

LA REVUE DE PRESSE

2023

SYGMAT



2EME TRIMESTRE DE 2023

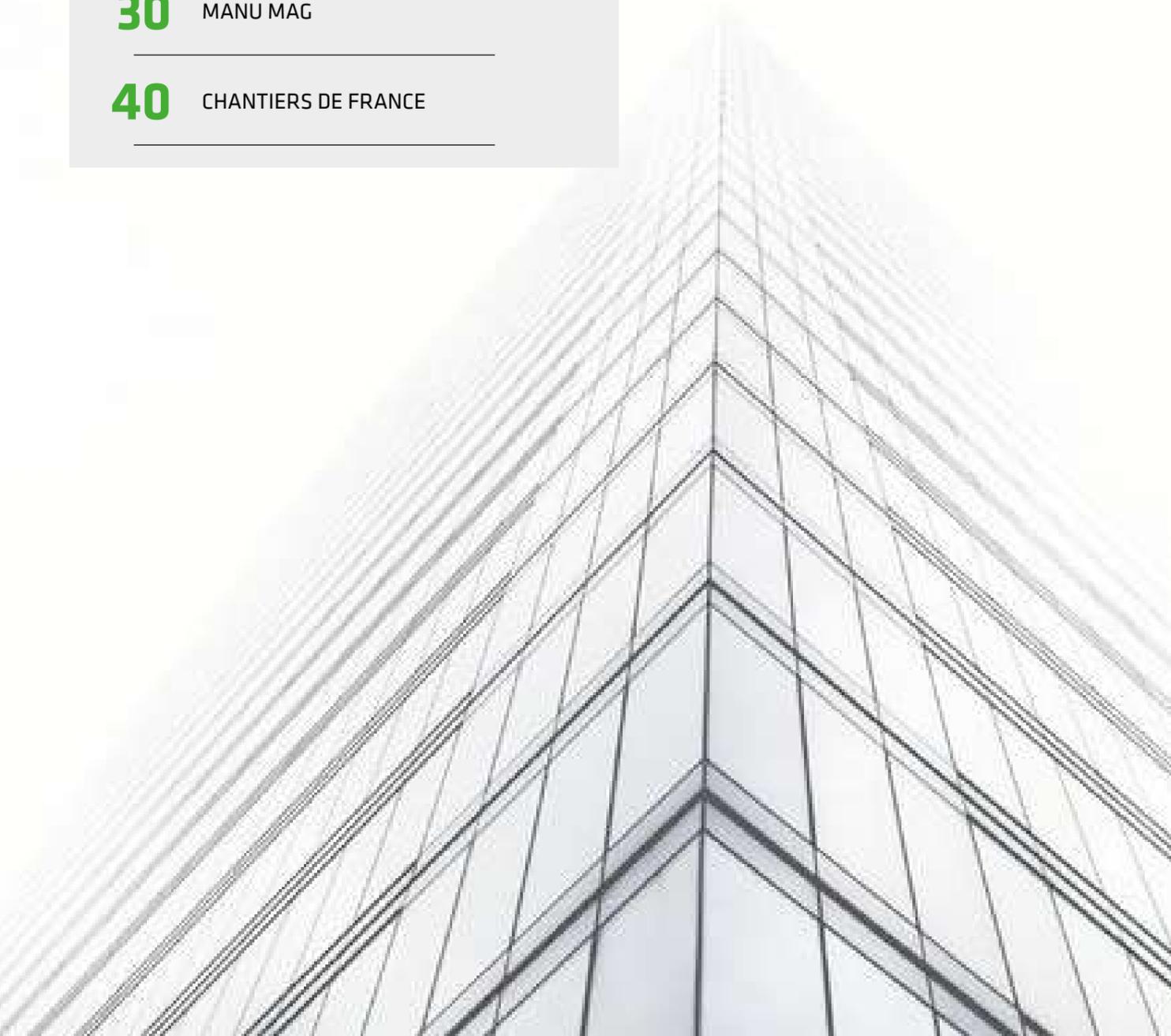
16 BTP MAGAZINE MATÉRIELS

18 BTP MAGAZINE CONSTRUCTION

28 SOLSCOPE MAG

30 MANU MAG

40 CHANTIERS DE FRANCE





btp magazine n°356

btp
magazine
matériels

PANORAMA

UN PARTERRE
DE NOUVEAUTÉS



GRAND FORMAT

LA BONNE
OCCASION

ÇA BOUGE
MATÉRIELS

Polybenne Palfinger ou la polyvalence sans effort

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

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

AUTOMATISER LE PLUS POSSIBLE

Les critères ? La polyvalence évidemment, mais surtout, la

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

STANDARDISATION DU PRODUIT

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



L'IMMEUBLE LIGHTWELL À LA DÉFENSE RENÂÎT DE SES GRAVATS

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

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

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

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

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



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

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

btp construction N° 354



DÉMOLITION

MARSEILLE NE PERD PAS LA FAÇADE



btp magazine n°356
btp
 magazine
 construction

**PARTENAIRE
 EXPERT**

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

spie batignolles
 / fondations



6



8



12



18



24



26



30

SOMMAIRE N° 356

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



Cahier BTP Construction 356 - Ne peut être vendu séparément de BTP Matériaux n°356 / mai 2023 - BTP CONSTRUCTION
 Présidente et directrice générale : Florence Cayola Directrice générale adjointe : Christophe Billaud - direction@groupe-cayola.com /
 Fondée par Jean et Florence Cayola en 1982 - Siège social : 3 quai Corré 78430 - Louveciennes - France. Tél : +33 (0)1 30 08 54 14 Fax :
 +33 (0)1 30 08 54 15 - direction@groupe-cayola.com - www.constructioncayola.com - BTP Magazine est édité par la SASL TP Presse
 au capital de 152 000 €. Membre de la coopérative de la presse périodique - Directeur de la publication : Florence Walter - direction@btpmagazine.com
 Rédaction : direction@btpmagazine.com Directrice de la rédaction : Florence Cayola - Rédactrice en chef : Julie Petit-Tortorel. A participé
 à ce numéro : Christine Reynaud. PUBLICITE direction@groupe-cayola.com - Rubrique Services : Mathieu Cassini. magazine@btpmagazine.com
 Cadeau - ABONNEMENTS : abonnement@btpmagazine.com - 3 quai Corré - 78430 Louveciennes - Tél : +33 (0)1 30 08 54
