehausses de ridelles ou des coffres. Une autre grande tendance qui émerge depuis deux ans, est la demande d'une réduction du poids des équipements et l'utilisation d'huile bio. C'est particulièrement vrai pour les acteurs des métiers de l'environnement mais c'est aussi une tendance générale qui, à l'avenir, pourrait bien être soutenue par des normes et taxes sur les véhicules en fonction de leur poids à vide. En effet, la dimension RSE de nos activités est de plus en plus prise en compte, en particulier par les grosses entreprises du TP ».

Des matériaux plus chers

L'inflation et l'augmentation des coûts des matériaux a pesé sur le marché du BTP. Mais il pèse aussi sur les carrossiers qui doivent faire face à une envolée des coûts de l'acier et de l'énergie, ce qui

a imposé une hausse des tarifs de leurs bennes. « Nous avons répercuté les hausses des matières, composants et énergie que nous subissons dans nos prix de vente. Nos prix sont aujourd'hui stables compte tenu du ralentissement de l'inflation » expliquent les responsables de Benalu Legras. Chez Jocquin, après avoir essayé de maintenir ses prix le plus longtemps possible auprès de ses clients, le carrossier a dû répercuter certaines hausses afin de couvrir ses coûts de production. « Concernant les hausses sur l'énergie, celles-ci impactent directement notre taux horaire. Cependant, nous remarquons depuis quelques semaines une stabilisation du prix des matières premières » explique-t-on chez Jocquin.

Chez Cox Bennes, on regrette « Les impacts de la hausse des prix qui ont été malheureusement inévitables ». De son côté, le Groupe Vincent a « été directement impacté par l'augmentation du coût de nos matières premières et de l'énergie avec une hausse

globale de l'ordre de 31 % entre avril 2022 et avril 2023. Nous avons été contraints de répercuter une partie de cette augmentation sur nos tarifs de vente, de l'ordre de + 25 %. Aujourd'hui, la situation semble se stabiliser un peu avec même une baisse des prix sur les aciers classiques, même s'ils restent encore très loin des tarifs de 2021-2022. Le coût de l'acier Hardox que nous utilisons est lui aussi en légère baisse ce qui nous permet d'atténuer les effets du coût de l'énergie qui continue de monter. Nos prix de vente devraient donc pouvoir se maintenir » expliquent les dirigeants. Chez CIF Bennes, on explique que « Les prix de l'énergie ainsi que les fournitures restent au plus haut. Nous avons donc renforcé notre parc machines par l'acquisition d'une nouvelle presse plieuse grande longueur ainsi qu'un centre d'usinage afin de maîtriser nos coûts de production et avons investi dans du nouveau matériel à faible consommation d'énergie. Notre proximité avec les clients, notre large gamme de produits sur-mesure et le renforcement de notre réseau de concessionnaires France nous permettent de maintenir notre forte présence dans l'Hexagone ».



Le secteur des porteurs benne est directement touché par l'arrivée à terme des travaux des Jeux Olympiques ainsi que par le net ralentissement du niveau d'activité du BTP.

Dossier

Carrosserie industrielle SOLUTRANS 2023 - BENNES



Bi-benne Vincent avec bras, Bi-benne et Poly 4 CIF : des modèles toujours plébiscités et qui bénéficient d'améliorations.

visibilité ridelle ouverte ainsi que de bâchage galoppino électrique avec débâchage automatique à l'ouverture de la porte hydraulique lorsqu'il y en a une. Nous commençons également à équiper certaines bennes en partenariat avec Brigade. C'est un système de caméra-moniteur intelligent conçu pour aider les manœuvres lentes ; elle offre au conducteur d'une visibilité totale autour du véhicule en temps réel à l'aide d'un écran en cabine. Pour terminer, nous avons développé cette année la passerelle à déploiement hydraulique sur porte engin. Celle-ci permet, pour l'opérateur, un accès sécurisé au plateau lors du chargement et déchargement des matériels ». Le groupe Vincent est « clairement marqué par l'engagement RSE. Dès le second

