

LA REVUE DE PRESSE 2022

PALFINGER



NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2022

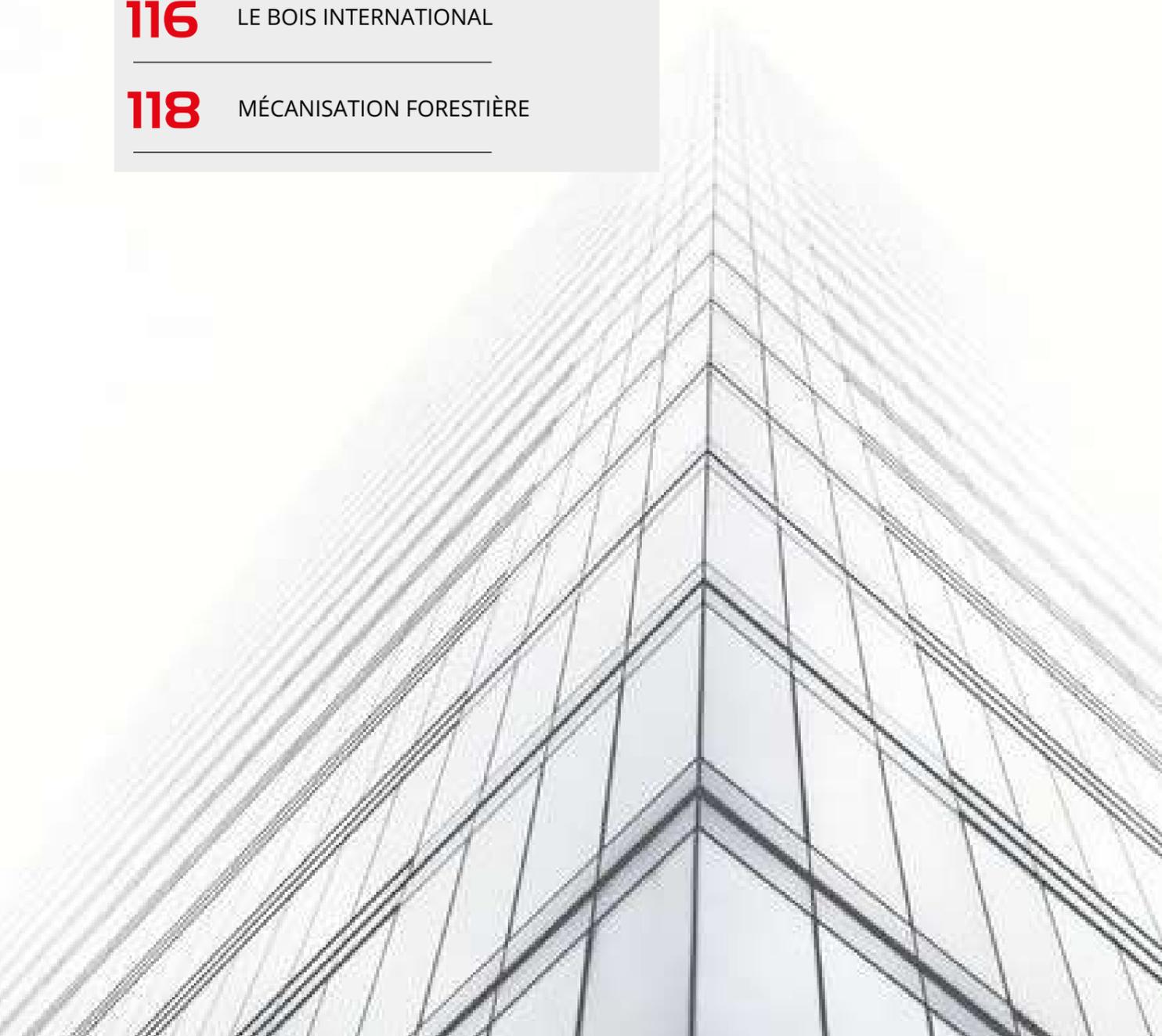
104 MÉCANISATION FORESTIÈRE

108 LES ROUTIERS

114 LE MONITEUR MATÉRIELS

116 LE BOIS INTERNATIONAL

118 MÉCANISATION FORESTIÈRE



NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

LE MENSUEL TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION FORESTIÈRE MÉCANISÉE

LE JOURNAL DE LA

MECANISATION FORESTIERE

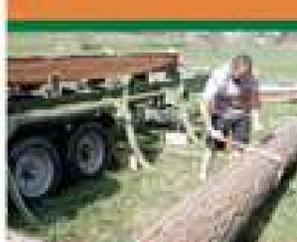




DOSSIER
Les grues forestières pour le transport de bois



ENTREPRISE
FMS fête ses 30 ans de bons et loyaux services



SCIAGE MOBILE
Une scierie familiale et mobile

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

N° 227
NOVEMBRE 2022 - 4,00 €



PALFINGER

PALFORET

DES VÉHICULES SUR MESURE ET DES ENSEMBLES PRÊTS À L'EMPLOI

Parce que vos besoins sont notre priorité, nous nous attachons à vous proposer des produits à la fiabilité maximale. Nos équipes, disponibles sur toute la France, vous accompagnent toute l'année.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

DOSSIER



Les grues forestières pour le transport de bois

Si le marché a longtemps été dominé par un trio de marques, force est de constater que le paysage français a désormais bien changé. Certes, les constructeurs historiques sont toujours fortement présents mais de nouveaux noms ont su faire leur place. Que ce soit par une implantation locale forte ou une variété de grues très bien adaptée, leurs atouts ont su les faire accepter progressivement chez les transporteurs de bois. Côté modèles, les gammes se sont toutes étoffées, avec l'apparition de plus fortes puissances que ce soit pour le chargement de billons ou des grumes. Il faut charger plus vite et plus fort, attention toutefois à la limite du poids mort. En Z, à double télescope ou avec cabine, leurs déclinaisons se font toujours plus poussées et

plus diversifiées. Avec une fiabilité augmentée selon les constructeurs. Et il leur en faudra, car avec les retards de livraison des ensembles de transport de bois aux professionnels, bon nombre de grues vont devoir faire des heures supplémentaires en attendant leurs remplaçantes. Une situation qui n'est pas due aux grues mais plutôt au reste de l'équipement et à la disponibilité des tracteurs. La maintenance et le service vont donc être des éléments-clés à court terme, la présence de plus d'ateliers sur tout le territoire, à l'image de Bigorre Forest dans les Pyrénées est indispensable pour accompagner les transporteurs dans leurs nouveaux défis logistiques afin de soutenir le développement de la filière bois.

