

# LA REVUE DE PRESSE

## 2021

# VINCENT



# MARS 2021

**56** BTP MAG SPECIAL MATERIELS

---

**62** CARROSSERIE MAG

---

**66** MANU MAG 10

---

**72** MAT ENVIRONNEMENT

---

**78** MILLES PATTES

---

**88** FRANCE ROUTESS

---

## ILS PARLENT DE NOUS...

n° 335

**btp magazine**

**SPÉCIAL MATÉRIELS 2021**

Matériels & Construction

Performance **X** Design



**KOBELCO**

**L'EXPERTISE JAPONAISE**

BTP Magazine N° 335 - FÉVRIER 2021



### SENNEBOGEN

**L'homme** Epvre DeLquié, chargé de la coordination commerciale et marketing chez Sygmat

**2020** Réactivité et souplesse d'organisation. Rythme d'activité crescendo en avril pour revenir quasiment à la normale en mai. Poursuite du développement commercial et de services. Carnet de commandes et charge d'activité tout à fait acceptables. Exercice assez bien passé.

**Covid** Quasi-fermeture imposée en mars. Organisation « à la hâte » pour satisfaire aux attentes de services des clients dits « prioritaires » dans les métiers de l'environnement et de la construction. Souplesse d'adaptation.

**2021** Maintien du cap. Renforcement des équipes et des compétences techniques en interne.

**Salon** JDL en juin à Beaune.

**Le produit** Sennebogen 6133-Série E.

**Développements** Gamme de grues télescopiques sur chenilles enrichie récemment d'un modèle de 130 t de capacité à flèche longue. Un modèle de capacité inférieure et doté de la même cinématique disponible courant 2021.

**Distribution** RAS.

#### La citation

« Notre positionnement de spécialiste nous offre la chance d'entretenir avec nos clients une relation étroite et privilégiée ».

**21** Année de transition. CA en diminution. Reprise en 2022. Préserver la qualité de service de haut niveau. Machines les plus vendues à 3 et 4 essieux de 50 à 20 t de capacité. Tendances : développement des ventes de machines de fortes capacités sur les chantiers éoliens ou d'infrastructures, liés au Grand Paris ou au JO 2024. Phénomène de concentration des levageurs. Machines LTM 1150-5.3 (150 t

en cours de livraison.

**Salon** Plateformes numériques avec vidéos. JDL en juin à Beaune.

**Le produit** La LTM 1120-4.1.

**Développements** Nouveauté avec la grue compacte LTC 1050-3.1 (flèche de 36 m, disponible en version 31 m). Lancement de la grue sur chenilles LR 1700-1.0 d'une capacité de 700 t.

**Distribution** Amélioration du SAV par le développement de la

Renforcement des équipes dans le service. Recrutement au service de pièces détachées, au support technique, sur le terrain.

#### La citation

« Les nouvelles technologies nécessitent un suivi et une prise en main adaptée ».

## ILS PARLENT DE NOUS...

### ENQUÊTE

#### GRUES AUXILIAIRES

# CHARGEMENT SOUS CONTROLE

POLYVALENTE À L'EXTRÊME, LA GRUE AUXILIAIRE CONTINUE DE SÉDUIRE LE BTP COMME L'INDUSTRIE. 2021 S'ANNONCE UNE BONNE ANNÉE AVEC UNE DEMANDE PRÉSENTE. L'HEURE EST AU RENOUVELLEMENT DE GAMMES, AU GROS TONNAGE ET À LA CONNECTIVITÉ.

#### FASSI

**L'homme** Benoît Boutonnet, directeur général de Fassi France

**2020** : 1<sup>er</sup> trimestre 2020 sur la même dynamique que l'année 2019. Activité ralentie avec le 1<sup>er</sup> confinement et qui retrouve depuis, de manière progressive, un retour d'activité normale. Usine en Italie a retrouvé le même niveau de production qu'en 2019. Les secteurs d'activité porteurs sont les transporteurs, levageurs et loueurs de matériaux grâce à la conquête de nouveaux acteurs clés.

**Covid** Financements plus difficiles à obtenir. Freine la prise de commandes des clients.

**2021** Demande du marché bien présente. Nouveau positionnement de Fassi France. Rappeler sa raison d'être et ses forces. Développement de nouveaux secteurs d'activité. Accompagnement du réseau via la refonte des outils et processus de formation.

**Sans salon** : Nouveau site web. Une communication accentuée sur les réseaux sociaux.

**Le produit** Fassi F1950

#### Développements

Lancement de la version améliorée « dite BTP » de la gamme de grues auxiliaires de 15 à 20 tm. Sortie de grues en Z en 24 tm pour les secteurs du recyclage et forestier. Présentation d'un nouveau limiteur sur la gamme 4 à 5 tm ainsi que du nouveau système ACM. L'élaboration d'une nouvelle 135 tm attendue pour fin 2021 voire début 2022.

**Distribution** Arrivée de Francis Carrosserie, basé à Toul et Ludres en Meurthe-et-Moselle, au sein du réseau de partenaires concessionnaires dans l'Est. L'ensemble des filiales Carrosseries a été regroupé sous Fassi France. De nouveaux points de SAV ont ouvert en Ile-de-France. Activités en développement en Outre-Mer.

#### La citation

« Toutes les livraisons ont été réalisées aux dates prévues grâce notamment à l'usine en Italie, qui a retrouvé le même niveau de production qu'en 2019 »



#### PALFINGER

**La femme** : Emilie Fraise, directrice générale de Palfinger France

**2020** : Carnet de commandes au niveau satisfaisant. Emménagement dans les nouveaux locaux de Livron.

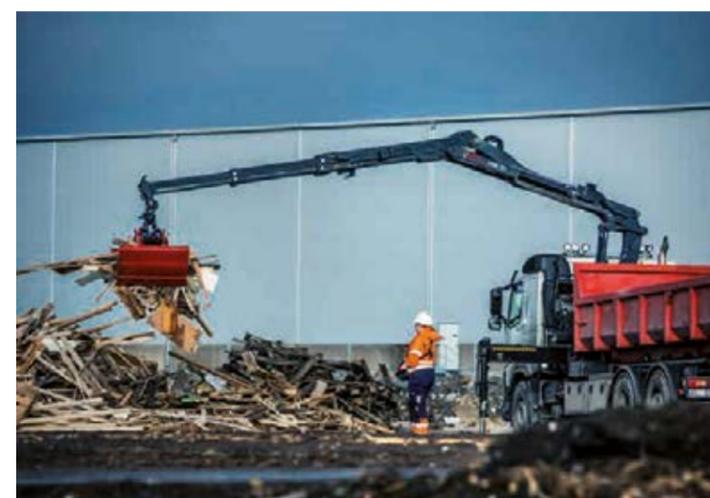
**Covid** : Ateliers déjà organisés avant la crise sanitaire pour qu'il n'y ait qu'un seul opérateur par travée.

**2021** : RAS.

**Sans salon** : « La Boutique », sur le site de Livron, un concept de visites dynamiques avec un parc de véhicules de démonstration, voué à la présentation des différents concepts de véhicules par types de métiers.

