

LA REVUE DE PRESSE

2025

SYGMAT

A stack of various pens and pencils, including ballpoint pens, rollerballs, and pencils in different colors like blue, green, orange, and purple. They are stacked haphazardly on a dark, textured surface. The background is a soft, out-of-focus gradient.

4ÈME TRIMESTRE DE 2025

58 BTPMAG

62 ENVIRONNEMENT MAGAZINE

64 MANUMAG 45

64 TPA SPECIAL

70 MANUMAG 46

73 TPA 62

BTPmag

N° 379 - DÉCEMBRE/JANVIER 2026

ILS PARLENT DE NOUS...



KOBELCO

La démolition dans le sang !

QR codes for SK350DLC, SK400DLC, SK550DLC, and SK1300DLC models.

N°1

Built for Perfectionists™

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY EUROPE B.V.

CONTACTFRANCE@KOBELCO.COM
WWW.KOBELCO-EUROPE.COM



/// Grands formats ///

La ligne 15 Ouest du Grand Paris Express creusée toutes « flèches » dehors

NGE, EN GROUPEMENT AVEC WEBUILD ET EQUANS FRANCE (AU TRAVERS DE SES ENTITÉS AXIMA ET INEO), INTERVIENNENT SUR UN MORCEAU DE LA LIGNE 15 OUEST DU GRAND PARIS EXPRESS. CE LOT DE 7 KM DE TUNNELS ET DE 4 GARES PRINCIPALES REPRÉSENTE À LUI SEUL UN MONTANT DE 1,38 MILLIARD D'EUROS, AVEC UNE LIVRAISON PRÉVUE FIN 2031.

Depuis plusieurs mois déjà, NGE Fondations intervient sur l'excavation des parois moulées en vue de réaliser les fondations profondes des deux premiers ouvrages du lot. Le premier, l'ouvrage de service « Les Caboeufs » est situé sur la commune de Gennevilliers (92). Ce site sera la base technique pour le départ du tunnelier qui doit réaliser 7,5 km de galerie. La particularité sur ce lot réside dans le mode opératoire de percement du tunnelier, qui se fera en deux tirs successifs. Une première section de 1,2 km sera réalisée vers l'Est jusqu'à Saint Ouen. Un fois retournée il réalisera un second tir vers l'ouest pour assurer la liaison jusqu'à

Le trio de grues et pelles à câbles Sennebogen sur le chantier de lancement du tunnelier « Les Caboeufs » à Gennevilliers : une 6130HD en forage à la benne à parois, en tandem avec une hydro-haveuse, la 6140HD en manutention lourde, et la grue 3300 en opérations de levage de cages d'armature

la gare de « Bécon les Bruyères » en direction de Courbevoie / La Défense. Sur ce chantier NGE Fondations finalise déjà la construction des panneaux de parois moulées en épaisseur 1 200 mm et s'apprête à passer le relais aux équipes de terrassement et génie civil qui vont excaver le puit et ainsi créer la boîte qui accueillera le tunnelier à compter de l'automne 2026. Sur ce chantier de fondations profondes, les opérations de forage ont été assurées en tandem par une pelle à câbles Sennebogen 6130HD équipée d'une benne mécanique Stein et d'une hydro-haveuse (ou « cutter » en anglais).

Les panneaux ont été réalisés à une profondeur de 50 m pour les parois périphériques (épaisseur 1 000 mm) et pour la structure de refend centrale (épaisseur 1 200 mm). Deux bouchons viennent compléter l'ouvrage à chacune de ses extrémités pour assurer un sas d'étanchéité aux tirs du tunnelier dans chacune des directions.

Les opérations de manutention, notamment des cages d'armature ont également été réalisées par une grue treillis sur chenilles Sennebogen 3300, d'une capacité de levage 125 t, mise à disposition par le loueur spécialisé Force-Loc. Dotée d'un treuil principal et d'un treuil auxiliaire, la grue assure le relevage

des sections de cages en toute sécurité et en préservant l'intégrité des structures métalliques soudées. Pour compléter le parc d'engins sur ce chantier, une troisième grue / pelle à câbles Sennebogen 6140 HD a rejoint le site pour assurer les levages lourds. Equipée de deux treuils en chute libre de 350 kN, cette dernière sera également mobilisée, en forage avec une benne de 1500 mm, dès début 2026 sur le prochain chantier de la Gare des Agnettes (92).