JMF

31 Le Journal de la Mécanisation Forestière

DOSSIER

Les grues forestières pour le transport de bois

PALFINGER (Autriche)												
GEN3 10-12MT	s ou d	l ou z	97-115	8-9,70	9,7-11,5	425	24-28	220-250	2x70		2.040-2.780	Cabine
GEN3 15-18MT	s ou d	l ou z	138-176	9,80-10,90	13,8-17,6	425	30-32	260-290	2x80		2.530-3.210	Cabine
SERIE M	s ou d	l ou z	87-120	8,30-10,50	8,7-12	425	24-28	230-290	2x70		2.220-2.880	Cabine
SERIE C	s ou d	l ou z	65-76	7,70-9,40	6,5-7,6	425	18-20	200-220	2x50		1.690-1.780	Cabine
SERIE Q	s ou d	l ou z	111-177	7,20-10,40	11,1-17,7	425	30-32	210-290	2x80		2.400-3.100	Cabine
SERIE S	s ou d	l ou z	171-270	8,20-13	17,1-27	385	35-39	225-310	2x90		2.360-2.720	Cabine

LES ROUTIERS
N°1014 - NOVEMBRE 2022
LE MENSUEL DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS DEPUIS 1934
ROUTIERS.COM

Le système de franchisé raconté par Pascal

Profession
Tout sur les délais de restitution des points

Dossier
Les points forts du salon mondial IAA

Sondage
Quelles primes touchez-vous ?

Manifestation
24 Heures camions, une belle sortie en famille

Dossier IAA
Volvo FM, FMX et FH électriques
Texte : Loïc Fieux · Photos : Volvo Trucks & Fieux

Opération séduction

Parallèlement à l'IAA, les 24 heures camions ont accueilli au Mans la présentation aux transporteurs français de la gamme électrique lourde de Volvo Trucks. Sortant de sa phase expérimentale, elle est désormais produite en série. Dans trois ans, le constructeur introduira des véhicules équipés de piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène. En cela, il suit la voie dictée par la réglementation européenne.

Les camions Volvo Trucks fonctionnant à l'hydrogène commenceront leurs essais en flotte en 2025. Le constructeur l'a annoncé à l'IAA. En attendant ce débarquement des piles à combustible à bord des FCEV (fuel cell electric vehicle), le constructeur met l'accent sur sa gamme électrique à batteries (BEV, battery electric vehicle).

FL et FE électriques produits depuis deux ans à Blainville-sur-Orne sont en service à travers l'Europe. Ils sont complétés par le haut avec l'arrivée des FM, FMX et FH électriques dont l'originalité technique réside dans leur boîte i-Shift à 12 rapports.

Bien que relativement lourde et chère, une telle boîte de vitesses optimise l'autonomie et les performances des moteurs. Oui, au pluriel, car à l'exception du FL, tous les Volvo électriques sont équipés d'au moins deux moteurs accolés autour d'une cascade de pignons qui transmet leur mouvement à un dispositif de changement de vitesses.

Sur l'ensemble de ses marchés, Volvo Trucks annonce avoir vendu environ 2600 camions électriques dont 1000 en gamme lourde. Ces chiffres incluent vraisemblablement les commandes en cours. A ce jour, quelques centaines de Volvo

A partir de 2025, les Volvo équipés de piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène seront testés en flottes.

Les électriciens n'ont donc pas évincé les mécaniciens lors de la conception. Un bon point. Un autre bon point, mais qui n'a rien à voir, réside dans la volonté de développer la mixité dans le top management de Volvo Trucks. L'objectif est d'y atteindre 50 % de femmes à long terme avec une étape intermédiaire à 35 % fixée pour 2025.

Le compte à rebours est lancé !

Annoncer une échéance, c'est déclencher le décompte du temps jusqu'à celle-ci. Et c'est pour être sûr qu'un frisson d'émotion vous

L 14678 - 014 - F. 0,80 € - RD
Belgique : 5,40 € - Port. cont. : 5,80 €

LES ROUTIERS N°1014 - NOVEMBRE 2022 · 30 ·



parcourt que le réalisateur Fritz Lang a inventé le compte à rebours. C'était en 1929, mais ça marche toujours aussi bien pour augmenter l'intensité dramatique. Dans notre domaine, les prochaines échéances vont profondément modifier le transport.

En 2025, toutes les agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants seront devenues des ZFE (article L. 2213-4-1 du CGCT) tandis que les constructeurs devront avoir réduit de 15% les émissions de CO₂ de leurs véhicules au niveau du lieu de circulation (règlement UE 2019/1242).

Dans cette mouvance, Volvo Trucks annonçait au Mans que 45% de ses camions vendus en 2030 seront des BEV ou des FCEV. Si l'on se fie aux propos entendus à Hanovre deux jours plus tôt, cette proportion atteindrait 50% en Europe dès

1. Le FE (à gauche) et le FMX (à droite) témoignent de la possibilité de carrosser les camions électriques pour des applications « construction » jusqu'à « l'approche chantier ».

2. En position 1, la commande de ralentisseur permet de conduire en n'utilisant que la pédale d'accélérateur.

3. Sur le tableau de bord d'un véhicule électrique, le compteur est remplacé par un indicateur de consommation ou de récupération d'énergie.

2030, voire 70% selon l'interlocuteur interrogé chez Volvo Trucks.

Est-ce réaliste ? Prix des véhicules électriques, contraintes d'exploitation, inexistence des infrastructures de recharge ou encore, inadaptation du réseau de distribution électrique et de la production d'électricité laissent supposer que le marché ne pourra pas migrer aussi rapidement. Pour l'heure, Volvo Trucks rappelle que 45% des marchandises transportées en Europe le sont sur moins de 300 km, ce qui est à la portée des camions électriques.

En 2040, ce constructeur cessera de commercialiser des véhicules fonctionnant aux énergies fossiles. Cela ne signifie pas la mort du moteur à combustion interne s'il est alimenté par un carburant issu de la biomasse (B100, HVO, biométhane, hydrogène carburant, etc.).