**Le produit** : La PK58002 TEC7.

**Développements** : Renouvellement



de la gamme en deux grandes familles de grues : SLD et TEC. Smart Boom Control. Application de gestion de flotte Fleet Monitor. Application d'assistance à l'opérateur Operator Monitor.

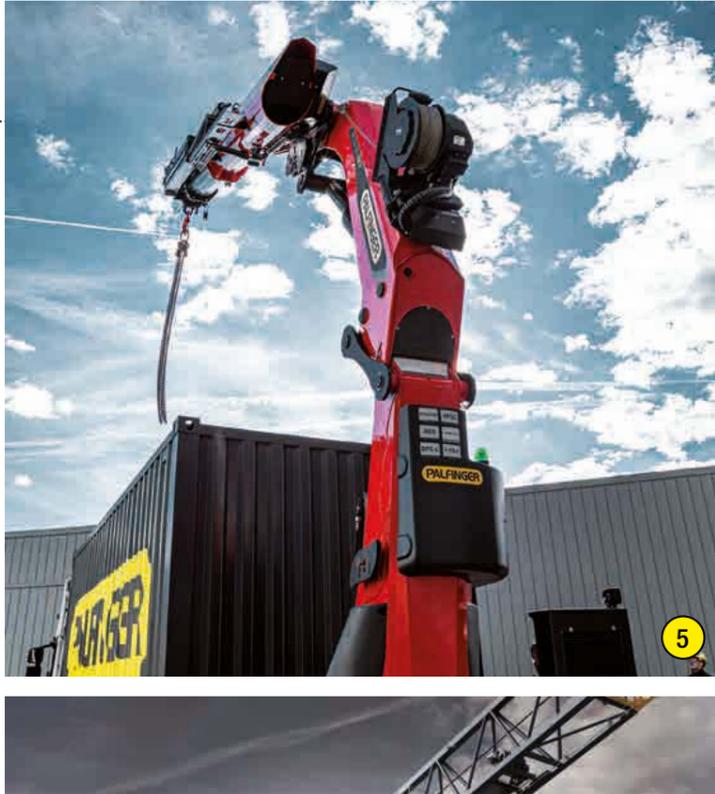
**Distribution** : Réseau en place et efficace. Sa densité assure une bonne couverture sur l'ensemble de la France avec 25 distributeurs et 120 points SAV. Qualité garantie par les compétences techniques des concessionnaires. Formations régulières des techniciens aux matériels

récents, aux nouvelles technologies et aux réglementations.

#### La citation

« La Boutique devrait nous permettre de travailler notre visibilité en l'absence des salons professionnels, et de présenter nos nouveautés ».

## ILS PARLENT DE NOUS...



### 5 Assistées à l'extrême

Les grues de la gamme TEC de Palfinger sont conçues pour les opérations complexes requérant à la fois, puissance, longue portée et précision. Elles se caractérisent par leur conception (extensions en P profil et Power Link Plus) et les nombreux systèmes d'assistance dont elles sont dotées : Système de stabilisation radiocommandé ; AOS (amortissement des vibrations) ; P-Fold (aide au dépliage et repliage) ; HPSC-Plus LOAD, GEOM, FSTAB (optimisation de la stabilisation) ; DPS-Plus ou DPS-C (optimisation des performances pour les opérations au fly jib) ; Systèmes d'assistance pour treuil SRC et RTC ; FPM (Fall Protection Mode) ; MEXT, WEIGH, TOOL (optimisation de la surveillance) ; SBC (Smart Boom Control).

ISSN 0248 174X - N°739 - Avril 2021

# Carrosserie



Fédération Française de Carrosserie  
Industries et Services

SPECIALISTE > P 16

**Renforts de suspension VUL**  
Une réponse adaptée

TECHNIQUE > P 38

**Rétrofit**  
De nouveaux débouchés

REPARABILITE > P 42

**Citroën C4**  
Une C4 peut en cacher une autre

DOSSIER > P 10

## Véhicules frigorifiques Une nouvelle ère



DOSSIER > P 34



## Habilitation électrique L'indispensable sésame

## ILS PARLENT DE NOUS...

### Charges lourdes Nouvel essieu avant 10 tonnes MAN

**M**AN propose sur sa nouvelle gamme de porteur un essieu avant avec ressorts à lames 10 tonnes, adapté notamment aux grues de chargement lourdes. Cet essieu avant de 10 tonnes de capacité de charge peut équiper certains châssis trois et quatre essieux des TGS et TGX. Il remplace le précédent modèle d'une capacité de « seulement » 9 tonnes. La charge de la structure de la grue ainsi augmentée ouvre le champ d'exploitation des grues de chargement par-dessus la cabine du conduc-

teur. Les portées et les forces de levage des grues de chargement repliées derrière la cabine augmentent. Des grues de portée et de capacité supérieures permettent notamment le déchargement de matériaux de construction dans des conditions difficiles. Le nouvel essieu est aussi parfaitement adapté pour les bennes soumises à de fortes charges. Un camion-benne quatre essieux équipé de deux essieux avant 10 tonnes bénéficie ainsi de deux tonnes de charge utile supplémentaires.



L'échappement, les réservoirs de carburant et d'AdBlue, le réservoir de pression ou le caisson des batteries peuvent être déplacés en cas de besoin dès la fabrication en usine.

Pour le montage d'un support avant supplémentaire, MAN fournit une plaque avant combinée au pare-chocs en acier.

# Constructeur

Carrosserie industrielle

CARROSSERIE



Au pôle gris du CAPS, les véhicules sont adaptés et quelque peu transformés si cela est nécessaire pour le carrossier.

## Avec son CAPS, Scania fait du sur-mesure

Ouvert en janvier 2016, le centre d'adaptation et de préparation Scania (CAPS) a récemment emménagé dans un nouveau bâtiment attenant à l'usine d'Angers. Le CAPS poursuit deux objectifs : alléger le travail du réseau avant la livraison des véhicules, mais aussi réaliser les transformations, adaptations et montages incompatibles avec la ligne de montage.

inauguré le 24 septembre 2020, le bâtiment du CAPS en impose. Avec 5200 m<sup>2</sup> et trois niveaux de bureaux, il représente un investissement de 6 M€ et emploie 43 personnes, principalement pour les cars et bus. Le CAPS répond à l'évolution du marché vers toujours plus de personnalisation des produits. Il s'apprête à traiter les premiers camions électriques Scania (gamme L et P) pour

lesquels l'usine suédoise est en cours de transformation. Pour cette nouvelle famille de véhicules, le site d'Angers va s'équiper de bornes de recharge 22 kVA représentant un budget de 50 à 100 k€. Chaque point de service du constructeur devra consentir un investissement comparable. Le CAPS n'en oublie pas pour autant le GNV. Il peut traiter en même temps jusqu'à six véhicules utilisant ce carburant.

### De la simple préparation avant livraison à la pose de carrosserie

Quelque 4 500 camions passent chaque année par le CAPS, soit 20 par jour, mais le nombre d'heures de main d'œuvre qu'ils suscitent est extrêmement variable. Dans le cas le plus simple, il s'agit juste de préparer et d'inspecter les véhicules

avant de les livrer, une activité appelée « pôle bleu ». Pour l'instant, Scania estime que le CAPS réalise 30 % du travail de préparation des camions avant livraison, 70 % restant à la charge des concessionnaires et succursales. Le but est d'alléger au maximum le réseau et de tendre vers 100 % de la préparation réalisée par le pôle bleu. Celui-ci représente l'essentiel du volume traité par le CAPS. L'activation des chro-

notachygraphes y est réalisée par un prestataire extérieur qui intervient sur le site.