Toujours plus d'innovations

Pour répondre aux nouvelles contraintes et nouvelles attentes des clients, la plupart des carrossiers constructeurs du secteur de la benne ont développé de nouveaux produits et équipements. Ainsi, Legras a développé et propose des arceaux amovibles automatiques réglables depuis le sol ainsi qu'un nouveau modèle de porte hydraulique dont les vérins sont protégés dans le cadre de porte. De son côté Benalu a développé les

portes escamotables Slidoor actionnables depuis la cabine qui permettent d'améliorer la sécurité, la productivité et de diminuer l'encombrement. L'ensemble de ces innovations ont été présentées à Solutrans et le système de portes escamotables a remporté un prix dans le cadre des Innovation Awards. De son côté, Jocquin est, selon ses responsables, « En perpétuelle amélioration en matière de sécurité ; concernant les bibennes, nous les équipons de plus en plus de la ridelle pour une meilleure

semestre 2024, nous lançons une gamme de bennes en acier « Energie Verte ». Nous programmons aussi la mise en production de nos premiers modèles réalisés en acier « Fossil Free » dès 2026 pour des livraisons dès 2027. Enfin, notre objectif est de sortir d'ici 5 à 6 ans une gamme à l'impact carbone neutre ». Des nouveautés produits sont aussi attendues chez Cox Benne pour 2024, sans beaucoup plus de précisions. Chez CIF Benne, l'année 2023 a été celle de la poursuite des améliorations techniques et sécuritaires sur deux produits phares : la bibenne et la Poly 4 (benne demi-ronde). « Dans le cadre du salon Intermat Paris, qui aura lieu du 24 au 27 avril prochain, nous allons présenter plusieurs nouveaux produits dont nous dévoilerons les détails lors de cet événement. Afin de répondre au mieux aux attentes de nos clients et être force de proposition en matière d'énergie renouvelable, nous avons carrossé sur de nouvelles gammes « énergies propres » de porteurs (gaz, biogaz, électrique, ...) ». L'innovation et l'éco-conception semblent pouvoir être des clés pour affronter ce marché des bennes qui se complique... ◯

Les clients sont de plus en plus en attente de produits plus techniques.



LES ROUTIERS
N°1027 • JANVIER 2024
90^e année
ROUTIERS.COM

LE MENSUEL DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS DEPUIS 1934

Elisabeth, sa soif de voyages et son camion-maison

Réglementation
Comment sont calculées vos indemnités de congés



Nouveauté
L'Iveco SWay monte en puissance

Solutrans
Innovations et camions de demain



Portrait
L'inter fait toujours rêver Gaby

L 14678 - 1027 - F - 5,90 € - RD
Belux : 6,20 €



Portrait

Gabriel Linossier, 57 ans



« On m'a proposé de partir à la semaine en camion-remorque bâché avec un chariot embarqué pour livrer les piscines Desjoyaux ». Après dix ans chez Terzian et autant chez BDF, Gaby démissionne en 2000 lorsqu'il apprend que des primes sont menacées de suppression.

Il est recruté par Cargomatic à Laval pour le même type de livraison de piscines jusqu'à Menton, car les distributeurs l'apprécient. « Ça a été une belle expérience, car j'avais 15 livraisons par semaine, chez des particuliers. Comme j'appréciais les contacts humains, j'étais comblé ! ».

Le jour où il veut s'essayer à l'international, il s'engage dans le groupe Veynat, très actif sur toute l'Europe. « Je n'ai pas choisi la filiale idéale car chez Gerzatrans (63), on se limitait le plus souvent à l'Italie pour ramener de l'huile ou du vin dans nos citernes, en plus du lait en national ».

Il rejoint son fils chez Poulard

Le parcours de Gaby le mène chez Yannick Poulard, où il rejoint son fils Sylvain qui y roule depuis deux ans. En 2015, il expérimente la benne grand volume pour le recyclage du verre ou les céréales, et se blesse au pied lors d'une chute, ce qui l'oblige à repasser au plateau. « Dans la vallée du Gier, j'avais croisé et apprécié le transporteur Gilbert Thévenon. J'ai suggéré l'idée à Yannick Poulard de nous diversifier vers le hors gabarit. On est devenu tractionnaire Thevenon Spécial avec l'une de leurs semis porte-char ou surbaissée, avant d'investir dans un premier plateau extensible ».