Priorité aux tracteurs

La production en série des tracteurs électriques Volvo FM, FMX et FH a commencé en septembre 2022 à Tuve (près de Göteborg en Suède). Celle des porteurs commença en mars 2023 avec des silhouettes 4x2, 6x2, 6x4, 8x2 et 8x4. Alors que les tracteurs seront tous équipés d'une grappe de trois moteurs, les porteurs pourront n'en avoir que deux. Au cours de l'année 2023, l'usine belge de Gand doit à son tour se lancer dans la production des FM, FMX et FH électriques.

Actuellement, Volvo achète les batteries des FL et FE à Akasol tandis que celles des FM, FMX et FH sont assemblées à Gand. A ce jour, Volvo Trucks ne maîtrise pas la production des cellules de batteries, mais le constructeur prévoit la construction en Suède d'une usine géante de cellules. En amont de ce flux

Dossier IAA

industriel, il y a le raffinage des matières premières nécessaires aux cellules qui est contrôlé par les spécialistes chinois et coréens du secteur, comme le sont nombre de gisements nécessaires.

La question de l'autonomie

Le simulateur d'autonomie des véhicules électriques Volvo Trucks (ERS, electric range simulator) apporte des éléments de réponse aux transporteurs qui s'interrogent à propos de l'électrification de leur parc. Selon le constructeur, la température extérieure influence l'autonomie d'un poids lourd électrique à hauteur de 10% (contre 20% pour un véhicule léger).

Les autres facteurs à considérer sont la masse transportée (2% par tonne), la vitesse (1,3% par km/h), les pneus (5%) et le style de conduite (20%). Les contrats Gold prévoient un remplacement de la batterie lorsqu'elle a perdu 20% de sa capacité initiale.

Évidemment, le profil de mission influence aussi la consommation. Elle double entre une mission de distribution classique et celle d'une benne à ordures. Dans une situation optimale, 25% de l'énergie consommée par le moteur électrique est récupérée lors des phases de ralentissement.

Quant aux schémas d'exploitation qui promettent aux BEV une productivité identique à celle des moteurs thermiques, ils imposent souvent l'installation de postes de charge rapide là où le véhicule charge ou décharge ses marchandises.

Il s'agit d'une recharge en « temps masqué » en tirant profit du temps passé à quai. Avec Traton et Daimler Truck, le groupe Volvo prévoit le déploiement de 1700 postes de recharge pour PL électriques à travers l'Europe. Seront-ils sur les quais que vous desservez ? Et s'ils y sont seront-ils disponibles ? Et s'ils sont disponibles, le réseau

électrique sera-t-il en mesure de les alimenter à pleine puissance ?

Prêt à partir !

En laissant de côté les contraintes d'autonomie et de recharge, un camion électrique est un délice à conduire. L'ergonomie de conduite est proche de celle d'un véhicule thermique. Sur les Volvo FM, FMX et FH, nous avons le choix entre une commande de boîte par boutons au tableau de bord ou par levier latéral. Dans ce second cas, plusieurs modes sont disponibles (standard, performance, hors route ou priorité à l'autonomie).

Contact ! Un peu de patience est nécessaire jusqu'à la fin de l'autotest. Sinon, des « défauts fantômes » contrarient l'électronique. L'apparition d'un témoin vert annonce que le camion est prêt à partir. Un bruit de moteur ? Non, c'est celui du compresseur électrique qui ajuste la pression des bouteilles d'air.

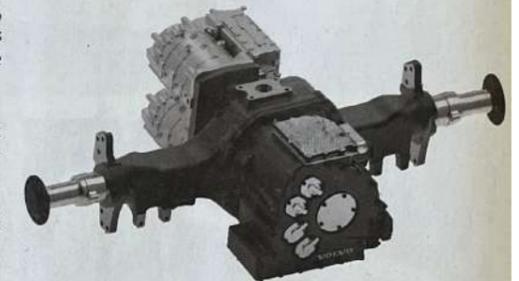
Coup d'œil sur le rapport engagé, nous démarrons en septième à pleine charge sur surface horizontale. Le régime moteur n'est pas annoncé, mais il peut atteindre 11 000 tr/min, dix fois le régime moyen d'un diesel. La jauge indique la charge de la batterie en pourcentage et l'autonomie résiduelle.

A conduire avec une seule pédale !

Exempt de bruit et de vibrations, un camion électrique autorise des manœuvres étonnamment précises. L'Active Grip Control élimine le risque de patinage grâce à la réaction immédiate du moteur électrique aux sollicitations de l'électronique. La récupération d'énergie dépend de la position de la commande de ralentisseur (A, 0 ou 1).

La position 0 correspond à la roue libre. En position A, on obtient un léger ralentissement avec récupération d'énergie au relâchement de l'accélérateur, ou la roue libre si

Volvo FM, FMX et FH électriques



Sur les FL et FE, l'inversion du sens de marche (D ou R) et la remise au neutre de la transmission s'obtiennent par de discrets boutons au tableau de bord.

Le nouvel e-Axle réunit la motorisation et sa transmission dans un ensemble compact. Selon Volvo Trucks, il ne remplacera pas, mais il complètera l'offre actuelle.

la vitesse dépasse 55 km/h. Enfin, la position 1 permet la « conduite avec une seule pédale » puisque la récupération d'énergie et le ralentissement associé sont provoqués par le relâchement de l'accélérateur. Dans ce dernier cas, il est souhaitable d'anticiper et donc, de « regarder loin devant soi ».

A la sérénité de la conduite, il faut ajouter celle de l'investisseur. Pour y parvenir, Volvo Trucks apporte un accompagnement global. Il comprend le financement du véhicule et celui du poste de recharge tout en gérant les aides publiques. L'assurance couvre la matériel et la perte financière tandis que le contrat d'entretien intégré pré-munit face aux aléas d'une technique encore inhabituelle dans le transport routier.

Décalage entre l'intention et la réalité

Volvo Trucks déclare vouloir « réduire, réutiliser, recycler et réparer » en développant un état d'esprit circulaire. L'objectif à long terme est l'emploi de 100% de matières recyclées et de 50% de



métal recyclé en 2025. C'est louable, mais qu'en est-il effectivement ? Ces 50 % de métal recyclé annoncés pour 2025 ne concernent-ils que l'acier et le cuivre, ou bien l'ensemble des métaux utilisés par un véhicule électrique ?