Lors de la vente, un catalogue numérique permet de proposer des prestations qui seront réalisées au CAPS. Il s'agit par exemple d'intégrer une banquette au lieu d'un siège individuel dans une cabine de benne à ordures ménagères. Cette modification est réalisée grâce à la collaboration du carrossier Brevet avec montage au CAPS. Celui-ci en a le droit puisqu'il est certifié UTAC. Cette transformation est donc homologuée. On note que les accords avec l'UTAC ont incité à rattacher le CAPS à Scania France (filiale d'importation) et non à Scania Production (l'usine d'assemblage final), ces deux entités se partageant le site d'Angers. Alors que les camions restent en moyenne une journée sur le pôle bleu, leur éventuel détour par le pôle gris dure volontiers une semaine. On y réalise des

modifications, des adaptations, des poses d'accessoires (rampes de phares, etc.) ou des prédispositions (pour des hayons ou autres). Il s'agit par exemple de déplacer les réservoirs ou les bouteilles d'air afin de préparer le camion à l'équipement qu'il recevra chez un carrossier. Côté personnalisation, la pose d'adhésifs est une activité qui connaît une forte croissance.

### Scania installe des carrosseries

Un camion peut sortir de chez Scania intégralement équipé, comme s'il sortait de chez un carrossier. Il existe pour cela plusieurs circuits. Le FFU (Fit For Use) est piloté par la Suède avec des délais qui atteignent parfois six mois. Ils sont perçus comme trop longs par les clients. Rattaché à Scania France, le CAPS est plus réactif. Profitant de sa certification Utac, le CAPS installe des carrosseries complètes, notam-



La pose d'adhésifs occupe deux personnes à plein temps sur les bus.



L'activité de base du CAPS est, à travers son pôle bleu, la préparation des véhicules avant leur livraison.

### Des bus peu nombreux, mais chronophages

ment lorsqu'elles nécessitent un équipement hydraulique. Le pôle gris a l'habitude de monter des bennes Cif, des malaxeurs Schwing-Stetter ou des bras pour bennes déposables Dalby, Guilma ou Palfinger, entre autres. Le CAPS a également un rôle de conseil vis-à-vis des carrossiers. « En consultant leurs plans, nous pouvons leur confirmer la compatibilité avec le châssis » explique Patrice Roger, responsable du CAPS.

Avec 200 à 250 véhicules par an, les bus sont bien moins nombreux au CAPS que les camions, mais ils y nécessitent une centaine d'heures de main d'œuvre en moyenne. Ces véhicules arrivent de Pologne par la route et sont ensuite dirigés vers le pôle vert du CAPS. Ils

11/03/2021

Manumag N°10

JANV./FEVRIER 2021

# MANU MAGAZINE

# #10

WWW.JDLGROUPE.COM

# MAG

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



<https://online.fliphtml5.com/ksfm/ibow/#p=59>

1/68

## NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

**PALFINGER**

### SERVICES ET TECHNOLOGIES POUR RELEVER VOS DÉFIS

Des matériels fiables, des innovations adaptées à vos besoins, un service performant. Le réseau Palfinger est mobilisé à 100% pour vous aider à concrétiser vos projets !

**LIFETIME EXCELLENCE**

**PALFINGER**

PALFINGER.FR

11/03/2021

Manumag N°10

**42** ACTUALITÉS DU MOUFLET

**UNE NOUVELLE MK 88-4.1 POUR HR LEVAGE**

Une nouvelle grue mobile de construction Liebherr MK88-4.1 vient de rejoindre le parc de HR Levage. Implantée à Aubagne, la société dirigée par Jean-Christian Haro s'appuie sur un réseau de 6 agences dans le sud-est de la France, de Montpellier à Monaco. Cette nouvelle MK 88-4.1 vient compléter un parc de matériel de levage comptant notamment une MK 88, une MK 140, des grues mobiles allant de 35 à 200 tonnes et une vingtaine de grues auxiliaires, dont un nouvel ensemble avec une grue Fassi de 130 t/m réceptionné il y a peu. C'est la 4e grue de forte capacité de la marque Fassi, puisque le levageur compte aussi une autre 130 t/m, une 110 t/m et une 100 t/m dans son parc Photo : MK 88-4.1 dans la neige lors de la formation du grutier en Alsace



**UN NOUVEAU STACKER CVS FERRARI À TAHITI**

Alteo vient de livrer un nouveau reachstacker F500RS2 de CVS Ferrari à Tahiti, pour l'opérateur portuaire de Papeete, d'une capacité de 46 tonnes. Il vient compléter deux autres produits de la marque CVS Ferrari déjà en place, un F500 RS2 en 2015 et un chariot pour containers vides ECH 10.6 en 2020.



**PALFINGER FRANCE LIVRE SA PREMIÈRE NACELLE HYBRIDE À PERILHON**

La P370 KS E, nacelle hybride de 37 m de hauteur de travail, a été livrée à la société Perilhon, spécialiste de l'élagage et basée à côté de Lille. Elle peut travailler pendant une journée en mode électrique. Grâce à son système de charge intelligent, la recharge est optimisée sur site pendant les temps d'arrêt et les pauses. Lorsque la batterie devient faible ou en cas d'urgence, le fonctionnement peut être poursuivi avec le moteur du camion. Elle peut prendre 500 kg dans le panier, et atteint une portée latérale maxi de 31,5m. Compacte et maniable avec une longueur de véhicule de seulement 8,35 mètres, le dispositif de contre-rotation breveté permet de rester dans le gabarit des rétroviseurs.



**SKYJACK DÉVOILE UN NOUVEAU CISEAU DE 22 M**

Le SJ9664 RT, et ses près de 22 m de hauteur de travail, est le nouveau ciseau tout-terrain de grande hauteur venu renforcer la gamme Skyjack. Il est équipé d'un système de traction intégrale, et un vaste espace de travail. Le panier peut en effet grâce à deux extensions s'étendre de 1,9m à 7,1m ! Il conserve des dimensions compacte avec 4,5 m de long et 2,44m de large



**UN VÉRITABLE «COUTEAU SUISSE» POUR LES MARINS POMPIERS DE MARSEILLE**

Les Marins Pompiers de Marseille ont réceptionné leur tout nouveau véhicule : un Mercedes Unimog U530 équipé d'une grue Palfinger PK28.502 TEC 5, de 33,5 t/m de couple de levage. Conçu en fonction des exigences spécifiques de ces professionnels, ce nouveau véhicule vient renforcer les six autres équipés de bras et grues Palfinger déjà en fonctionnement dans le bataillon des Marins Pompiers. La grue PK28.502 TEC5 est dotée des dernières technologies du constructeur : grâce au Power Link Plus, le 2ème bras peut se relever de 15° au-dessus du prolongement du 1er bras; le système de rotation continue permet à l'opérateur de travailler plus rapidement ou l'HPSC qui permet d'optimiser la zone de travail. Deux treuils ont été montés sur le véhicule : le premier, de 2T5 est installé sur la grue et le second, un treuil de halage de 5 t est installé en avant cabine. Le plateau à ridelles a été conçu avec des rangements optimisés, comme un coffre amovible équipé d'emplacements prédisposés pour recevoir tous les accessoires du treuil. Ce carrossage très particulier a été réalisé par la Carrosserie Jarjat (07), avec Palfinger France (pour les études), la carrosserie Vincent et l'Atelier Bruno (pour le silhouettage). Courant 2021, 8 autres porteurs Renault 6x4 équipés de bras Palfinger PHT20TECS viendront également compléter le parc.