« Nous allons poursuivre le prochain chantier de la Gare des Agnettes avec les mêmes types de matériel de levage et de forage, des grues à flèche treillis, une Sennebogen 6130HD pour les manutentions lourdes et une 6140HD pour le forage à la benne à parois car les épaisseurs de forage atteindront 1500 mm sur cette gare. Le soutien technique des équipes Sygmat, le distributeur de la marque en France, sur ce projet et leur appui logistique pour les opérations de mobilisation / démobilisation des engins sont appréciables. », déclare Ninos Salur, Ingénieur Travaux

LA GARE DES GRESILLONS

La future gare Les Grésillons, également située à Gennevilliers sera le premier ouvrage traversé par le tunnelier à une profondeur

BTP Magazine N°379 53



La grue sur chenilles Sennebogen 3300 de l'entreprise Force-Loc assure les mises en place de cages d'armature sur le chantier de lancement du tunnelier « Les Caboeufs » à Gennevilliers.

« Nous allons poursuivre le prochain chantier de la Gare des Agnettes avec les mêmes types de matériel de levage et de forage, des grues à flèche treillis, une Sennebogen 6130HD pour les manutentions lourdes et une 6140HD pour le forage à la benne à parois car les épaisseurs de forage atteindront 1500 mm sur cette gare ».

Ninos Salur,
Ingénieur Travaux

de 27 m lors de son second tir en direction de l'Ouest. Les dimensions de la boîte qui constituera cette future gare sont de 25 x 108 m. La première complexité technique pour la réalisation des fondations profondes réside dans la proximité immédiate des infrastructures existante du RER C. En effet la gare Les Grésillons sera le point d'interconnexion avec la ligne SNCF et accueillera 60 000 voyageurs par jour. Une autre source de complexité est liée à la proximité de la Seine, qui confère au sous-sol des caractéristiques imposant des parois imposantes pour supporter l'ouvrage : jusqu'à 67 m de profondeur en épaisseur 1 500 mm. Sur ce chantier, les opérations de forage sont assurées par deux porteurs équipés de bennes à parois et d'une hydro-haveuse. Les levages lourds se font avec une grue sur chenilles et les opérations de manutention sont prises en charge par la grue télescopique sur chenilles Sennebogen 673E, d'une capacité de levage de 70 t. La grue télescopique a été choisie ici pour sa compacité et sa polyvalence. « Elle nous permet de répondre à de multiples besoins sur le site dans toutes les phases de la construction : préparation des cages d'armature, opérations de bétonnage, et toutes les manutentions rapides d'un bout à l'autre du chantier. Sa capacité à se déplacer



Sur la ligne 15 Ouest, les grues réalisent de multiples ouvrages complexes de fondations profondes.

en charge et à ajuster sa longueur de flèche librement, y compris en charge, sont de vrais atouts pour nos équipes » précise Loris Berniot, Ingénieur Travaux.



En face à face une pelle à câble en excavation benne à parois, et une hydro-haveuse qui excave et qui bétonne en même temps.

BTP Magazine N°379 • 54

ENVIRONNEMENT MAGAZINE

n°1821 - Octobre 2025

Enquête

La RSE au chevet de la santé



NOTRE INSERTION DANS CE NUMÉRO

SYGMAT

pollutec 7-10 OCT 2025 LYON EUROPO FRANCE

EMPLOIEMENTS 2025

SENNEBOGEN

ROBUSTESSE ET FLEXIBILITÉ

SENNEBOGEN PROPOSE L'OFFRE DE MANUTENTION INDUSTRIELLE LA PLUS ETENDUE DU MARCHÉ

PELLES DE MANUTENTION INDUSTRIELLE :