Le véhicule électrique (BEV) nécessite un recours déraisonnable aux ressources minières. Le problème ne se limite pas seulement au trou fait dans le sol pour extraire le minéral. Il faut aussi considérer l'impact environnemental du concassage et du raffinage, entre autres. Interrogés sur la fin de vie des batteries, les constructeurs, y compris Volvo Trucks, mentionnent volontiers leur seconde vie dans un emploi stationnaire.

Aucun n'a mis en place le démantèlement final des batteries permettant la récupération de leurs matières premières et leur recyclage dans de nouvelles batteries. Pourquoi ? Parce que le recyclage complet est plus cher que l'extraction des minerais. Volvo Trucks n'a annoncé ni quand, ni comment il produira à partir de « 100 % de matières recyclées ». Espérons que

La gamme électrique Volvo Trucks s'étend du porteur FL (à gauche, 16,7 t de PTAC) aux ensembles de 44 t (à droite).

le décalage entre cette intention et la réalité actuelle sera comblé au plus vite.

La transition promise vers l'hydrogène ne résout pas le problème puisqu'un FCEV dispose de batteries. Pourtant, le groupe Volvo comprend en son sein le ferment de l'exemple à suivre pour le réemploi et la réaffectation des véhicules. Il s'agit de la Used Trucks Factory de Renault Trucks qui nous rappelle tout le potentiel kilométrique d'un véhicule industriel capable de changer de mission à l'issue de sa revalorisation ou de sa reconstruction réalisées par une filière industrielle.

Le problème des électriques d'occasion

Parmi les incohérences dans le discours des constructeurs, nous constatons qu'il n'y a actuellement aucun modèle économique pour le camion électrique d'occasion. Dès que l'autonomie de sa batterie est un peu écornée, le véhicule ne vaut plus rien. En outre, les aides à l'achat financées par nos impôts et le suramortissement ne concernent que les véhicules neufs. L'absence

de vision sur le marché de l'occasion du BEV doit inquiéter car le marché de l'occasion est déterminé quelques années plus tôt par le marché du neuf.

En attendant l'arrivée de la gamme électrique actuelle sur le marché de la seconde main, Volvo Trucks aura complété sa gamme avec un nouveau pont moteur électrique (e-axle) annoncé à l'IAA. L'intérêt d'un e-axle réside dans sa compacité et sa relative légèreté. Le pont intègre la motorisation et permet un gain de place au profit des batteries. L'e-axle sera utilisé à la fois par les BEV et les FCEV de la marque.

En France, les camions électriques sont encore des curiosités. Il est facile de les imaginer dans des missions de distribution urbaine. En revanche, une utilisation en longue distance impose de placer une borne de charge rapide partout où un chauffeur est susceptible de faire sa coupure. Ce seul point pose un difficile problème d'exploitation. Voulu par la réglementation européenne, le camion électrique devra surmonter de multiples défis pour s'imposer. ●

ILS PARLENT DE NOUS

LE MONITEUR MATÉRIELS



Elles repoussent les limites de la compacité

p. 41

ENQUÊTE

La logistique, premier levier de la décarbonation p.8

RENCONTRE

Michel Denis, directeur général de Manitou p.10

REPORTAGE

Dans l'atelier des orfèvres du rail p.57

Terrassement. Un tombereau rigide qui gagne en confort

Komatsu a repensé le design de son HD785-8 pour y apporter davantage de confort et de sécurité. L'engin arbore notamment une cabine plus ergonomique à laquelle on accède via un escalier plus sécurisé. La disposition des commandes est plus pratique, et le siège en tissu à suspension pneumatique est réglable selon le poids et la taille du conducteur. Des phares LED, des commutateurs de désactivation du démarreur et de verrouillage de la machine ainsi que le système KomVision offrant une vue aérienne à 360 degrés sont installés de série.

- **Produit :** HD785-8
- **Fabricant :** Komatsu



Levage. Des grues auxiliaires plus intelligentes

Avec sa dernière série TEC, Palfinger équipe toutes les grues auxiliaires de technologies intelligentes, dont le système Smart Control pour déplacer la pointe de la grue horizontalement ou verticalement en une seule manipulation. Le système Memory Position enregistre quant à lui quatre positions de la grue pour gagner en efficacité. La PK 580 de 60 m peut être équipée des systèmes d'assistance et de confort dédiés Palfinger TEC. Sur la PK 1050 TEC, à la portée de 37 m, la fonctionnalité DPS-C maximise la capacité de levage dans toutes les positions.

- **Produits :** gamme TEC
- **Fabricant :** Palfinger



Travaux urbains. Une excavatrice petite mais musclée

Dans sa gamme de pelles sur pneus, le constructeur danois Hydrema a dévoilé une nouvelle version compacte qui ne lésine pas sur la puissance : la MX14. En effet, par rapport au modèle de 14 t précédent, elle offre 20 % de capacité de levage supplémentaire tout en étant homologuée pour se mouvoir à 40 km/h. L'excavatrice se montre en outre plus stable, grâce notamment au nouveau design de son bras, qui optimise la répartition du poids. En matière de technologies, elle n'est pas en reste non plus. En témoignent son écran tactile de 10 pouces plus intuitif ou encore son système de caméras haute définition proposant la fonction image totale à 360 degrés.

- **Produit :** MX14
- **Fabricant :** Hydrema



70 ANS D'EXPERIENCE

Technologie de compactage avec système de batterie innovant.

100%

SANS EMISSION

weber m3
We Know Compaction

webermt.com



Le Bois INTERNATIONAL
L'officiel du bois >> Scierie / Exploitation forestière

ZOOM
IHC 2022 : des perspectives mitigées pour la filière feuillue

L'hebdomadaire de la filière bois
N°38 - 1155
3,65 euros
samedi 12 novembre 2022

Le zoom de la rédaction
Forte hausse des ventes de chaudières bois au 1^{er} semestre p.4

Matériels et techniques
Ritter développe un petit débusqueur p.14

Le marché du bois
Les prix se stabilisent à la vente de Taissy p.21



HAIX
TREKKER MOUNTAIN 2.0

OOIETEX

Chaussures fonctionnelles de haute qualité pour le **TRAVAIL & les LOISIRS**.