**ILS PARLENT DE NOUS...**

www.jdlgroupe.com **43**

**UNE NOUVELLE MK88-4.1 LIVRÉE À FAL INDUSTRIE**

Le groupe Foselev étend encore son parc de grues MK puisque Fal Industrie vient tout juste de réceptionner une nouvelle grue Liebherr MK88-4.1. Le groupe Foselev en compte désormais plus d'une douzaine dans tout son réseau avec une MK80, quatre MK88, deux MK88-4.1, deux MK100/110 et quatre MK140 réparties sur les sites de Vital, Fal Industrie, Foselev et Moreau. Le groupe a d'ailleurs été précurseur sur ce matériel puisque c'était la société Vital qui avait lancé le produit en France ... une histoire qui ne fait que commencer ...



**TRANSCONVOI SE DIVERSIFIE VERS LE LEVAGE**

Spécialiste du transport exceptionnel, la société bourguignonne Transconvoi diversifie ses activités et vient pour cela d'investir dans une nouvelle grue Sennebogen 673 E, grue télescopique sur chenilles de 70 tonnes de capacité. Le but est de pouvoir proposer à ses clients une prestation complémentaire : le levage et la manutention de charges lourdes en milieux contraints. « La 673 de Sennebogen est parfaitement adaptée aux prestations que je veux proposer à mes clients fidèles, explique David Bredillet, dirigeant de Transconvoi. Sa modularité la rend immédiatement disponible à l'arrivée sur chantier, elle est capable de se déplacer en charge avec des masses indivisibles lourdes, exactement ce que cherche mes clients. Avec cette machine, je veux proposer une alternative aux grues automotrices conséquentes qu'il faut mettre en œuvre pour accéder aux installations lorsque l'environnement est difficile. » Après quelques jours de prise en mains, la grue a effectué ses premiers chantiers combinés de transport exceptionnel et levage en ce début d'année.



**HUET LOCATION COMPLÈTE SON PARC AVEC MAGNI**

Le loueur Huet Location vient de réceptionner un nouveau chariot, le premier Magni TH5, 5.19, livré en France. Ce nouveau modèle atteint 19 m de hauteur de travail et une capacité de levage maxi 5500 kg. Il est doté de la compensation de niveau automatique des roues et des stabilisateurs, idéale pour une utilisation sur des sols irréguliers et d'un moteur Deutz Stage V. La société Huet Location, spécialisée dans la location de matériels d'élévation et de manutention, est implantée sur 9 agences dans toute la France.



**LEVAGE SERVICE REÇOIT UNE NOUVELLE GRUE GROVE GMK3050-2**

La société Levage Service, basée au Plessis-Grammoire près d'Angers (49) vient de compléter son parc avec une nouvelle grue mobile Grove GMK3050-2 de 50 tonnes de capacité. Elle est dotée d'une flèche principale de 40 m, équipée d'un système de brochage Twin-Lock et d'un bras rabattable supplémentaire de 7 m. Elle complète un parc de six grues mobiles de 25 à 130 tonnes. Levage Service intervient depuis plus de 35 ans dans la construction, la manutention industrielle et le déménagement d'usine sur le secteur du Maine et Loire.



11/03/2021

Manumag N°10

58 LIVRAISON ATM LEVAGE

# Des nouvelles grues pour ATM Levage !

ATM Levage a renforcé son parc avec plusieurs nouveaux matériels : la nouvelle grue sur chenilles Palfinger PCC57.002 mais aussi une grue auxiliaire de gros tonnage PK135.002 TEC7. Des nouveautés qui complètent un parc composé en outre de toute la gamme des grues télescopiques sur chenilles Sennebogen

**A**TM Levage poursuit sa croissance et ses investissements avec un parc qui ne cesse de croître. Basée en région parisienne, la société de Riadh Tarsim vient en effet de réceptionner deux nouvelles grues Palfinger. Il y a quelques jours, c'est une nouvelle grue PCC57.002, grue sur chenilles de 57 t/m de capacité qui a rejoint la société. Sitôt livrée, elle est partie sur son premier chantier à Montrouge pour travailler dans un espace particulièrement exigu. Cette grue sur chenilles, avec ses fortes capacités de levage, sa flèche et son jib télescopiques, ainsi que son encombrement réduit est adaptée à ce type de travaux notamment en centre-ville, à l'intérieur des centres commerciaux, des complexes industriels ou encore sur les sites qu'aucune machine ne peut atteindre. Elle travaille en mode électrique ou diesel avec la plus grande facilité. Autre nouvelle grue, cette fois une Palfinger PK135.002 TEC7, montée sur un porteur Volvo 8X2. Elle atteint une portée maxi de plus de 32 m avec fly jib. Elle est aussi équipée d'un treuil pour en accroître la polyvalence ainsi que de nombreux systèmes d'assistance pour une manipulation plus confortable. Ces nouvelles acquisitions complètent un parc d'engins de levage qui compte en outre la gamme complète des grues télescopiques sur chenilles de Sennebogen, fournies et suivies techniquement par les équipes de Sygmat Groupe Vincent. Après l'acquisition d'une première grue 643 sur chenilles (d'une capacité de 40 tonnes), ATM Levage a investi massivement et propose désormais une flotte de grues Sennebogen télescopiques sur chenilles de 15 à 120 tonnes. Elle lui permettent de répondre aux besoins de ses clients sur des chantiers de construction et de génie civil en milieu urbain pour lesquels l'espace est contraint, sur lesquels les grues mobiles nécessitent des emprises au sol importantes. Ces grues télescopiques sur chenilles ont l'avantage de pouvoir translater en charge, en autorisant 100% des capacités de charge sur 360° et avec l'extension du télescope sur toute sa course en pleine charge.



# ILS PARLENT DE NOUS...

www.jdlgroupe.com 59



# mat environnement

## Interview

« Le gaz comme meilleure alternative pour valoriser les CSR »

## Recyclage

Déchets du bâtiment : une REP en construction

## Fonctionnement des déchèteries

Compactage, nettoyage et manutention au cœur des enjeux

**BLUE MOLDS®**  
steel molds to produce concrete blocks.

**Des blocs à votre marque**

**NOUVEAU PRODUIT**

www.bluemolds.com | sales@bluemolds.com | blue\_molds

## ILS PARLENT DE NOUS...

**Déchets du bâtiment : une REP en construction**

Après la REP (Responsabilité élargie du producteur) pour les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et celle des déchets d'éléments d'ameublement (DEA) qui concernaient déjà les professionnels du bâtiment, c'est au tour de celle des déchets du bâtiment de se constituer. Mais avec quels moyens financiers et selon quel système ? Tout reste à définir.