 13 - Commerce Partenaire : CITE T. 800 01 - Dépôt légal à la parution - Distribut. par MLP - ISSN 0269 - 1905 - La direction n'est pas
 responsable des textes. Illustrations, dessins et photos publiés qui engagent l'auteur responsable de leurs auteurs. Toute réimpression
 ou reproduction intégrale ou partielle par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement de l'auteur ou de l'éditeur est illicite
 (article L. 122 - 4 et L. 122 - 5 du code de la propriété intellectuelle). COPYRIGHT Tous droits réservés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Propos recueillis par
Julia Tortorici

LE SAVIEZ-VOUS ?

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



Gilles Hovhannessian



btp Oui, je m'abonne
sur CONSTRUCTIONMAGAZINE.COM

NOTRE INSERTION DANS CE NUMÉRO...

SYGMAT **SENNEBOGEN**

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

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






btp Oui, je m'abonne
sur CONSTRUCTIONMAGAZINE.COM

LE GROUPE VINCENT PÈSE 286 M€ EN 2022

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

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

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

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

LES CHIFFRES

L'année écoulée aura vu la vente de 107 plateaux, 480 bennes, 80 grues de chantiers et pelles de manutention, 79 matériels pour

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



btp construction N° 356

DES SYNERGIES DANS LA DRÔME

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

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

DES DÉVELOPPEMENTS EN RÉGION PARISIENNE

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

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

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

IT



btp Oui, je m'abonne
sur CONSTRUCTIONCAYOLA.COM



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

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

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

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

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

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

btp construction N° 356



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

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

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

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

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

IT.

btp Oui, je m'abonne
btp construction N° 356
BTP CONSTRUCTION CAYOLA.COM

NOTRE INSERTION DANS CE NUMÉRO...