Ainsi, depuis plus de cinq ans, Gaby multiplie les belles missions avec des engins ou des machines de tous les gabarits. « Nos clients

1. Gaby aime varier les plaisirs, comme ici en livrant cette cuve en Belgique en hors-gabarit.

2. En Suisse, il emmène sur un chantier ce silo de 19 m (avec les pieds qui dépassent à l'arrière) en grande longueur.

3. Parfois, ce sont des engins de TP, comme cette foreuse Furukawa de 15 t chargée au port d'Anvers.

recherchent la confidentialité et une haute qualité de services. Comme quoi, malgré un coût plus élevé, les conducteurs français ont encore leur place dans le transport international, surtout dans le spécial ! ».

Alors que beaucoup de routiers de son âge, blasés, lorgnent vers un départ en CFA, Gaby veut rattraper le temps perdu avec ce regret : « Un de mes jeunes collègues vient de partir pour la Norvège, un pays que je n'ai pas encore fait. Il avait le temps, contrairement à moi ! », peste le Stéphanois, pressé de rajouter un maximum de pays à son palmarès. « J'aurais aimé vivre le grand international, au moment de la chute du mur de Berlin ! ». Reste à savoir si c'était vraiment mieux il y a plus de trente ans, l'inter, avec les attentes aux frontières... Par contre, il n'y avait pas encore de GPS pour vous pister !⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon les anciens, la localisation par satellite a tué le métier car on ne pouvait plus s'accorder un peu de bon temps en faisant croire que l'on était bloqué au dédouanement !

VALORISATION

Bassin d’Arcachon Le SIBA fait de ses sédiments une ressource d’avenir

Le bassin d’Arcachon est connu pour ses huîtres, sa dune du Pilat, et.. ses sédiments. Le Syndicat intercommunal du bassin d’Arcachon (SIBA), en charge des régulières campagnes de dragage du site, a fait de l’obligation de ramener ces sédiments à terre, un point fort en développant un véritable savoir-faire quant à leur valorisation. Désormais, le SIBA cherche à pérenniser ce savoir-faire pour en faire une véritable alternative écologique et économique.

Qui ne connaît pas le Bassin d’Arcachon ? Cette lagune mésotidale, véritable mer intérieure dont la superficie varie de 40 kilomètres carrés à 155 kilomètres carrés au gré des marées, constitue un paysage à la beauté singulière, mais à l’équilibre fragile. Propice au dépôt de sédiments, le site fait

l’objet de nombreuses opérations de dragage pour maintenir sa navigabilité jusqu’aux nombreux ports asséchants comme Arès, Fontainevieille, ou Gujan-Mestras. Ces opérations sont menées par le Syndicat intercommunal du bassin d’Arcachon. Aurélie Lecanu, directrice du pôle maritime et cours d’eau, indique :

“Nous représentons les 12 communes du territoire, et notre compétence tourne autour de la qualité des eaux et la préservation du bassin. Et parmi celles-ci, donc, on réalise les opérations de dragage de l’ensemble des ports asséchants, c’est-à-dire de quasiment tous les ports du bassin, soit pour notre propre compte, soit pour le compte du syndicat des ports.”

DES OPÉRATIONS DE DRAGAGE DE PLUS EN PLUS RÉGULIÈRES, ET DES SÉDIMENTS RAMENÉS À LA TERRE

Il y a vingtaine d’années, les élus locaux et la société civile ont fait le choix du retour à la terre de ces quelque 100 000 m³ annuels de sédiments, plutôt que leur rejet en mer. Ce choix stratégique a pou-



Tous crédits : SIBA



Bassin d’Arcachon Le SIBA fait de ses sédiments une ressource d’avenir



Recyclage
Les Sables d’Olonne misent sur le Recyclage des Eaux Usées



Salon
Paysalia 2023 Un vent de nouveautés bien affûtées !