# ILS PARLENT DE NOUS...

La REP destinée aux déchets du bâtiment diffère des précédentes : elle concerne majoritairement une chaîne d'acteurs professionnels là où les deux autres impliquaient le particulier. Elle sera aussi la REP qui englobe le plus important volume de déchets : 46 millions de tonnes, loin devant la REP dédiée au DEEE qui en concernait environ 1 million de tonnes, et celle de l'ameublement avec ses 3 millions de tonnes. Elle concernera exclusivement les déchets du bâtiment, soit 19 % des déchets du BTP. Les déchets pris en compte proviennent à 49 % de la démolition, 38 % de la réhabilitation et 13 % de la construction neuve. Mais, comme aime le répéter les fédérations concernées, cette REP ne part pas de zéro : actuellement, le taux de valorisation des déchets du bâtiment atteint 67 %, un niveau proche de l'objectif européen de 70 %. Mais en fonction des types de déchets, le taux de valorisation fluctue. Alors que les déchets inertes sont valorisés à 70 %, les déchets du second-œuvre sont à la traîne avec un taux oscillant entre 30 et 50 % en fonction des matériaux.

## DES FREINS ORGANISATIONNELS

D'ici 2022, le financement du recyclage des déchets du bâtiment devra être pris en charge par les producteurs. Par cette action, les déchets, à la condition qu'ils soient triés, devraient être pris en charge gratuitement. Si ce coup de pouce économique est alléchant pour l'aval, il reste encore quelques murs à abattre. Différencions d'abord deux typologies de chantiers : les plus gros font souvent appel à l'enlèvement sur site. Pour ceux de dimension plus modeste, l'apport en point de collecte est généralement choisi. Pour que le tri soit incitatif, l'organisation doit l'être également, autant que son coût. « La reprise gratuite des déchets triés sera un vrai input économique mais le volume à trier doit être rentable par rapport au temps passé à le faire. Les entreprises de travaux doivent bénéficier d'un vrai service de collecte pour qu'elles puissent déposer l'ensemble de leurs déchets en un seul endroit, voire deux », explique une représentante de la Fédération française du bâtiment (FFB). C'est là qu'entre en jeu le maillage territorial des points de collecte. La REP doit servir au développement et à la mise en place d'un réseau

de points de collecte adaptés et unifiés sur l'ensemble du territoire. Cela a pour ambition de favoriser le tri à la source, sur le site du chantier, et de limiter le flux en mélange. « Le dispositif doit s'articuler sur un chantier, on ne doit pas le bloquer », confirme Françoise Weber, de la Fédération nationale des activités du déchet (Fnade). La REP aura donc des conséquences organisationnelles mais également économiques. « Ce n'est pas juste un surcoût ajouté au prix d'achat des matériaux, mais plutôt un transfert de coûts, puisque le financement du recyclage qui était jusqu'alors supporté par la maîtrise d'ouvrage de la démolition et de la rénovation, sera transféré au prix d'achat payé par la maîtrise d'ouvrage de

la construction neuve », explique la FFB. Celle-ci entend se montrer exigeante : « Nous avons besoin d'un maillage territorial de proximité et à la hauteur de ce que la filière va financer. Si derrière, il n'y a pas le service attendu, ce sera l'échec ».

## UN RECYCLAGE À DÉVELOPPER

À l'aval, les filières de recyclage doivent également évoluer. Dans les déchets non inertes, c'est le tri qui est, en partie, le frein à leur recyclage : « Toutes ces matières prises individuellement sont recyclables : le bois, le plâtre, les plastiques, les déchets du verre... c'est lorsqu'ils sont non triés, en mélange que leur recyclage est complexifié. Mais les acteurs de la filière l'ont compris. Il y a 20 ans, nous recevions les déchets à 80 % en

## Zoom technique

### FAVORISER LE RÉEMPLOI DES MATÉRIAUX NEUFS

Ancien entrepreneur du BTP, Romain de Garsignies a créé la plateforme Stock Pro afin de favoriser le réemploi des matériaux neufs dans le secteur du bâtiment.

« Un certain nombre de matériaux ne sont pas utilisés par les entreprises et sont mis dans des dépôts où ils s'abîment.

Je cherchais donc une solution pour optimiser le réemploi de ces matériaux », explique Romain de Garsignies. Les professionnels du BTP peuvent enregistrer sur le site les objets ou matériaux neufs qu'ils possèdent. Cela permet d'établir un catalogue et de vendre ensuite ces matériaux à des professionnels ou des particuliers, à un prix moins élevé que l'objet neuf. Actuellement, le site accueille 10 000 utilisateurs pour une liste de 200 000 matériaux des plus variés : résine, mécanisme de volets roulants, carrelage et outillage ainsi que des pièces d'électricité et de plomberie. « Entre 5 et 7 % des déchets du BTP jetés sont des matériaux neufs, d'une valeur de 5 milliards d'euros. S'ils sont réutilisés, on évite leur traitement et aussi la production d'objets neufs identiques »,

explique Romain de Garsignies. Ces matériaux sont généralement des déchets complexes difficilement triables et peu valorisés.

### PROXIMITÉ ET ÉCONOMIE

L'application a été labellisée Green Tech Innovation par le ministère de la Transition écologique en mars 2020. Le réemploi a depuis peu le vent en poupe : plusieurs réflexions sont en cours sur l'interdiction de la destruction des invendus non alimentaires, sur des critères de réemploi dans les appels d'offres... Il peut aussi se révéler intéressant sur le plan économique puisque sur le marché de l'occasion, les produits sont vendus le plus souvent moins cher. « Je pense que la Covid a aussi permis une prise de conscience sur le fait que la logistique, ce n'est pas automatique, qu'il faut privilégier des solutions alternatives, de proximité. Le réemploi n'est plus une posture idéologique, c'est un vrai choix économique », explique le dirigeant de StockPro. Afin de proposer une offre fournie et de proximité, la plateforme s'est d'abord développée en Ile-de-France, ensuite en Auvergne-Rhône-Alpes début 2020 et elle devrait couvrir le territoire national d'ici fin 2021.



© A. Droyan

## Questions à...

**Jean-Charles Caudron,**  
directeur de la supervision des filières REP à l'Ademe.

### Pourquoi une REP des déchets du bâtiment est-elle importante ?

La REP est une opportunité pour la filière du bâtiment car elle donne une meilleure image de la profession, celle d'une filière responsable capable de gérer et de justifier la maîtrise de ses flux et d'éviter les dépôts sauvages. On trie déjà chez soi, pourquoi ne pas le faire sur son lieu de travail ? L'objectif est de créer un continuum citoyen entre la vie personnelle et la vie professionnelle. Pour les premières REP, on parlait de zéro. Désormais, les acteurs n'ont pas attendu les REP pour agir donc il faut prendre en compte l'existant et améliorer les choses.