- » Gamme étendue de 17T à 420 T pour tous les usages
- » Depuis plus de 30 ans, 100% des modèles de la gamme proposés en motorisation électrique
- » Nouvelle génération du cœur de gamme «environnement» disponible sur batteries

GV

GROUPE VINCENT

SYGMAT DISTRIBUTEUR EXCLUSIF SENNEBOGEN EN FRANCE

SYGMAT.FR



TPA
TRAVAUX PUBLICS & AMÉNAGEMENTS MAGAZINE

**SPÉCIAL DÉMOLITION
GRANDE HAUTEUR**



Les configurations d'équipements sont multiples et variées (pied, flèches, rallonges, balancier) pour obtenir une combinaison parfaite sur site. Les pelles sont quasiment toutes munies d'une trains de chaînes à voie variable, à l'exception d'une Sennebogen sur roues.



conception (Kobelco et Komatsu par exemple), d'autres sont des adaptations par le constructeur de machines de terrassement, que l'on retrouve « d'habitude » en carrières ou en production. Ils partent alors de bases existantes dans la gamme pour aboutir à ce résultat. Ajout d'une cabine inclinable, contrepoids additionnel, éventuels blindages, caméras additionnelles, modification du châssis pour en faire une voie variable, autant de transformations lourdes pour arriver à un tel résultat. Singulier à plus d'un titre dans cette liste, même si assez rare en France dans cette catégorie, Sennebogen a détourné l'usage de ses machines de manutention pour en faire de véritables pelles de déconstruction. Si toutes les autres machines disposent, en quasi standard, d'une cabine inclinable jusqu'à 30 °, on retrouve chez l'allemand la fameuse cabine éleuable (jusqu'à 2.50 m) ET inclinable à 30 °

si pratique en manutention. L'autre originalité de Sennebogen, c'est le seul à proposer une pelle de démolition à pneus avec la K12 UVM MOBILE (pelle de 30 t qui peut atteindre jusqu'à 13 m).

Une autre petite particulière dans cet ouvrage, c'est la nouvelle Case CX135E XRD. Conçue par le département des applications spéciales de Sampierrana (qui appartient au constructeur depuis 2021) à partir d'une machine de 9 tonnes, la CX135E XRD a été sérieusement « pimpée » pour atteindre plus de 14 tonnes. S'il reste quelques éléments de la machine d'origine, les modifications ont été nombreuses pour parvenir à cette machine taillée pour les « chantiers urbains ». C'est donc le plus petit modèle de ce classement, mais il trouve naturellement sa place étant une machine 100 % fabriquée par le constructeur. À l'opposé, on retrouve deux monstres capables d'atteindre 40 m sans vasciller avec

la Kobelco SK1300DLC-11 et ... 60 m avec la Liebherr R980 Démolition. Des machines qui ne passent pas inaperçues. Entre les deux, on retrouve de nombreuses machines dans les différentes classes de hauteur.

ÉQUIPEMENTS : QUELLE CONFIGURATION ?

Dans le cadre exclusif des machines travaillant à grande hauteur, et avec des équipements constructeur (pied, flèche, balancier et toutes rallonges confondues) on retrouve donc au catalogue de ces derniers une gamme d'équipements spécial démolition avec des variantes / options particulièrement intéressante. Elles permettent de rendre la pelle totalement adaptée à son chantier. Ça ne sert en effet à rien d'avoir un équipement de 30 ou 40 m quand 20 ou 25 suffisent. C'est la raison pour laquelle les constructeurs ont conçus des « kits » pour pouvoir adapter l'équipement à la hauteur

INTRO



La plupart des marques ont des modèles de démolitions dans leur gamme. Pour d'autres, ce sont généralement des adaptations lourdes de modèles de terrassement.



voulue. Et parfois, c'est un véritable mécano pour parvenir à la hauteur maximale. L'équipement de la Kobelco SK1300 DLC-11, baptisé Next Advance, nécessite l'addition de 5 éléments pour atteindre les 40 m : pied et rallonge de flèche, flèche primaire et flèche secondaire articulées et balancier long. Les éléments s'emboîtent les uns aux autres via des attaches rapides et ils peuvent être enlevés au gré de l'avancement du chantier. Même si je suis ardemment convaincu que « *qui peut le plus peut le moins* », l'opérateur ira plus vite et plus en confiance avec un équipement adapté. Ces derniers sont d'ailleurs conçus pour être aisément transportables d'un chantier à l'autre et un équipement comme celui de la Komatsu PC 490 HRD-11 ne mesure « plus que » 16 310 mm une fois démonté pour un poids respectable de plus de 14 tonnes.