Matériaux
L’argile, à la rescousse du béton pour un avenir décarboné

ON NOUS VOIT...



Les opérations de dragage sont indispensables dans le bassin d'Arcachon

sé le SIBA à développer une logistique spécifique au traitement, au stockage et à la valorisation de ces sédiments.

On distingue principalement deux méthodes de dragage. La première, le dragage hydraulique, est réalisée à l'aide d'une drague aspiratrice qui envoie directement les sédiments collectés dans les bassins de décantation. Cette technique nécessite cependant la présence de bassins à proximité du littoral. En complément, certaines opérations sont réalisées mécaniquement à l'aide de pelles hydrauliques qui chargent les sédiments dans des camions étanches. Ces derniers transportent alors ces sédiments vers des sites dédiés.

Au cours des dernières années, le rythme des opérations de dragage s'est accéléré pour répondre aux besoins locaux. En moyenne, on compte entre deux et cinq opérations par an, d'une durée approximative d'un mois.

LE BASSIN D'ARCACHON VALORISE SES SÉDIMENTS
Dès le début du stockage à terre des sédiments, le SIBA a été confronté à la question du devenir de ces matériaux, et donc à leur potentielle réutilisation. Le syndicat a rapidement mis en place des processus permettant une réutilisation de ces sédiments, notamment comme remblai pour les travaux publics. Peu à peu, des études et des projets pilotes ont été mis en place afin d'améliorer et d'optimiser cette réutilisation.

En 2012, dans le cadre d'un appel à projet, le SIBA a pu collaborer avec Suez pour formuler un support de culture, aujourd'hui normé et commercialisé. Celui-ci constitue aujourd'hui la principale source de réutilisation de ces sédiments. Le maté-

riau obtenu permet, notamment, aux communes locales d'améliorer la qualité de leur sol pour permettre la mise en place de massifs paysagers.

Support de culture développé en partenariat avec Suez.