N°23 | JUIN 2023

géotechnique, forage et fondation

SOLSCOPE MAG

CHANTIERS À CREUSER

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

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

DOSSIER
TRAVAUX SOUTERRAINS
L'ART CACHÉ DE L'INGÉNIEUR :
LE MONDE SOUTERRAIN
PAGE 38

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

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

SYGMAT **SENNEBOGEN**

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

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

SYGMAT.FR

ON PARLE DE NOUS...

N° 27 - AVRIL/MAI 2023

MANU MAGAZINE

MANU MAG

#27 WWW.JDLGROUPE.COM

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

LA NOUVELLE AC 4.070-2

TADANO

SOMMAIRE

N°27 AVRIL/MAI 2023

- 8 ÉVÈNEMENT**
JDL 2023, RENDEZ-VOUS À BEAUNE !
- 12 INTERVIEW**
Nathalie Loch, Cheffe de projet hydrogène à FAER Bourgogne-Franche Comté
- 14 RENCONTRE**
Emilie Fruisse, Directrice général PALFINGER FRANCE
- 20 REPORTAGE**
Valente Grue Assistance prépare la prochaine reprise
- 24 NOUVEAUTÉ**
JCB élargit sa gamme de nacelles



40



- 27 DOSSIER**
Nacelles : nouveaux acteurs EN FRANCE
- 34 PUBLI-REPORTAGE**
Megalift souffle sa première bougie
- 40 REPORTAGE**
SCALES : croissance sans escale !
- 44 DOSSIER**
Grues mobiles : nouvelle donne !
- 56 LE MOUFLET**
Toute l'actualité de la profession



27

Mensuel N°27
AVRIL/MAI 2023
Prix du numéro : 9,90 euros TTC
MANUMAG - 301 place Margue - 52000 REAUME
Tel : +33(0)3 80 31 70 80
Site : www.jdlgroupe.com
e-mail : info@jdlgroupe.com
Abonnements : 11 N°/ans : 100,00 TTC Euros

France et étranger, Europe
+ 30 euros Magasin + 4,40 euros Livraison (hors)
Dépôt légal à la parution
N° de commission paritaire : 24 000 001
RCSF - En France - Imprimé en France
Dépôt légal à la parution
F. Desobry
MANUMAG est édité par les Editions du Journal d'aujourd'hui

PEFC 1000 2019 - www.pefc.org - Le produit issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. Logo PEFC 100

EMILIE FRAISSE, DIRECTRICE GÉNÉRAL PALFINGER FRANCE : « LE MARCHÉ EST ENCORE TRÈS HAUT »

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

Manumag : pourquoi avoir construit ce site à Livron ?

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

Manumag : le marché était encore très dynamique en 2022 ?

Emilie Fraisse : En 2022, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 234 M€, contre environ 283 M€ en 2021, mais avec une baisse d'environ 30% des prises de commandes. Le marché français a été encore très haut en 2022 avec environ 6000 grues et autant de bras, quand les capacités de montage sont d'environ 4500 unités en moyenne. Nous avons constaté une cassure après le printemps 2022 en raison de la flambée des prix. Les carnets de commandes étaient très bien garnis, et les difficultés sont toujours de gérer les délais de livraison des châssis. Notre clientèle se répartit toujours de façon équilibrée entre grands comptes et PME/TPE. Nous travaillons aussi avec les constructeurs de châssis pour environ 400 véhicules entre les bennes et les grues. Mais aujourd'hui, le

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

Manumag : comment se profile 2023 ?

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

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

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

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

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



MANUMAG MAGAZINE

RENCONTRE

PALFINGER FRANCE ET LE GROUPE VINCENT

Le groupe Vincent intervient dans 4 métiers :

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

Fondé en 1884 par Auguste Vincent, charbon à Étoile-sur-Rhône, le Groupe Vincent a pris son premier grand virage en 1990, quand de carrossier il devient distributeur des grues Palfinger. En 2012, Palfinger France rachète Guima France (après que Palfinger ait racheté Guima), Sygmat rejoint le groupe Vincent en 2014 et apporte la distribution des marques Sennebogen et Ormig. Plusieurs filiales ont été créées au fil du temps, avec le rachat des concessionnaires. Dernière en date, l'ouverture de Palfinger Paris Est en 2022 et de son atelier SAV basé à Collégien. Désormais, le groupe s'appuie sur un réseau de plus de 110 points de SAV. Il supervise aujourd'hui 24 sociétés dans 37 sites.