Enfin, il reste deux choses importantes à savoir concernant les machines de démolition, surtout celles qui travaillent à grande hauteur. Leurs cabines de sont pas ROPS FOPS par nature. Enfin, la hauteur de travail max indiquée est théorique. Parce qu'en effet, (et la science est sûre la dessus...) la gravité veut qu'un élément qui chute tombe verticalement. En l'espèce, sur la cabine si l'on tente l'expérience. C'est pourquoi on considère l'espace de travail effectif d'une pelle de démolition en intégrant une distance de sécurité définie par 1 m de recul à chaque fois que l'on augmente la hauteur de travail de 2 m (H/2). ■ **TEXTES_LR**



CARACTÉRISTIQUES
TECHNIQUES
& DETAILS



CASE

SENNEBOGEN

TYPE		CX 135E HRD	825 E
MOTORISATION	Moteur / Marque	Yanmar	Cummins
	Modèle	-	B6.7
	Nombre de cylindre/cylindrée	4 / 3.3 l	6 / 6.7 l
	Puissance brute (ISO 14396)	55 kW / 70 ch	129 kW / 175 ch
	Régime	2 100 tr/min	2 200 tr/min
HYDRAULIQUE	Nbre de pompes	2	1
	Type de pompes	Variable / Engrenage	Variable / Engrenage
	Débit de pompe principale	192 l/min	410 l/mn
	Débit pompe additionnelle	200 l/min	-
	Pression max.	290 bar	350 bar
SPECS / DIMENSIONS	Poids opérationnel config max	14 500 kg	38 000 kg
	Longueur de chenille au sol	2 480 mm	4 510 mm
	Voie variable	oui	oui
	Largeur totale	2 320 / 2 920 mm	2 980 / 4 200 mm
	Largeur tuiles	450 mm	700 mm
	Nbre galets inf / sup	2 / 7	10 / 3
	Garde au sol (châssis)	-	330 mm
	Rayon AR	1 300 mm	2 800 mm
	Portée maxi au sol	11 700 mm	14 000 mm
	Hauteur de travail maxi	13 000 mm	15 000 mm
	Portée max sous le sol	nc	- 6 000 mm
	Force de cavage au godet	nc	nc
	Force de pénétration au balancier	nc	nc
	Vitesse de translation	1.8 / 3.5 km/ h	2.0 / 3.5 km/h
	Pente franchissable	nc	nc
	Force de traction	110 kN	nc
	Vitesse de rotation	4.5 tr/min	8 tr/min
	Niveau sonore en cabine	nc	71 dB
	cabine inclinable	0° / 30 °	Elévation 2.8 m + inclinable 30°
	Poids max de l'outil / hauteur max	600 kg	4 200 kg