UNE FERVEUR À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE

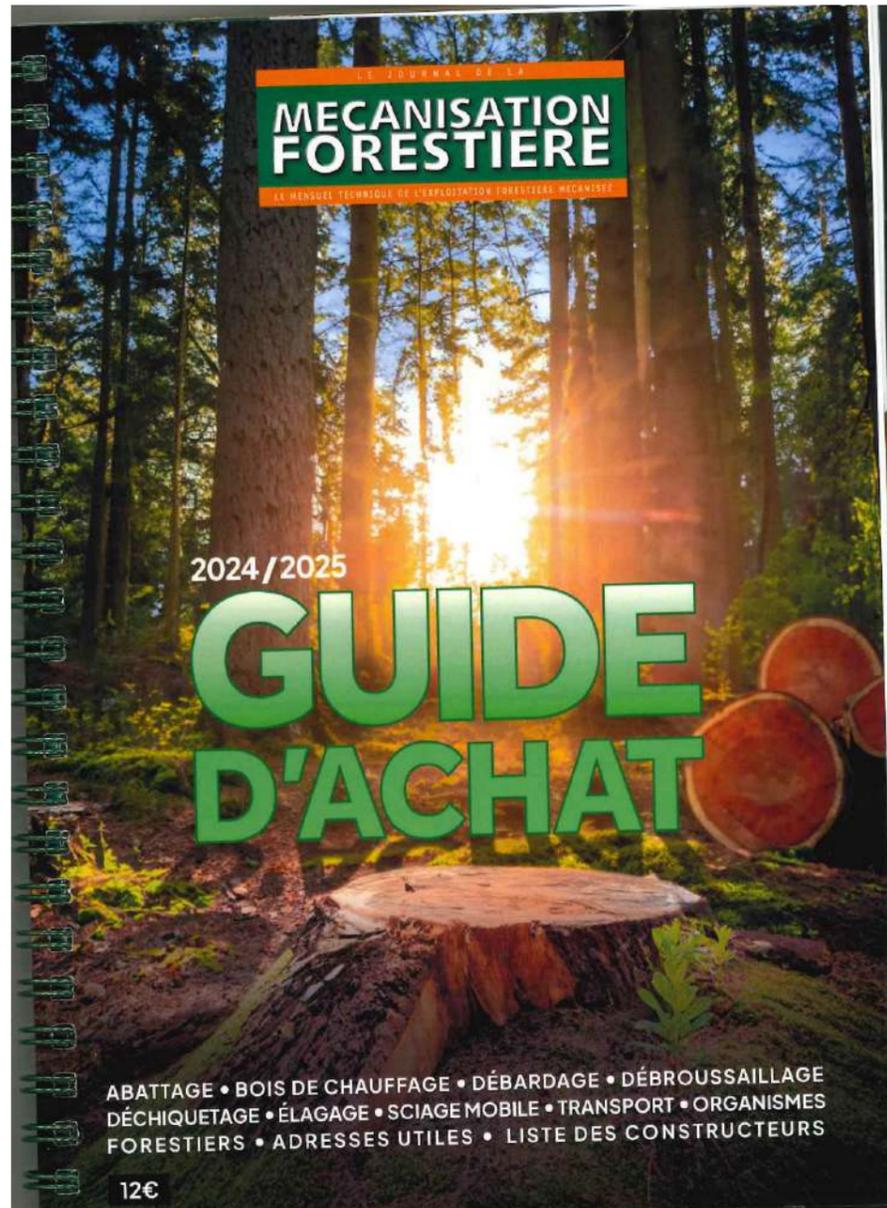
La gestion des sédiments est un enjeu important à l'échelle européenne. Il est estimé que seulement 1% des 200 millions de mètres cubes de sédiments dragués par an sont valorisés. Face à ce constat, l'Union Européenne a mis en place le projet Suricates, un programme destiné à permettre une meilleure valorisation des sédiments de dragage. L'un des axes de ce projet de recherche se situe en Bretagne, et a pour objectif de permettre une gestion pérenne des sédiments de la Rance. Dans le sud de la France, au niveau du port de Sète-Frontignan, un test grandeur nature est en cours avec l'immersion de deux corps morts fabriqués avec un béton contenant des sédiments. Enfin, la démarche Sédimatériaux, initiée en 2009 dans les Hauts de France, a pour objectif d'accompagner les acteurs locaux dans la réalisation d'ouvrages expérimentaux contenant une part de sédiments de dragage.

KC

mat ENVIRONNEMENT
Oui, je m'abonne

CONSTRUCTION.CHA.LA.COM

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



PALFINGER

TRANSPORT

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

PALFINGER FRANCE
195 rue de la Biovallée - 26250 LIVRON SUR DROME
Tél : 04 75 60 77 50
commercial@palfinger.fr
www.palfinger.fr

115

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

N° 32 DÉC./JANVIER 2023

MANU MAGAZINE MAG

#32 WWW.JDLGROUPE.COM

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



GROVE®

LA GRUE LA PLUS PUISSANTE SUR 6 ESSIEUX.

Nos grues deviennent une solution de levage connectée et durable.

NOUVELLE GMK6400-1

- Capacité: 400 t
- Flèche Principale: 60 m
- Longueur D'extension maxi : 79 m
- Hauteur Maximale : 136 m
- Moteur: Mercedes-Benz 430kW, EUROMOT 5/ Tiers 4 final

GROVE CONNECT

www.manitowoc.com



SYGMAT

SENNEBOGEN

FLEXIBILITÉ ET MOBILITÉ POUR CHAQUE CHANTIER

SENNEBOGEN PROPOSE LA GAMME DE GRUES TELESCOPIQUES 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°
- » Télescopage en charge
- » Tableaux des charges en pente

SYGMAT DISTRIBUTEUR EXCLUSIF SENNEBOGEN EN FRANCE

SYGMAT.FR

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

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

PALDRIVE

PALFINGER

PALFINGER.FR

MANUMAG MAGAZINE

Groupe Vincent : matériels en Action !