### Comment va s'organiser la reprise gratuite des déchets du bâtiment attendue dans cette REP ?

On parle de façon abusive de reprise gratuite alors que c'est en réalité une reprise préfinancée à l'achat du produit. L'acceptabilité semblait difficile lorsqu'il fallait payer au recyclage donc ce dispositif a été mis en place. Les acteurs du bâtiment ne partent pas de zéro et il y a déjà quelqu'un qui paie pour le traitement des déchets. Pour évaluer le coût de la filière de demain avec la « reprise gratuite », il ne faut pas oublier les coûts de recyclage que porte la filière aujourd'hui. Cela

fonctionne déjà ainsi pour les autres filières REP dont dépendent les acteurs du bâtiment comme les DEEE et les DEA et cela fonctionne très bien.

### Une étude de préfiguration a été présentée en décembre aux professionnels de la filière. Comment s'organisera cette REP ?

Dans l'étude de préfiguration, nous avons balayé de manière large plusieurs scénarios pour montrer que nous avons étudié l'ensemble des possibilités et qu'il n'y avait pas d'intérêt particulier pour l'un d'entre eux. Mais l'étude de préfiguration n'est pas le business model de la filière. Concernant l'éco-organisme, c'est aux acteurs de la filière de s'organiser sur le pilotage de la REP. Ils doivent présenter un dossier de demande d'agrément expliquant comment ils comptent atteindre les objectifs avec une obligation de résultat demandé par l'État. Des éco-organismes des autres filières REP peuvent demander également cet agrément mais les acteurs de la filière doivent se demander quelle serait leur représentativité au sein de celui-ci.

Propos recueillis par  
Virginie Montmartin

mélange et 20 % de matières triées. Aujourd'hui, c'est l'inverse », explique Raphaël Gas, directeur recyclage chez Serfim. Ensuite, certaines filières doivent encore se développer techniquement, comme celles concernant le recyclage des isolants et des revêtements des sols. Or des volumes suffisants sont nécessaires pour travailler sur ces filières en devenir. Dans le cas de la filière du plâtre recyclé déjà en place chez Serfim, « un client collecte le plâtre chez de plus petites entreprises et nous le livre. C'est cette concentration des volumes par un acteur qui manque encore à d'autres filières. Et nuis la

REP devrait permettre une homogénéisation des pratiques de recyclage sur le territoire », explique-t-il.

La REP devrait donc avoir une influence sur les volumes... qu'il faudra organiser. « Le dispositif doit prévoir une gestion des nouvelles quantités qui vont apparaître. Lors de la REP sur le mobilier, il y a eu de nouveaux volumes de bois que nous n'avions pas anticipés. Il faut travailler avec l'industrie qui fabrique en amont », expliquait début décembre Olivier Ponti, de Federec lors du salon Pollutec. La REP vise ainsi la sensibilisation quant à l'utilisation de matériaux



© Serfim



Raphaël Gas, directeur de la filière recyclage chez Serfim.

« La REP devrait permettre une homogénéisation des pratiques de recyclage sur le territoire. »

recyclés. Un travail sera également mené pour favoriser l'écoconception et le réemploi. Pour favoriser toutes ces pistes, c'est la traçabilité qui semble être le nouveau mantra à respecter. Entre le diagnostic produits matériaux déchets et les chantiers HQE, le système se construit en se dirigeant vers de nouvelles mesures environnementales. « Une traçabilité efficace et simple sera un progrès pour tous », ajoutait Olivier Ponti. « On ne va pas pouvoir mettre un gendarme derrière chaque chantier donc le système doit inciter à agir, en lui-même », confirme Françoise Weber de la Fnade.

**DES PRÉCISIONS EN ATTENTE**

Le 17 décembre, l'Agence de la transition écologique (Ademe) a partagé auprès des professionnels un document concernant les premières estimations du coût de cette REP, ainsi que les premières pistes d'organisation. Cette ébauche dessine les contours du cahier des charges d'agrément qui définira les règles de la future REP.

Celui-ci devra par exemple établir les objectifs chiffrés plus détaillés que les 70 % de valorisation globale, en descendant au niveau de chaque filière pour établir un taux de collecte et de valorisation à atteindre par matériau. « Il faut trouver l'adéquation entre les objectifs à définir et l'enveloppe d'éco-contribution car cela déterminera les leviers à mettre en place et le dimensionnement des investissements », confirme Françoise Weber de la Fnade.

Le fonctionnement du futur éco-organisme reste encore également à préciser. Ce dernier devra par ailleurs s'organiser par rapport aux éco-organismes déjà en place dans les autres REP auxquelles sont déjà soumis les acteurs du bâtiment.

Pour l'heure, les 15 fédérations présentes autour de la table ont jusqu'à janvier prochain pour faire part de leurs remarques et de leurs inquiétudes.

Au nombre de celles-ci figure le délai de mise en place de la REP. Une des demandes porte sur la mise en place progressive de cette REP afin qu'elle n'englobe pas l'ensemble des volumes et des typologies de déchets dès janvier 2022, mais qu'elle concerne en premier lieu les déchets dont les filières de recyclage seront déjà en place. L'inquiétude concerne également certains déchets particuliers comme les déchets amiantés : l'amiante n'étant plus utilisé, le financement du retrait et du traitement de l'amiante déjà posé ne peut se faire par écocontribution. Reste à savoir comment il pourra être assuré.

Bruno Mortgat

*L'usine Bioval permet au cimentier Vicat d'alimenter en combustibles de substitution son usine de production.*



**mat** environnement **Oui, je m'abonne**  
sur CONSTRUCTIONCAYOLA.COM

# ILS PARLENT DE NOUS...

# Le Mille Pattes

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



Découvrez l'Over-Quick sur [cramaro.fr](http://cramaro.fr)



## L'ÉVOLUTION SMART.

Développement de l'ingénierie, innovation technologique, évolution numérique : Cramaro est prêt à relever les nouveaux défis de la technologie et de la communication. La mission ? Un service toujours plus convivial.



### PORTE-BUS

Pour répondre aux applications particulières de ses clients, l'entreprise a développé des matériels spécifiques pour le transport de bus et de car, y compris ceux de grande longueur. « Nous avons réalisé une remorque avec les compléments de nos chargeurs et carrossiers. Avec un cahier des charges strict et complet, sécurisant la manipulation et le transport d'un bus. Nous prenons en charge toutes sortes de Bus jusqu'à 20 mètres de long. Grâce à sa conception, nous pouvons charger en moins de 10 min un bus sur une remorque de dimensions standards. »



### NOUVELLES ACTIVITÉS

Nouveauté depuis 2020, l'entreprise s'est lancée dans le levage, avec une grue mobile de 60 tonnes livrée en janvier, suivie d'une 100 tonnes en juin. Une nouvelle grue de 160 vient d'être livrée et une 60 tonnes arrive dans quelques jours. Toutes les grues sont de marque Liebherr. Cette activité grue mobile complète les prestations de manutention déjà proposées avec les grues auxiliaires (de 40 à 60 t/m Palfinger et Hiab). Elle permet à l'entreprise de proposer à ses clients, notamment dans le secteur de la construction modulaire et de préfabriqués, une prestation globale comprenant transport et levage.