Disponible chez votre revendeur

Besson SAS - 71000 Noidans les Vosges	Tel: 03.84.75.02.00	SAS Merchat - 68124 Logelbach/Wintzenheim	Tel: 03.85.80.92.51
J. Guadaux - 71100 Veigy-Monthoux	Tel: 04.50.35.78.80	Siegwald Matériels - 64510 Auzat	Tel: 05.59.23.33.70
Zimmer SA - 57600 Zimring	Tel: 03.6790.30.21	BS Proscot - 31800 Landerthe	Tel: 05.61.94.51.51
HEVEA - 26780 Malavagna	Tel: 04.75.51.90.72	Rune 31 - 78890 Houdan	Tel: 01.75.90.39.79
Gullacert - 69790 Ronchin	Tel: 03.28.43.24.83	Distribution service Sapag - 09000 Arribés	Tel: 01.93.33.18.97
Mabon Industries - 01000 Bourg en Bresse	Tel: 04.76.45.75.00		

HAIX® Schuhe Produktions- und Vertriebs GmbH, Auhofstraße 10, 84048 Mainburg, Allemagne
Tel: +49(0)9187518825-0, Fax: +49(0)9187518825-25, info@haix.com

haix.fr

S'équiper | Matériels et techniques

Mécanisation forestière Ritter R170 4R : un petit débusqueur qui a tout du potentiel d'un grand !

La SAS Noé-Ritter France a organisé une démonstration de plusieurs produits Ritter les 27 et 28 octobre dernier dans les Vosges. Occasion de découvrir en primeur sur le sol français le petit skidder R170 4R à grue parfaitement adapté pour les chemins étroits et sinueux. Avec sa finition particulièrement soignée et conçue par une marque renommée, cet engin pourrait faire sa place sur un marché des petits débusqueurs en devenir...

Le nouveau skidder Ritter R170 4R à grue fait ses premiers tours de roues en France sur le parterre d'une coupe sanitaire dans une hêtraie-chênaie

de la forêt communale de Fontenoy-le-Château, à l'ouest de Remiremont (88). Marcel Schmalz, entrepreneur forestier allemand, s'est déplacé jusque dans cette forêt vosgienne avec son nouvel engin afin de participer à une démonstration de produits Ritter organisée par la SAS Noé-Ritter France les 27 et 28 octobre dernier. Les professionnels présents ont pu découvrir ce débusqueur de petit gabarit particulièrement étroit, une machine équipée d'un double-treuil Ritter et d'une grue de débardage Epsilon-Palfinger.

Finition particulièrement soignée

Spécialisée dans la fabrication de treuils, la société Ritter commercialise depuis de nombreuses années toute une gamme

ZOOM

Retrouvez une démonstration en vidéo



Accédez à la chaîne youtube.com/@LeBoisInternational pour visualiser la vidéo de ce matériel en démonstration ou scanner le QR code.



Le tout nouveau skidder Ritter R170 4R présente un petit gabarit à taille humaine.

D.Seytre/Le Bois International

de skidders conçus en partenariat avec son frère allemand Noé. Fort de cette expérience, Ritter a choisi de se lancer dans l'élaboration complète en interne d'un débusqueur de petit gabarit de sa propre conception. Et le résultat paraît plutôt de belle venue ! Le skidder Ritter R170 4R surprend déjà par sa finition particulièrement soignée avec une cabine à vision panoramique à l'avant. En effet, le vitrage avant est constitué d'un pare-brise à angle saillant sur chaque côté offrant une visibilité appréciable sur l'avant du tracteur. À l'arrière, l'engin dispose également d'un vitrage panoramique, un peu moins large, certes, mais de conception bombée avec un angle saillant vers le haut afin de visualiser au mieux les mouvements de grue. Aux dires des professionnels présents, ce vitrage arrière présente le petit inconvénient de donner parfois une

Matériels et techniques | S'équiper



Grue Epsilon-Palfinger M90 R68 en train de remorquer des grumes avec son grappin Palfinger PG 435. (Seytre/Le Bois International)



Le débuseur Ritter R170 4R avec sa traine progresse sur route forestière. (Seytre/Le Bois International)

visibilité un peu floutée sur les côtés, de par sa conception bombée. En tout cas, cette nouvelle cabine présente un design moderne et plutôt réussi tout en offrant un intérieur de qualité pour l'opérateur qui dispose notamment d'un ordinateur de bord à écran tactile intégré et d'un siège à coisson d'air pivotant à 340°. L'accès au poste de conduite peut se faire par deux portes aux dimensions généreuses à droite comme à gauche. L'éclairage de travail est composé de douze phares LED Power Light installés sur l'ensemble du pourtour du haut de la cabine. Testée ROPS/FOPS/DPS, la cabine s'avère relativement spacieuse alors que, de surcroît, le capot avant paraît particulièrement étroit ! Cette étroitesse surprend dès qu'on s'installe sur le siège de l'engin... Monté avec des pneumatiques en 710/55-28,5, ce petit skidder atteint une largeur totale de 2,71 mètres, pouvant même être raccourcie à 2,56 mètres avec une distance au cadre réduite à 8 cm. En tout état de cause, avec cette largeur réduite, cette monte de pneumatiques minimise l'impact au sol, sachant que l'engin atteint un poids total de 13,5 tonnes dans cette configuration. Le Ritter R170 4R de Marcel Schmalz dispose d'un moteur Iveco Tier 4 alors que les modèles à venir seront bien sûr proposés en Tier 5 et avec des ponts plus robustes afin de supporter des montes en

28,26 ou en 23,1-26 ou encore une grue plus puissante avec un poids total pouvant être légèrement majoré....

Parfaitement adapté pour les chemins étroits et sinueux

L'atout principal du nouveau débuseur Ritter R170 4R à transmission hydrostatique réside dans sa maniabilité, parfaitement adaptée pour les chemins étroits et

Large porte d'accès latérale pour Marcel Schmalz confortablement installé sur siège à coisson d'air pivotant à 340°. (Seytre/Le Bois International)



sinueux. Les modèles à venir sont équipés d'un moteur 4 cylindres Iveco Stage 5 d'une puissance de 170 chevaux et 4,5 litres avec ventilateur réversible intelligent Fiesair et une puissance hydraulique satisfaisante. Ce petit skidder est proposé avec une grue Epsilon-Palfinger M90 R68 ou M90 R72 en offrant aussi l'option du modèle Epsilon S110 R72 afin de bénéficier d'une puissance de grue améliorée pour une portée de 7,2 mètres. Bien sûr, l'engin dispose d'un double-trait Ritter à entraînement hydrostatique pouvant être décliné en trois puissances : 2x7 tonnes, 2x8 tonnes ou encore 2x10 tonnes. Sur ce chantier vosgien, Marcel Schmalz utilise les deux parties cantées sur le haut de son tablier pour débiter plus facilement les grumes, sans avoir besoin de descendre pour rassembler la traine avec les câbles. Avec une portée de 6,8 mètres, sa grue M90 R68 dispose d'un grappin Palfinger PG 435 offrant une largeur d'ouverture de 188 cm. L'ensemble peut être équipé également d'un klémbank optionnel à montage rapide sur poulie basculante, réglable en hauteur, inclinable et orientable avec une largeur d'ouverture de 1,6 mètre. La société Ritter propose le système de radiocommande HBC S11 TD EN pour diriger le double trait et, en option, une radiocommande intégrale pour ajuster la fonction de conduite de l'engin. La concep-