LA « BOUTIQUE » : UNE TRENTAINE DE MATÉRIELS EN DÉMO

Ce site de Livron, construit et aménagé fin 2020, accueille les équipes de Palfinger France et Sygmat. Il comprend deux bâtiments : le premier de 1800 m2 sur deux étages, accueille les bureaux. Le second de 4000 m2 se répartit entre magasin, salles de formation et un hall pour les véhicules dédiés aux formations. Les toits et ombrières sont équipés de panneaux photovoltaïques. Et surtout, « la Boutique » réunit tous les matériels de toutes les marques, avec l'objectif d'avoir toujours une trentaine de matériels en démonstration en permanence. Nous voulons pouvoir présenter un matériel dans chaque application de nos clients. Ils sont aussi accessibles à notre réseau, explique Emilie Fraisse. Ce sont aussi des véhicules que les clients peuvent souvent acquérir directement... »

16 jdlgroupe.com



RENCONTRE

MANUMAG MAGAZINE

300 PERSONNES POUR LA PREMIÈRE JOURNÉE BTP

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

nécessitant une grande portée et une puissance de levage maximale. Ils ont également pu juger des performances des grues Epsilon Palfinger avec benne preneuse se repliant dans le gabarit de véhicule. Les chargeurs et grues télescopiques Sennebogen ont démontré leurs capacités pour le transport de matériaux et la manutention sur chantier. Enfin, parmi les nombreux matériels présentés, les véhicules à énergies alternatives étaient présentés : un 6x2 Scania électrique équipé d'un bras polybenne télescopique PHT30TEC et un ensemble benne-grue monté sur un 6x2 Volvo électrique.



jdlgroupe.com 17



SYGMAT SENNEBOGEN

SYGMAT, distributeur exclusif SENNEBOGEN en France :

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

SYGMAT.FR

NOTRE INSERTION DANS CE NUMÉRO...

N° 28 MAI/JUIN 2023

MANU MAGAZINE

MAG

#28 WWW.JDLGROUPE.COM

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

numéro 1 du levage et de la manutention

MEDIACO

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

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

17 Avenue André Roussin
13016 Marseille
Tél : +33 (0)4 91 03 81 91
Fax : +33 (0)4 91 09 02 82

Click to view in fullscreen

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

FLEXIBILITÉ ET MOBILITÉ POUR CHAQUE CHANTIER

SYGMAT

SENEBOGEN

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

- Capacités de levage de 15 à 110 t
- Déplacement en charge
- Tous les tableaux des rangles sur 360°
- Télésteupage en charge

SYGMAT DISTRIBUTEUR EXCLUSIF SENEBOGEN EN FRANCE

SYGMAT.FR

CHANTIERS DE FRANCE

ENTREPRISES, MATÉRIELS ET TRAVAUX DE TERRASSEMENT, VRD, GÉNIE CIVIL, TRAVAUX SOUTERRAINS/FLUVIAUX/MARITIMES, FONDATIONS SPÉCIALES

WWW.CHANTIERSDEFRANCE.FR

N°551 MAI 2023

DOSSIER

TOPOGRAPHIE
La 3D fait son trou

p.14

INTERVIEW

Paul-Henri Dubreuil,
président du groupe
Dubreuil

p.10

MATÉRIEL TENDANCE

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

p.20

EN ACTION

Centrale à béton Siera : les moyens de la diversité

p.38



SENNEBOGEN 683 E

L'apport du télescopique



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

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

LA RÉDACTION AIME
SENNEBOGEN 683 E

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

XCMG XGC 88000

Aux confins de la limite d'élasticité

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



LA RÉDACTION AIME
XCMG XGC 88000

Les performances opérationnelles.
Le design de la flèche.