Hormis pour le renouvellement de véhicules (notamment des tracteurs en motorisation propre, une nouvelle semi-remorque porte-bus et de nouvelles remorques), l'entreprise aujourd'hui bien équipée, s'oriente vers un ralentissement de ses investissements. « Nous allons cependant encore réceptionner deux nouveaux porte-engins 5 essieux, un Nooteboom et Goldhofer ! » soutient Sylvain Protat. « Notre objectif cette année est de poursuivre la progression de l'entreprise, en rentabilisant bien notre parc matériel existant, et de continuer à bien servir nos clients. Parallèlement, nous continuons notre transition énergétique et notre mouvement environnemental. »



### ITER CONVOIE XXL

Capelle Oversize pris en charge un colis de 410 tonnes et de 10 m de large !

#### MAN : NOUVELLE GAMME PORTEURS

La nouvelle gamme porteur MAN Distribution et Construction est disponible. Le constructeur dispose désormais d'une gamme complète...

#### ISTRANS PREND LA PROMENADE DES ANGLAIS

La société Istrans a transporté un transformateur de plus de 100 tonnes depuis le port de Nice jusqu'au site RTE.

#### DOSSIER BÂCHES : ON PASSE À L'AUTOMATIQUE

De la simple bâche au système automatique, le développement de cet équipement s'est appuyé sur une évolution des exigences de sécurité...

#### DOSSIER BENNES : MOINS PIRE QUE PRÉVUE

Avec une baisse d'environ 15% en 2020, suite à une année 2019 exceptionnelle, le monde de la benne a plutôt bien traversé l'épreuve de cette année...



## ILS PARLENT DE NOUS...

### Le Mille Pattes Magazine

#### UN NOUVEL ESSIEU 10 TONNES POUR LES GRUES DE GROS TONNAGE

Dans un contexte de demande croissante de grues auxiliaires sur camions de plus en plus puissants, MAN fait évoluer ses modèles de trois et quatre essieux des gammes TGS et TGX. Désormais, un nouvel essieu non entraîné d'une charge à l'essieu de dix tonnes vient remplacer l'essieu précédent d'une capacité de neuf tonnes. La capacité de charge de la grue s'en trouve augmentée en étendant la portée d'exploitation des grandes grues de chargement par-dessus la cabine du conducteur. Par exemple, sur un chantier de mise en place de poutre de charpente, le véhicule est parfois empêché d'être positionné de manière optimale (voie d'accès étroite, surfaces de dépose limitées...). Un essieu avant d'une charge sur l'essieu de 10 tonnes permet d'installer des grues auxiliaires plus performantes avec une portée plus grande. Pour la pose de la charpente des combles, la grue peut soulever ou transférer des charges plus lourdes vers l'avant.

Ce nouvel essieu avant 10 tonnes avec ressorts à lame en construction droite ou coudée est disponible pour les châssis 6x4 et 8x4 des gammes MAN TGS et MAN TGX avec tous les modèles de cabines, sur des châssis de hauteur standard et intermédiaire. Par ailleurs, un cadre de 9,5 millimètres et des inserts supplémentaires de platines métalliques dans ce cadre peuvent contribuer à augmenter la rigidité et la charge. D'autres aménagements peuvent être proposés en fonction des besoins du client et des exigences du constructeur de la grue.



### Le Mille Pattes Magazine



## NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

**PALFINGER**

### SERVICES ET TECHNOLOGIES POUR RELEVER VOS DÉFIS

Des matériels fiables, des innovations adaptées à vos besoins, un service performant. Le réseau Palfinger est mobilisé à 100% pour vous aider à concrétiser vos projets !

LIFETIME EXCELLENCE



PALFINGER.FR

Le Mille Pattes Magazine

## C'EST PAS SI MAL POUR LES BENNES !

Avec une baisse d'environ 15% en 2020, suite à une année 2019 exceptionnelle, le monde de la benne a plutôt bien traversé l'épreuve 2020 et table sur une reprise de l'ordre 8% pour 2021

**S**elon les chiffres de la Fédération française de la Carrosserie, les immatriculations de bennes sur VUL ont diminué de 18%, celle des bennes sur porteurs de 9% et les semi-bennes de 16%. « Après une année 2019, qui avait été d'un niveau record, finalement les résultats ne sont pas aussi catastrophiques qu'on aurait pu le croire, estime Patrick Cholton, Président de la FFC. Le moral est aujourd'hui bon, car l'activité pour nos entreprises est bonne, soutenue par les chantiers, de plus ceux qui ont pris un PGE peuvent le reporter d'un an ce qui soulage les trésoreries. Pour 2021, nous tablons pour le secteur des bennes sur une reprise de + 8% pour les VUL et les semi et un niveau égal pour les bennes sur porteurs. »



36 > lemillepattesmagazine.com

# ILS PARLENT DE NOUS...

## Le Mille Pattes Magazine

### RÉGLEMENTATIONS



Patrick Cholton, Président de la FFC.

Le secteur se prépare surtout à la mise en place de nouvelles évolutions réglementaires, qui concernent la sécurité. En juillet prochain entre ainsi en vigueur une nouvelle réglementation concernant les ridelles hydrauliques, qui doit sécuriser le véhicule en cas de benne levée, ridelle ou porte ouverte lorsque le camion roule. La vitesse du camion doit être limitée à 15km/h tant que les deux ridelles latérales ne sont pas fermées. Une alarme sonore et/ou visuelle en cabine doit être prévue pour alerter le conducteur. Les carrossiers constructeurs anticipent déjà depuis plusieurs mois ces nouvelles évolutions réglementaires.

Dans la même volonté de sécurité accrue, la mise en place de la signalisation des angles morts sur tous les véhicules de + 3,5 tonnes a également dû être intégrée depuis le début de l'année. « Je pense que l'on va s'orienter aussi de plus en plus vers des caméras sur les véhicules pour donner une meilleure visibilité aux conducteurs. Mais aujourd'hui, il faut sensibiliser tous les usagers de la route, particulièrement les piétons et cyclistes aux angles morts dans la visibilité du conducteur d'un camion. »

Un autre point de réflexion de l'ensemble de la profession : l'objectif d'ici 2030-2040 est d'avoir des émissions de particules à zéro. Les constructeurs de VI élaborent tous leurs gammes de véhicules « propres », lesquels vont devoir aussi s'adapter aux carrosseries et à leurs besoins. La FFC va d'ailleurs proposer une étude « VisionAir » tous les deux ans sur le développement des différentes énergies sur les VI, avec des prospectives sur les besoins en énergie à l'appui. Comme le nombre de points de recharge électriques au fur et à mesure de l'équipement en véhicules dans les parcs par exemple.

D'ici là, les bennes évoluent... tour d'horizon...



## Le Mille Pattes Magazine



### PLUSIEURS INNOVATIONS SUR LES BENNES VINCENT



**L**es Bennes Vincent bénéficient cette année de plusieurs innovations. Tout d'abord, la nouvelle commande électrique équipe désormais toutes les Bennes Vincent neuves. Nouvelle ergonomie, branchement Plug&Play, nouvelles fonctionnalités. Elle répond aux exigences de la réglementation d'une alerte en cabine (lorsque la ridelle est ouverte). Elle offre également aux utilisateurs une interface plus moderne, en permettant une manipulation centralisée de tous les éléments de la benne (ridelle, porte, bûchage, benne).