S'équiper | Matériels et techniques



L'opérateur peut profiter d'un vitrage panoramique à l'arrière de conception bombée. (Seytre/Le Bois International)

tion du châssis avec articulation centrale offre un blocage de torsion par vérin hydraulique avec une torsion de plus ou moins 20° pour une direction articulée du châssis de plus ou moins 45°. Enfin, le débuseur Ritter R170 4R se caractérise par une garde au sol de 58 cm avec sa monte standard en pneumatiques 650/60-26,5.

Pare-brise panoramique à l'avant avec vue sur l'ordinateur de bord à écran tactile intégré. (Seytre/Le Bois International)

environnementales bien mieux considérées outre-Rhin. Beaucoup d'observateurs avisés de la filière forestière européenne estiment que les forestiers germaniques disposent d'une dizaine d'années d'avance sur ces perspectives technologiques liées au contexte environnemental... Faudra-t-il attendre 10 ans pour voir les entrepreneurs français s'intéresser à ce genre de débuseurs ? Pas si sûr car certains débardeurs soulèvent régulièrement les problématiques d'engins de plus en plus imposants en volume et en poids... En même temps, les professionnels présents sur ce chantier estiment que ce type

d'engin peut être utilisé uniquement par un débardeur à plein temps, ne pouvant se justifier pour un bûcheron-débardeur. Seul l'avenir nous dira si les skidders de petit gabarit trouveront leur intérêt dans nos forêts françaises avec notamment ce modèle bénéficiant de la renommée de robustesse et fiabilité de la marque Ritter, se différenciant d'autres débuseurs de taille équivalente qui présentent souvent des conceptions plus légères et moins éprouvées. En tout état de cause, le skidder Ritter R170 4R présente bien des atouts et des garanties sur un marché des petits débuseurs en devenir !

Dominique Seytre

Un marché des petits débuseurs en devenir

Ce nouveau petit skidder mis au point par Ritter a déjà trouvé sa clientèle en Allemagne, malgré sa mise sur le marché assez récente, répondant aux exigences

Vitrage arrière avec un angle saillant vers le haut afin de visualiser au mieux les mouvements de grue. Ritter Maschinen GmbH



Châssis avec articulation centrale offrant une direction articulée du châssis de plus ou moins 45°. Ritter Maschinen GmbH

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



Le Bois INTERNATIONAL
L'officiel du bois >> Scierie / Exploitation forestière

136^e Rendez-Vous de la Méca
Têtes d'abattage pour gros bois

L'hebdomadaire de la filière bois **N°40 - 1157**
3,65 euros samedi 26 novembre 2022

ISSN 1790-4072

Le zoom de la rédaction Coup d'arrêt sur le marché français du résineux p.4	Entreprises La scierie Brochet investit dans une ligne de rognage des pièces équarries p.9	Le marché du bois Prix et indices des sciages au 3 ^e trimestre p.29
---	--	--



On chauffe pour vous !

Valoriser Créer Innover Libérer

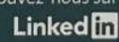
boisdurablesdebourgogne.fr

BOIS DURABLES DE BOURGOGNE
Naturellement et pour longtemps

ZAC de Molaise
71120 Vendennes-Lès-Charolles
+33 (0)3 85 25 18 17
infos@boisdurablesdebourgogne.fr

MODIFICATION THERMIQUE DU BOIS À FAÇON

- Depuis plusieurs années, Bois Durables de Bourgogne propose aux professionnels de la filière Bois des prestations de travail à façon de hautes qualités avec sa technologie de pointe dans le traitement thermique du bois.
- Le procédé utilise la vapeur d'eau et la haute température pour un traitement 100% naturel, écologique et économique convenant à toutes les essences.
- 3 fours de production Jartek, procédé Thermowood® pour une capacité annuelle de 6 500 m³
 - 1 four d'essai pour la réalisation d'échantillons et autres pré-séries
 - Des espaces dédiés pour la préparation et le stockage des charges de bois, un robot d'empilage-dépileage...
 - Un bureau d'études et de contrôle, et une équipe qualifiée à votre service

Retrouvez-nous sur 

boisdurablesdebourgogne.fr



PALFINGER

PALFORET
DES VÉHICULES SUR MESURE ET DES ENSEMBLES PRÊTS À L'EMPLOI

Parce que vos besoins sont notre priorité, nous nous attachons à vous proposer des produits à la fiabilité maximale. Nos équipes, disponibles sur toute la France, vous accompagnent toute l'année.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

LE JOURNAL DE LA

MÉCANISATION FORESTIÈRE



LE POINT SUR...
Le matériel
de sylviculture mécanisée

MARCHÉ
DES BOIS
Où va le marché en 2023 ?

BOIS DE CHAUFFAGE
Une nouvelle Titan
pour développer
la production de bûches

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

N° 228
DÉCEMBRE 2022 - 6,00 €

NOUVEAUTÉ

Première sortie vosgienne pour le skiddeur Ritter R170



Une nouvelle machine légère arrive sur le marché

Les démonstrations se suivent, mais ne se ressemblent pas pour l'entreprise Noe-Ritter-France, importateur des machines forestières du même nom. Fin octobre, les Vosgiens se sont vus gratifiés d'une belle concentration de matériels en forêt, réunissant pas moins de cinq machines des deux marques avec en point d'orgue la présentation du tout nouveau skiddeur Ritter R170. Pour sa première machine entièrement développée en interne, Ritter a fait le choix de proposer un tracteur 4 roues compact et suréquipé.