KOBELCO

SENNEBOGEN

TYPE		SK350D LC11	830 E
MOTORISATION	Moteur / Marque	ISUZU	Cummins
	Modèle	6HK1	B6.7
	Nombre de cylindre/cylindrée	6 / 7.8 l	6 / 6.7l
	Puissance brute (ISO 14396)	210 kW / 286 ch	186 kW / 252 ch
	Régime	1 900 tr/min	2000 tr/min
HYDRAULIQUE	Nbre de pompes	4	1
	Type de pompes	Variable / Engrenages	Variable / Engrenage
	Débit de pompe principale	2 x 294 l/min	520 l/mn
	Débit pompe additionnelle	1 x 44 l/min	-
	Pression max.	343 bar	350 bar
SPECS / DIMENSIONS	Poids opérationnel config max	45 700 kg	52 000 kg
	Longueur de chenille au sol	4 960 mm	4 400 mm
	Voie variable	non	oui
	Largeur totale	3 190 mm	3 000 / 4 500 mm
	Largeur tuiles	600 mm	700 mm
	Nbre galets inf / sup	9/2	10 / 3
	Garde au sol (châssis)	485 mm	345 mm
	Rayon AR	3 600 mm	3 110 mm
	Portée maxi au sol	11 800 mm	17 000 mm
	Hauteur de travail maxi	21 000 mm	23 000 mm
	Portée max sous le sol	9 180 mm	nc
	Force de cavage au godet	nc	nc
	Force de pénétration au balancier	nc	nc
	Vitesse de translation	3.3 / 5.6 km/h	1.6 / 3.0 km/h
	Pente franchissable	35 °	nc
	Force de traction	310 kN	nc
	Vitesse de rotation	10 tr/min	8 tr/min
	Niveau sonore en cabine	73 dB	71 dB
	cabine inclinable	0° / 30 °	Elévation 2.8 m + inclinable 30°
	Poids max de l'outil / hauteur max	2 600 kg / 21m	3 000 kg



SENNEBOGEN

VOLVO

TYPE		870 E	EC750 HR
MOTORISATION	Moteur / Marque	Cummins	Volvo
	Modèle	X12	D16J
	Nombre de cylindre/cylindrée	6 / 11.9l	6 / 16 l
	Puissance brute (ISO 14396)	298 kW / 405 ch	392 kW / 533 ch
	Régime	1800 tr/min	1 800 tr/min
HYDRAULIQUE	Nbre de pompes	2	3
	Type de pompes	Variable / Engrenage	Variable / Engrenages
	Débit de pompe principale	2x475 l/min	2 x 450 l/min
	Débit pompe additionnelle	1x274 l/mn	1 x 34.5 l/min
	Pression max.	350 bar	358 bar
SPECS / DIMENSIONS	Poids opérationnel config max	117 000 kg	103 028 kg
	Longueur de chenille au sol	6 160 mm	6 518 mm
	Voie variable	oui	oui
	Largeur totale	3 500 / 4 800 mm	3 050 / 4 300 mm
	Largeur tuiles	600 mm	750 mm
	Nbre galets inf / sup	12 / 3	9 / 3
	Garde au sol (châssis)	520 mm	563 mm
	Rayon AR	4 500 mm	4 238 mm
	Portée maxi au sol	20 000 mm	12 100 mm
	Hauteur de travail maxi	36 000 mm	36 000 mm
	Portée max sous le sol	nc	10 000 mm
	Force de cavage au godet	nc	nc
	Force de pénétration au balancier	nc	nc
	Vitesse de translation	1.6 / 3.0 km/h	2.9 / 4.6 km/h
	Pente franchissable	nc	33 °
	Force de traction	nc	472 kN
	Vitesse de rotation	5 tr/min	7 tr/min
	Niveau sonore en cabine	71 dB	72 dB
	cabine inclinable	Elévation 2.8 m + inclinable 30°	0° / 30 °
	Poids max de l'outil / hauteur max	3 650 kg	3 600 kg



FASSI
FRANCE

RETROUVEZ FASSI, CRANAB, FOREZ-BENNES ET MARREL À

SOLUTRANS !

DU 18 AU 22 NOVEMBRE 2025
HALL 4 - STAND B099

fassifrance.fr

PONTICELLI RÉCEPTIONNE SA NOUVELLE GRUE 100 % ÉLECTRIQUE ORMIG 30IEK

À l'occasion du salon JDL 2025 à Beaune, le Groupe Ponticelli a officialisé la livraison d'une nouvelle grue 100 % électrique ORMIG 30IEK de 30 tonnes de capacité. Cet équipement vient renforcer le parc de l'Agence Île-de-France. Compacte et modulaire, cette grue a été conçue pour offrir un maximum d'efficacité dans des environnements variés. Elle est équipée d'un treuil de levage et d'un tablier muni de fourches hydrauliques, renforçant sa polyvalence. - Avec cette nouvelle grue 100 % électrique, nous franchissons une étape supplémentaire vers des solutions de levage à la fois performantes et respectueuses de l'environnement. Elle permettra à nos équipes de travailler avec encore plus de flexibilité et de sécurité, tout