Autre innovation, mise au point notamment pour répondre à la demande de certains de ses clients, Bennes Vincent a conçu une nouvelle échelle pour les véhicules équipés d'une benne et d'une grue. L'avantage de cette nouvelle échelle: elle se range facilement sur la face avant de la benne, entre la benne et la grue. Elle prend peu de place et répond aux nouvelles normes d'accès dans la benne depuis le sol, ridelle ouverte ou ridelle fermée. Elle pourra également être couplée avec un capteur d'échelle sortie. Le Bureau d'étude du groupe, sous la houlette de David Kueny, a mis au point une déclinaison spécifique Benne sèche 26 et 32 tonnes de cette échelle coulissante sur la face avant, qui pourra en outre être couplée avec un bûchage Cramaro par exemple.

Les bennes Vincent outre le site d'origine de Cernay en Alsace, sont aussi issues de ses deux sites de production en Pologne. Dans une gamme en perpétuelle évolution, les modèles sont répartis en plusieurs grandes séries : CONCAVE avec les Bibennes, Tribennes, Entrepreneur, Transporteur pour des porteurs de 16 t de PTAC et plus; la série Multiblocs qui rassemble pour les véhicules 19, 26 et 32 t., construites en acier Hardox 500TUF dont la première unité vient d'être montée par la Carrosserie Preudhomme pour les Transports Lemaitre. Enfin, une gamme de Bennes sur Berce, est également disponible, construite sur la gamme de bennes Porteur, et déclinées en bennes TP, Multi-Blocs ou Bibenne.



## NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

# VINCENT

## BENNE MULTI-BLOCS NOUVELLE GÉNÉRATION

NOUVEAU : STRUCTURE EN ACIER HARDOX® 500 TUF  
ÉCHELLE D'ACCÈS REPLIABLE CONFORME À LA NORME NF R17-109

- >> RÉSISTANCE
- >> DURETÉ
- >> RÉSILIENCE

ROBUSTESSE - FIABILITÉ - DESIGN



GROUPE-VINCENT.FR

### Le Mille Pattes Magazine

## LES LIVRAISONS

### TRANS LG PASSE AUX 4 ESSIEUX !

Davy Landier, gérant de la société Trans LG dans la Vienne, vient de faire l'acquisition d'un nouveau porte engins Nootboom de 4 essieux. En parallèle de son activité de transport frigorifique, il souhaitait développer le transport exceptionnel et a donc investi dans ce modèle doté de 4 essieux directionnels hydrauliques qui vient renforcer son parc. Extensible, il est doté d'une suspension hydraulique grand débattement, d'une fosse à bras de pelle, et la largeur de plateau atteint 2740 mm.



### PREMIÈRE NOOTEBOOM POUR LES TRANSPORTS MORIN (56) !

Afin de diversifier leur activité, les Transports Morin, basés à Tréal (56) viennent de réceptionner une nouvelle Nootboom OSD méga, plateau surbaissé extensible avec 3ème essieu autosuiveur. Entièrement métallisé, équipé d'anneaux d'arrimages et de nombreuses poches à ranchers, il est extensible jusqu'à 20 mètres.



### MLT RÉCEPTIONNE SA NOUVELLE FAYMONVILLE

La société Sud Remorques vient de livrer à MLT une nouvelle semi-remorque Faymonville type Multimax 2 essieux, plateau court 6800 mm fermé et télescopique de 3800 mm, essieux directeurs avec radiocommande et fixations porte-containers (1x20/ 2x20/ 1x40). Elle est attelée au tracteur 8x4 avec sa grue de gros tonnage Palfinger PK 135 002 TEC 7.



### DEUX NOUVEAUX PORTE-ENGINS POUR CHARIER

La société Charier vient de réceptionner deux nouveaux porte-engins Nootboom : un 3 essieux « classique » et un « 3+1 » équipé d'une suspension hydraulique et d'essieux directionnels pilotés par radio commande pour l'agence de Montoir. Cette nouvelle semi-remorque est également équipée d'une fosse pour bras de pelle, d'une extension de 3 mètres avec traverse mobile et plateau chanfreiné afin de faciliter le positionnement d'une machine à pneus dans l'extension. C'est le partenaire Kertrucks Trailers qui a réalisé la livraison de ce matériel.



### VRD FRANCE LIVRÉE D'UNE NOUVELLE SEMI-REMORQUE FAYMONVILLE

La société VRD France, basée à Noordpeene dans les Hauts-de-France, est spécialisée dans les travaux de démolition, de sciage, de désamiantage, de dépollution de sol, de terrassement et... de VRD ! Des activités très variées donc, qui nécessitent une solution de transport adaptable. L'entreprise a opté pour une semi-remorque Faymonville : un porte-engin MultiMAX télescopique à direction hydraulique 1+3 essieux avec fosse pour bras de pelle et suspension hydraulique, permettant une charge utile de 44t en deuxième catégorie. Une fosse dans le chanfrein arrière aide à poser le bras de la pelle. La longueur du plateau de chargement s'élève à 9 200 mm et elle est techniquement extensible de 2 800 mm.



➔ [lemillepattesmagazine.com](http://lemillepattesmagazine.com)

# ILS PARLENT DE NOUS...

**BIOCARBURANTS : DÉCARBONATION EN ROUTE**

La passion du camion  
**France Routes**  
 www.franceroutes.fr

AVRIL 2021 - N° 469

**SHOW TRUCK**

**Tuning Scania à la danoise**

**ESSAI**

**Le nouveau MAN TGS**

**SPÉCIALISTE**

**L'aspiratrice au biogaz de Noblet**

**PRISE EN MAIN**

**Renault Trucks C440 : il n'a peur de rien !**

**CE MOIS-CI ON A TROUVÉ UN RESTO OUVERT !**

**Le Bistrot Ve...**

L 14546 - 469 - F. 5,20 € - RD

DEL/LUX 6,00 € - SUR 10,20 CHF - CAN 10,40 \$CAN - DOM/A 7,00 € - DOM/S 6,00 € - TOM/A 1 400 XPF - TOM/S 700 XPF - ALL/ESP/ITA/FIL/PORT (Cont) 6,30 €

**MESSAGES**

**Travaux tout confort**  
 MAN est très présent dans les TP, à l'image de ce splendide TGX 35.580 à cabine XL, carrossé en approche chantier. Il est équipé d'une benne Vincent Hardox spécial roche, avec bâche à enroulé électrique. La décoration est l'œuvre de Wery MX Stickers, basé dans la vallée de Munster dans le Haut-Rhin. C'est Robin Rieg, le chauffeur du camion, qui nous envoie ces photos, très satisfait de son nouvel ensemble.



**Prince de la nuit**  
 Pour illuminer les nuits d'hiver et de Covid, heureusement qu'il nous reste les camions préparés ! Celui que conduit Sébastien Milot pour les transports Stefanski, basés à Amilly dans le Loiret, est un Scania S500 S avec suspension intégrale et intérieur soigné : télévision, réfrigérateur, micro-ondes, etc. Il roule en conteneur et l'entreprise transporte principalement en frigo et bûché.