UN POIDS PLUME AU GABARIT RAMASSÉ

Nous avons repéré ce nouveau petit skiddeur lors de la dernière édition d'Interforst à Munich cet été et il nous tardait de pouvoir le voir évoluer en forêt. L'attente n'a cependant pas été si longue grâce à l'entreprise Noe-Ritter-France qui a eu la bonne idée de convier un entrepreneur de la Forêt-Noire à sa démonstration du mois dernier à Épinal. Un skiddeur de plus, me direz-vous, parmi une offre déjà pléthorique ? Pas vraiment, car cette nouvelle machine se distingue par bien des aspects. « Avec ce nouveau R170, Ritter passe du statut d'équipementier à celui de constructeur », s'enthousiasme Manuella Weber, gérante de Noe-Ritter-France. C'est déjà un premier fait notable. Jusqu'à présent Ritter se « contentait » en effet de proposer ses propres équipements sur des châssis et cabines que lui fournissait le constructeur Noe. Ainsi, entre le R185 proposé en 4 ou 6 roues et le capacitif R220, décliné en 6 et désormais 8 roues, l'équipementier de la Forêt-Noire était-il en mesure de proposer une gamme classique de skidders avec un équipement reconnu comme plutôt sophistiqué qui le positionnait sur un segment

haut de gamme. Avec le R170, Ritter introduit donc un produit totalement nouveau et conçu de toutes pièces par ses soins, mais également un positionnement où la concurrence ne se bouscule pas vraiment, celui des machines légères et compactes. Au sens propre du terme comme nous le laisse entrevoir directement les mensurations du Ritter R170. Avec un châssis de 6.090 mm, de la lame au tablier, la longueur de transport ne dépasse pas les 7.400 mm avec la grue pour un empatement de 3.050 mm. La hauteur également bien contenue n'excède pas 3.210 mm. Quant à la largeur, le modèle présenté chaussé en pneumatiques de 710 en option affiche 2,71 m qui peut d'ailleurs être réduite à 2,58 m en inversant les jantes. Avec la monte standard, en 650/60-26,5, la largeur peut même tomber à 2,46 m. La machine propose donc un physique ramassé, qui promet une maniabilité idéale pour manœuvrer en éclaircie sans laisser trop de dommages derrière soi. Et lorsque l'on nous révèle que le poids de ce petit ensemble suréquipé n'est que de 13,5 t, on ne peut qu'applaudir. Ritter aurait-il conçu la machine dont nombre d'entrepreneurs rêvent aujourd'hui, face à l'inflation des masses que l'on a pu constater ces dernières années ?

Au centre, des vérins assurent un angle 45° de braquage et une oscillation de 20°

39 Le Journal de la Mécanisation Forestière

NOUVEAUTÉ



Compact et léger, le R170 n'en débusque pas moins les grosses grumes

Le Noe Nf210-6R allie grosse capacité de débardage, confort et stabilité



POUR DES INTERVENTIONS DÉLICATES

La compacité et la légèreté de cette nouvelle machine, c'est en tout cas bien ce qui a décidé Marcel Schmalz, débardeur allemand venu de la Forêt-Noire présenter son nouveau skiddeur Ritter à ses confrères français. Auparavant, il travaillait avec un tracteur agricole équipé forestier. Un Claas Axion 810, explique-t-il, entièrement blindé avec un treuil 2 x 16 t à l'arrière et une grue Epsilon S110. Une machine de 15,4 t avec laquelle il a officié 10.000 h et dont le temps de remplacement était venu de le remplacer. Le choix du Ritter tient bien avant tout à son gabarit : « J'ai voulu prendre plus petit pour travailler en forêt privée, explique

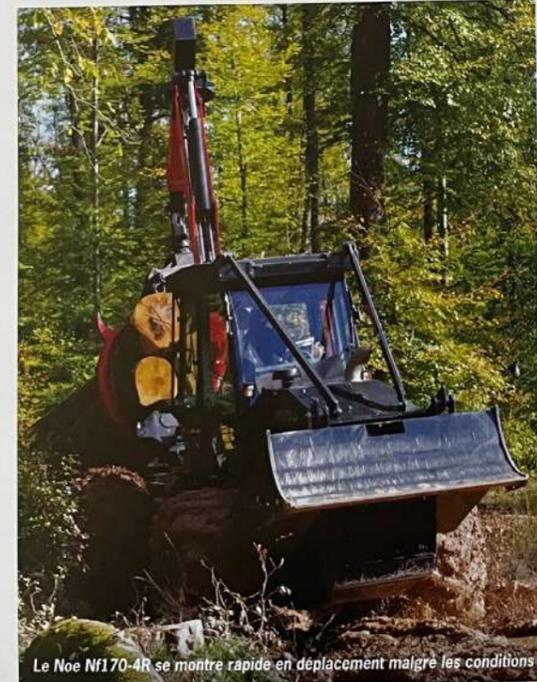
Marcel, les pistes y sont étroites, il n'y a souvent pas de place pour se retourner et toujours beaucoup de pentes. » L'Étf de la Forêt-Noire se réjouit également implicitement d'avoir opté cette fois pour une véritable machine forestière : « Avec l'articulation centrale, le tracteur est beaucoup plus précis et maniable », confie-t-il en effet. En ce qui concerne le rendement, en une quinzaine de jours et une centaine d'heures, il le juge équivalent à celui de son ancien tracteur. Il attribue cette performance au fait de bénéficier désormais de l'avantage procuré par le système de double pompe, une pour le travail, l'autre pour l'avancement. Pour Marcel, c'est incontestable, l'hydrostatique offre un confort supplémentaire. Et il est vrai que le petit skiddeur Ritter R170, présenté au travail avec un Noe Nf170 4 roues, un Nf210

6 roues et un autre Ritter R185 4 roues se défend tout à fait bien face à ces autres engins plus puissants. Les machines sembleraient même complémentaires. Dans l'idéal, on pourrait débusquer avec le R170 pour ensuite utiliser une machine plus puissante pour reprendre les bois et ramener des trains plus importantes jusqu'au dépôt. Il faut dire que le chantier, situé non loin d'Épinal, n'est pas des plus simples. Il s'agit en effet de sortir des gros bois feuillus d'une parcelle travaillée en irrégulier avec avant tout des conditions d'humidité importante. Le choix des pneumatiques en 710 est plutôt une bonne chose dans ces conditions, conférant à la machine un surplus de portance très bien venu ce jour-là. Cette monte large joue probablement également sur la stabilité de la machine, mais de manière générale ce choix correspond vraiment à une volonté de moindre tassement à laquelle, on le sait, les Allemands sont très sensibilisés. Cela se sent d'ailleurs bien à la manière de piloter de Marcel Schmalz. Lorsqu'on le suit au cœur de la parcelle, on ressent bien qu'il progresse très délicatement, tant en avancement que pour retirer les grumes à la grue. Il faut dire que le terrain détrempe l'y engage et que même si la machine aurait bien supporté une paire de chaînes, elle s'en tire finalement très bien y compris pour sortir les plus grosses

grumes. Assurément ce nouveau skiddeur va trouver sa place dans la gamme du constructeur allemand. La profession demande en effet toujours plus d'efforts sur le poids des engins, un segment sur lequel les constructeurs hésitent pourtant à s'engager. Avec un prix d'achat s'établissant entre 300 et 320.000 euros, les débardeurs pourront bénéficier de la « deutsche Qualität » et du réseau de service mis en place dans tout le pays par Noe-Ritter France.