Succès pour le groupe Vincent qui invite ses clients sur son espace de démonstrations à Livron



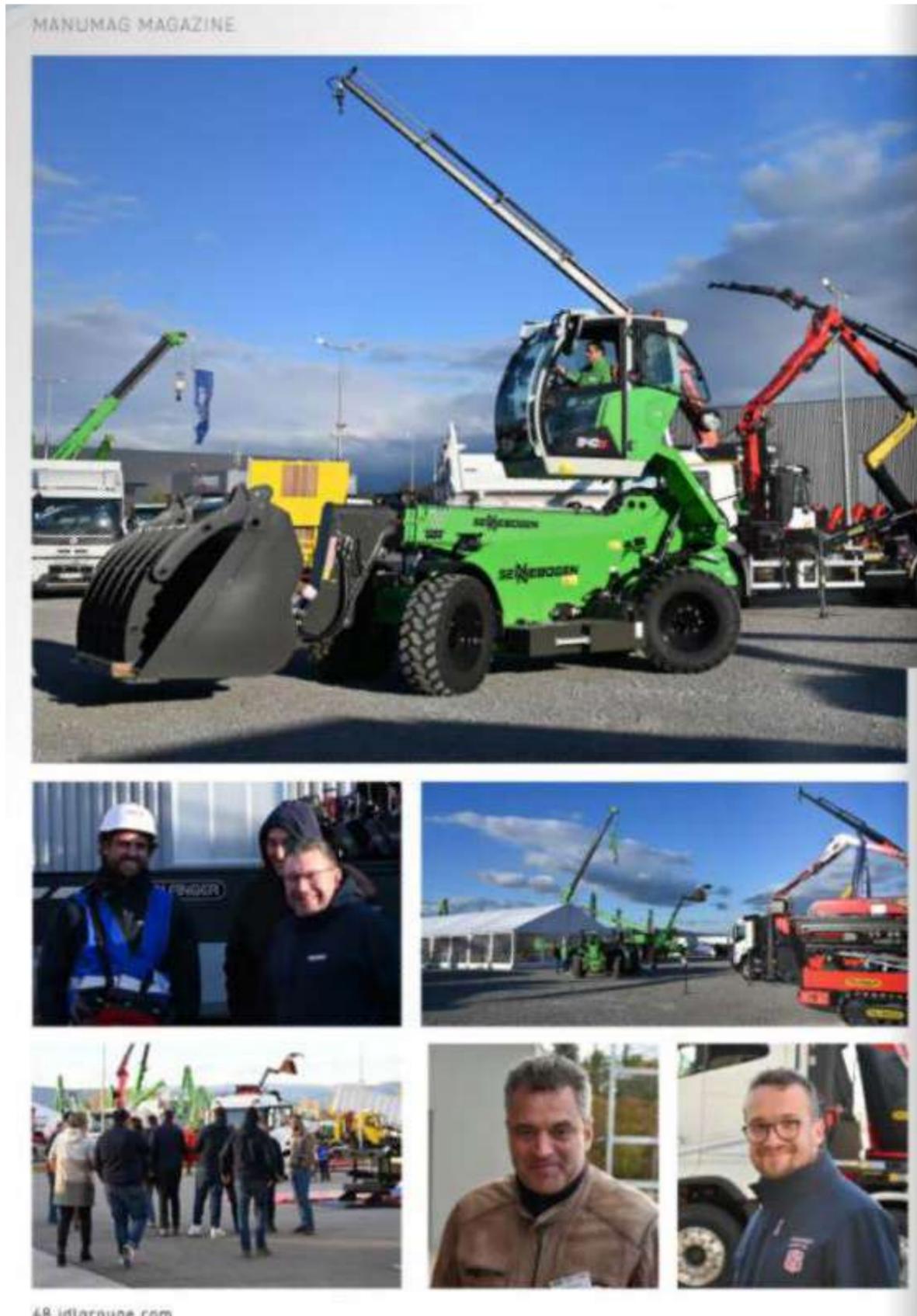
L'Action Park de la Boutique de Livron-sur-Drôme a été conçu par le groupe Vincent pour lui permettre de faire des démonstrations de toute sa gamme de matériels et à ses clients de découvrir et de tester ses gammes

Après une journée orientée il y a quelques mois sur le BTP, c'est à ses clients du transport et de la logistique que la journée était dédiée. Plus de 250 personnes ont ainsi pu tester les différentes solutions de levage, de transport et de manutention présentées