en réduisant notre empreinte carbone », souligne Louis-Arthur de Quatrebarbes Chef de l'Agence Levage/Manutention Ponticelli Île de France. De gauche à droite : Jérôme Devergnas, Directeur Général du Groupe PONTICELLI Frères - Louis-Arthur de Quatrebarbes, Chef de l'Agence Levage/Manutention PONTICELLI Île de France - Fabrice Gavelle, Service Matériel Groupe PONTICELLI Frères - Jérôme Le Lann, Ingénieur Commercial SYGMAT / Groupe VINCENT - Michela Marchelli, Responsable Administration des Ventes ORMIG - Epvre DELQUIE, Responsable Commercial SYGMAT / Groupe VINCENT - Alberto Olivotti, Technico-Commercial ORMIG

JUNGHEINRICH LANCE "ANTON BY JUNGHEINRICH", UNE MARQUE D'ENTRÉE DE GAMME LITHIUM-ION

Jungheinrich élargit sa gamme avec "AntOn by Jungheinrich", une nouvelle gamme de matériels de manutention pensée pour les entreprises recherchant fiabilité, simplicité et accessibilité. Ce lancement s'inscrit dans la stratégie 2030+ du groupe visant à démocratiser la technol-

ogie lithium-ion. Développée en partenariat avec EP Equipment, constructeur chinois de chariot lithium-ion, la gamme combine ingénierie allemande, production flexible et un bon rapport qualité-prix. Trois modèles inaugurent la marque avec les chariots élévateurs CBH 2.5 et 3.0 (2 500 et 3 000 kg) et le transpalette électrique PTL 1.5 (1 500 kg), tous équipés de batteries lithium-ion.



ARNAL MET EN SERVICE LES PREMIERS CHARIOTS PORTE-CONTENEURS VIDES 100 % ÉLECTRIQUES EN FRANCE



C'est une première nationale qui pourrait marquer un tournant pour la logistique portuaire française. L'entreprise Arnal, spécialiste de la gestion de conteneurs maritimes, vient de réceptionner sur son site du Havre les premiers chariots porte-conteneurs vides entièrement électriques de France. Développés par Kalmar et CVS Ferrari, deux fabricants reconnus à l'échelle mondiale, ces engins sont appelés à remplacer progressivement les modèles thermiques encore largement utilisés dans les terminaux. L'utilisation de ces nouveaux chariots permet d'éviter jusqu'à 60 tonnes de CO₂ par an et par machine par rapport à un engin diesel équivalent. Les bénéfices ne se limitent pas aux émissions. Les batteries offrent une autonomie suffisante pour un usage intensif et se rechargent en moins de deux heures. L'absence de moteur thermique réduit drastiquement les nuisances sonores, améliorant ainsi le confort des opérateurs tout en limitant l'impact sur l'environnement immédiat. Enfin, l'entretien quotidien est simplifié et les batteries, entièrement recyclables, contribuent à un cycle de vie plus durable. « Nous sommes convaincus que l'avenir de la manutention portuaire passe par l'électrification et l'innovation durable », souligne la direction du groupe. « Avec cette première, nous démontrons que la performance économique et la transition énergétique sont compatibles. » ARNAL, dont le siège social est à Sète, est une société familiale créée en 1947 par Robert Arnal. La société est spécialisée dans la gestion de dépôts de conteneurs.