DES UTILISATEURS SATISFAITS ET FIDÈLES

Si ce petit Ritter R170 était un peu la « révélation » de cette démonstration vosgienne, Noe-Ritter France avait tenu à le présenter entouré d'un bel échantillon des gammes existantes. Pour ce faire, l'importateur s'est à nouveau appuyé sur ses fidèles clients qu'il a sollicités pour participer à l'évènement. On a ainsi pu croiser Denis Mourot, débardeur du Doubs, associé avec son frère Christian qui abat manuellement. Sa machine, un Noe Nf170-4R a eu deux ans en mars dernier et affiche 2.500 h au compteur. Denis est un client de longue date puisque la fidélité s'est transmise de génération en génération. Son père, dont il a pris la suite, a en



Le Noe Nf170-4R se montre rapide en déplacement malgré les conditions



Sur 4 roues, le Ritter R185 s'est montré agile dans des conditions d'éclaircie étroite

NOUVEAUTÉ

effet acheté le tout premier tracteur Noe mis en service en France, explique-t-il. Il s'agissait alors d'un KL100, une machine un peu à part dans le catalogue du constructeur allemand, présentant un châssis fixe et 4 roues directionnelles. « Une bonne machine », se souvient Denis qui a commencé par reconduire ce même modèle avant d'évoluer sur un Nf160S à câble puis sur ce Nf170 avec grue et Klemmbank. « Je n'ai jamais eu de gros soucis avec les machines Noe, et je suis proche du concessionnaire Meca-Technique à Valdahon », explique-t-il pour justifier sa fidélité. Fiabilité et proximité, comme souvent ces deux qualités prévalent sur bien d'autres en termes de machines forestières. Le second skiddeur Noe présenté ce jour était un Nf210-6R, machine un peu emblématique du constructeur qui vend probablement le plus de 6 roues sur le marché français, avec une majorité de Nf210. Celui-ci est piloté par Anthony Facchinetti pour l'entreprise d'exploitation forestière mosellane Fd For-Est. Cela fait deux ans qu'Anthony débarde avec cette machine, ayant travaillé auparavant sur un porteur dans le Jura. Ce qu'il apprécie avant tout, c'est la puissance et la capacité dont fait preuve le Nf210-6R : « La grue est forte et porte à 10 m. La machine gère bien la puissance dans la pente grâce à un gros couple. » Anthony explique aussi apprécier les 6 roues qui lui apportent plus de portance, mais aussi, selon lui, plus de stabilité et de confort. Sinon, lui aussi loue la fiabilité de l'engin avec aucun problème à signaler passé 7.000 h. Le dernier skiddeur présenté était un Ritter, un R185-4R appartenant à Tristan Cousin bûcheron-débardeur



Le téléphérique Ritter peut se piloter seul

SKIDDEUR RITTER R170

- Dimensions LxlxH : 6.090 x 2.460 à 2.710 x 3.210 mm
- Garde au sol : 570 mm
- Empattement : 3.050 mm
- Poids : 13,5 t
- Moteur : Iveco 4 cyl, 4,5 l, 170 ch, 712 Nm
- Transmission : Hydrostatique
- Vitesse : 1:0-16 km/h - 2:0-38 km/h
- Articulation - Oscillation centrale : +/- 45° ; +/- 20°
- Pneus : 650/60-26,5 (opt. 710/55-28,5)
- Cabine : ROPS/FOPS/OPS
- Siège pneumatique 340°
- Treuil : Ritter 2x80 kN câble Ø12mm x 130m (opt. 2x100 kN)
- Grue : Epsilon M90 R68, M90 R72, S110 R72
- Option : Klemmbank largeur d'ouverture 1,6 m / Radiocommande

V.N. ■

PINCES À GRUME SCORPION

GERMAN DESIGN AWARD WINNER 2020

COMBINÉ SCIEUR/FENDEUR TITAN 53/40 PREMIUM

FENDEUSES TITANIUM DE 10 À 27 TONES

GERMAN DESIGN AWARD SPECIAL 2017

TREUILS FORESTIERS AVEC FORCE CONSTANTE 70 KN OU 90 KN

Salle d'exposition virtuelle d'Uniforest. Entrez ici:

Bureau de liaison commerciale usine - Nicolas Barras | T 06 42 32 75 19 | E n.barras@blcu.fr

Uniforest d.o.o. | T +386 3 777 14 30 | F +386 3 777 14 18 | E anja.ozir@uniforest.si | www.uniforest.com

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

GUIDE D'ACHAT

2022
2023

ABATTAGE • BOIS DE CHAUFFAGE • DÉBARDAGE • DÉBROUSSAILLAGE • DÉCHIQUETAGE • ÉLAGAGE
SCIAGE MOBILE • TRANSPORT • ORGANISMES FORESTIERS • ADRESSES UTILES • LISTE DES CONSTRUCTEURS

LE JOURNAL DE LA
MECANISATION FORESTIERE
LE MENSUEL TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION FORESTIERE MECANISEE

10€

PALFINGER

PALFORET
DES VÉHICULES SUR MESURE ET DES ENSEMBLES PRÊTS À L'EMPLOI

Parce que vos besoins sont notre priorité, nous vous proposons des produits à la fiabilité maximale. Nos équipes, disponibles sur toute la France, vous accompagnent toute l'année.

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER FRANCE
125, rue de la Roche Colombe - 26800 ETOILE SUR RHONE
Tél : 04 75 60 77 50 - Fax : 04 75 60 77 54
commercial@palfinger.fr - www.palfinger.fr

TRANSPORT

109