à cette occasion, et parfois repartir avec le matériel (ou en tous cas réserver un véhicule). Lors de cette journée placée sous le signe de la convivialité des véhicules variés ont évolué sur cet espace équipé des dernières innovations des marques

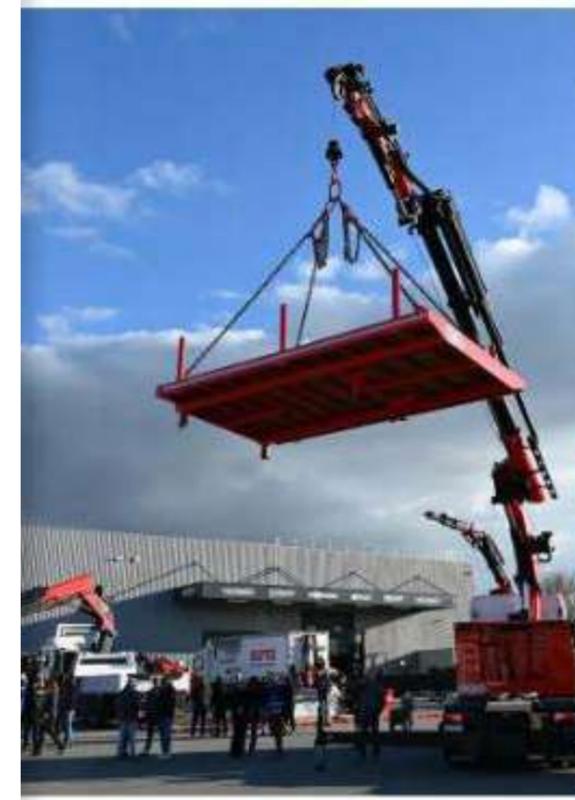
Palfinger (grues, polyennes, applications spéciales comme les ensembles forestiers et chariots embarqués), des bennes Vincent, les carrossages sur VUL et les applications industrielles de Sennebogen.

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



48 jdtgroupe.com

MANUMAG MAGAZINE



Les visiteurs ont ainsi pu découvrir des modèles de gros tonnages de grues Palfinger comme la toute nouvelle PK1050TEC (lanole cet été d'une capacité de levage max de 95 t/m, elle peut atteindre une portée max de plus de 37 m ! Dotée de systèmes d'assistance innovants, c'est aussi la première de cette catégorie de puissance à être équipée du système Smart Control, qui facilite le travail de l'opérateur : il permet de contrôler d'un seul levier les mouvements horizontaux et verticaux de la pointe de la grue. Il compense automatiquement la déflexion de la grue même avec des charges lourdes suspendues au crochet. Autant d'atouts que les visiteurs de cette journée ont pu découvrir et tester en conditions réelles. À ses côtés, la PK135002 TEC 7 G a une capacité de levage de 109 t/m et impressionné aussi par sa vitesse de travail élevée grâce au double circuit hydraulique et sa force de levage accrue de 15% à vitesse réduite par le système S-HPLS. La PK58002 TEC 7 E, avec son couple de levage max de 55,5 t/m atteint une portée hydraulique avec fly-jib de 31 m. Le groupe Vincent a aussi fait un focus particulier sur les carrosseries optimisées pour les châssis électriques et hybrides. Comme par exemple un ensemble Biberne Vincent 26 tonnes avec une grue Palfinger PK18002EH B (18 t/m) carrossé sur un porteur Volvo électrique. Un autre ensemble, composé d'une biberne Vincent Concave et d'une grue Palfinger PK1195025H B était carrossé cette fois sur un porteur hybride Scania. Enfin, un bras Palfinger HT30 SLB5, d'une force de levage de 30 tonnes, était carrossé sur un tracteur électrique Volvo. À noter aussi les carrosseries spéciales proposées par la carrosserie Duriez, représentées par un fourgon multi-ventaux, proposant une ouverture latérale et arrière. Sans oublier les gainées des grues Sennheger et des chargeurs télescopiques...