UNE LIEBHERR LTR 1060 REJOINT LES TRANSPORTS TOUSSAINT



À la fin du mois d'août, les Transports Toussaint (Le Perray-en-Yvelines) ont intégré à leur flotte une grue télescopique sur chenilles Liebherr LTR 1060. Ce modèle affiche une capacité de 60 tonnes et dispose d'une flèche télescopique de 40 mètres avec brochage Telematik. Sa compacité lui permet d'être transportée en un seul colis de 62,6 t (largeur 3 m) et d'être rapidement opérationnelle. La LTR 1060 se distingue par plusieurs atouts. Elle peut se déplacer en charge en toute sécurité, bénéficie d'une bonne stabilité grâce à ses chenilles et à ses tuiles plates, franchit des pentes allant jusqu'à 46 % et permet d'effectuer des travaux avec une inclinaison latérale pouvant atteindre 4°. Ces caractéristiques la rendent adaptée aux chantiers de génie civil et aux environnements où la mobilité avec charge est nécessaire. Avec 10 grues télescopiques et une vingtaine de camions équipés de grues auxiliaires, les Transports Toussaint renforcent leur offre de levage et de manutention. La LTR 1060 est proposée à la location avec chauffeur sur tout le territoire.

BOURGEOIS MANUTENTION RENFORCE SA FLOTTE AVEC LA GRUE ÉLECTRIQUE XXL ORMIG 100IE AU JDL 2025

L'entreprise franc-comtoise a profité des JDL à Beaune pour annoncer l'arrivée dans sa flotte de la grue XXL ORMIG 100IE. Déjà exploitant des modèles ORMIG 55/80IE et 40iE, le groupe franchit un nouveau cap technologique et opérationnel. Cette acquisition marque une étape dans sa stratégie de développement, notamment dans les environnements industriels où il s'est imposé depuis plusieurs années. Conçue pour conjuguer puissance et maniabilité, l'ORMIG 100IE intègre plusieurs équipements clés comme un contrepoids modulaire, un tablier avant avec stabilisateurs déposable et un en-



fléchette hydraulique inclinable. À ces éléments s'ajoute la signature technologique d'ORMIG : un système breveté de roues arrières indépendantes et synchronisées. Ce dispositif garantit une stabilité optimale grâce à quatre points d'appui, y compris lors de manœuvres complexes avec les roues totalement braquées. Cette acquisition illustre la tendance de fond du secteur avec une montée en puissance des solutions de levage zéro émission, ca-

pables de répondre aux impératifs de performance tout en réduisant l'empreinte environnementale. Photo de D à G : De droite à gauche : Catherine et Philippe BOURGEOIS, Gérant de BOURGEOIS MANUTENTION - Jérôme Le Lann, Ingénieur Commercial SYGMAT / Groupe VINCENT - Michela Marchelli, Responsable Administration des Ventes ORMIG - Epvre DELQUIE, Responsable Commercial SYGMAT / Groupe VINCENT

TPA⁶²

TRAVAUX PUBLICS & AMÉNAGEMENTS MAGAZINE

BPOST P029789 / ISSN 2274-4002 - novembre-décembre 2025 - # 62



TESTS
CASE CX180E
Scraper Toomey
HITACHI ZAXIS 490-7

ENTREPRISE & PORTRAIT
SPECIAL FEMMES
des portraits inédits

RECYCLAGE
1 000 t / jour
JENET
DÉMOLITION

LEVAGE



Les équipes de NGE oeuvrent à Gennevilliers sur deux chantiers de parois moulées.

LES GRUES ET PELLES À CÂBLES SENNEBOGEN À L'ŒUVRE SUR LA LIGNE 15

LES TRAVAUX DU GRAND PARIS EXPRESS AVANCENT BIEN ET SONT LE THÉÂTRE DE MOYENS D'EXCEPTION. DEPUIS QUELQUES MOIS, LES ÉQUIPES DE NGE FONDATIONS ONT DÉMARRÉ LES TRAVAUX DE PAROIS MOULÉES POUR RÉALISER LES FONDATIONS PROFONDES DES DEUX PREMIERS OUVRAGES DU LOT DE LA LIGNE 15 OUEST CONFIE AU GROUPEMENT. ELLES ONT TROUVÉ DANS LA GAMME SENNEBOGEN UN PANEL DE MATÉRIELS INTÉRESSANT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS TECHNIQUES TOUT EN RÉPONDANT AUX CONTRAINTES DES SITES.

Les équipes interviennent notamment sur l'ouvrage de service « Les Cabœufs » qui doit servir de base technique du tunnelier pour réaliser 7,5 km de galerie. La particularité de ce lot réside dans le mode de percement du tunnelier qui se fera en deux tirs successifs. Une première section partira vers l'est et une seconde vers l'ouest. Pour le moment, NGE Fondations finalise la construction des panneaux de parois moulées en épaisseur 1 200 mm et

s'apprête à passer le relais aux équipes de terrassement et Génie Civil qui vont excaver les matériaux pour créer la boîte qui accueillera le tunnelier à compter de l'automne prochain.

UNE PELLE À CÂBLES EN BINÔME POUR LE FORAGE Sur ce chantier de fondations profondes, les opérations de forage ont été assurées en tandem par une pelle à câbles Sennebogen 6130HD équipée d'une benne mécanique Stein et d'un cutter. Les panneaux ont été

réalisés à une profondeur de 50 m pour les parois périphériques avec une épaisseur de 1 000 mm et pour la structure de refend centrale sur une épaisseur de 1 200 mm. Deux bouchons viennent compléter l'ouvrage à chacune de ses extrémités pour assurer un sas d'étanchéité aux tirs du tunnelier dans chacune des directions.

ET DEUX AUTRES POUR LA MANUTENTION C'est une grue sur chenilles 3300 qui a été déployé pour la partie

manutention. D'une capacité de 125 t, elle a permis la mise en place notamment des cages d'armatures. Dotée d'un treuil principal et d'un treuil auxiliaire, la grue assure le relevage des sections de cages en sécurité et en préservant l'intégrité des structures métalliques soudées. Pour compléter le parc d'engins sur ce chantier, une pelle à câbles Sennebogen 6140HD a rejoint le site pour assurer les levages lourds. Ninos Salur, Ingénieur Travaux sur le chantier de l'ouvrage



Trio de grues et pelles à câbles Sennebogen : la 6130HD en forage à la benne à parois, en tandem avec une hydro-haveuse, la 6140HD en manutention lourde, et la grue 3300 en opérations de levage de cages d'armature.

de service précise : « En levage comme en forage, les pelles à câbles se sont montrées très efficaces. Nous allons poursuivre le prochain chantier de la Gare des Agnettes avec le modèle 6130HD pour les manutentions lourdes et la 6140HD à la benne à parois car les épaisseurs de forage atteindront 1500 mm sur cette gare. »

UNE GRUE TÉLESCOPIQUE SUR LE CHANTIER DE LA GARE LES GRÉSILLONS Cette gare sera le premier ouvrage traversé par le tunnelier à une profondeur de 27 m lors de son second tir en direction de l'Ouest. Les dimensions de la boîte qui constituera cette future gare sont de 25 x 108 m. La première complexité technique pour la réalisation des fondations profondes réside dans la proximité immédiate des infrastructures existante du RER C. Autre défi de taille : la proximité avec la Seine. En effet, elle confère au sous-sol des caractéristiques imposant des parois imposantes pour

supporter l'ouvrage : jusqu'à 67 m de profondeur en épaisseur 1 500 mm. Les opérations de forage sont ici assurées par deux porteurs équipés de bennes à parois et d'un cutter. Les levages lourds se font avec une grue sur chenilles et les opérations de manutention sont prises en charge par la grue télescopique sur chenilles Sennebogen 673E, d'une capacité de 70 t. La grue télescopique de la marque a été choisie pour sa compacité et sa polyvalence. « Elle nous permet de répondre à de multiples besoins sur le site dans toutes les phases de la construction : préparation des cages d'armature, opérations de bétonnage, et toutes les manutentions rapides d'un bout à l'autre du chantier. Sa capacité à se déplacer en charge et à ajuster sa longueur de flèche librement, y compris en charge, sont de vrais atouts pour nos équipes. », précise Loris Berniot, Ingénieur Travaux sur le chantier.

■ TEXTES_MAYLIS ROIZARD



La 3300 de l'entreprise Force-Loc assure les mises en place de cages d'armature sur le chantier de lancement du tunnelier « Les Cabœufs »



La grue télescopique sur chenilles 673E assiste les opérations de bétonnage, de préparation des cages d'armature et les manutentions diverses sur le chantier de la gare Les Grésillons.