

# LA REVUE DE PRESSE 2025

**PALFINGER**



# JANVIER - FÉVRIER - MARS 2025

**04** MAT ENVIRONNEMENT

---

**06** MECANISATION FORESTIERE

---

**08** CARROSSERIE

---

**10** LE MILLE PATTES

---

**12** RAIL





# NOS INSERTIONS DANS CE MAGASINE...

N°125 - Décembre-Janvier 2025 - 20 € - ISSN 1959-2590



Énergies renouvelables

## Quand l'hydroélectrique atteint des sommets... !



**Déchets verts**

Le trésor des paysagistes



**Agriculture**

Selon une étude, 10% des sols européens sont dégradés



**Mobilier urbain**

Sineu Graff façonne le mobilier urbain pour les enjeux de demain

# NOS INSERTIONS DANS CE MAGASINE...



**PALFINGER**

Vidéo de  
présentation



## MULTIBENNES

Aussi facile à manipuler que polyvalente, la nouvelle gamme de multibennes PALFINGER ST bénéficie d'améliorations judicieuses en termes de facilité d'utilisation, de sécurité et de confort d'exploitation.

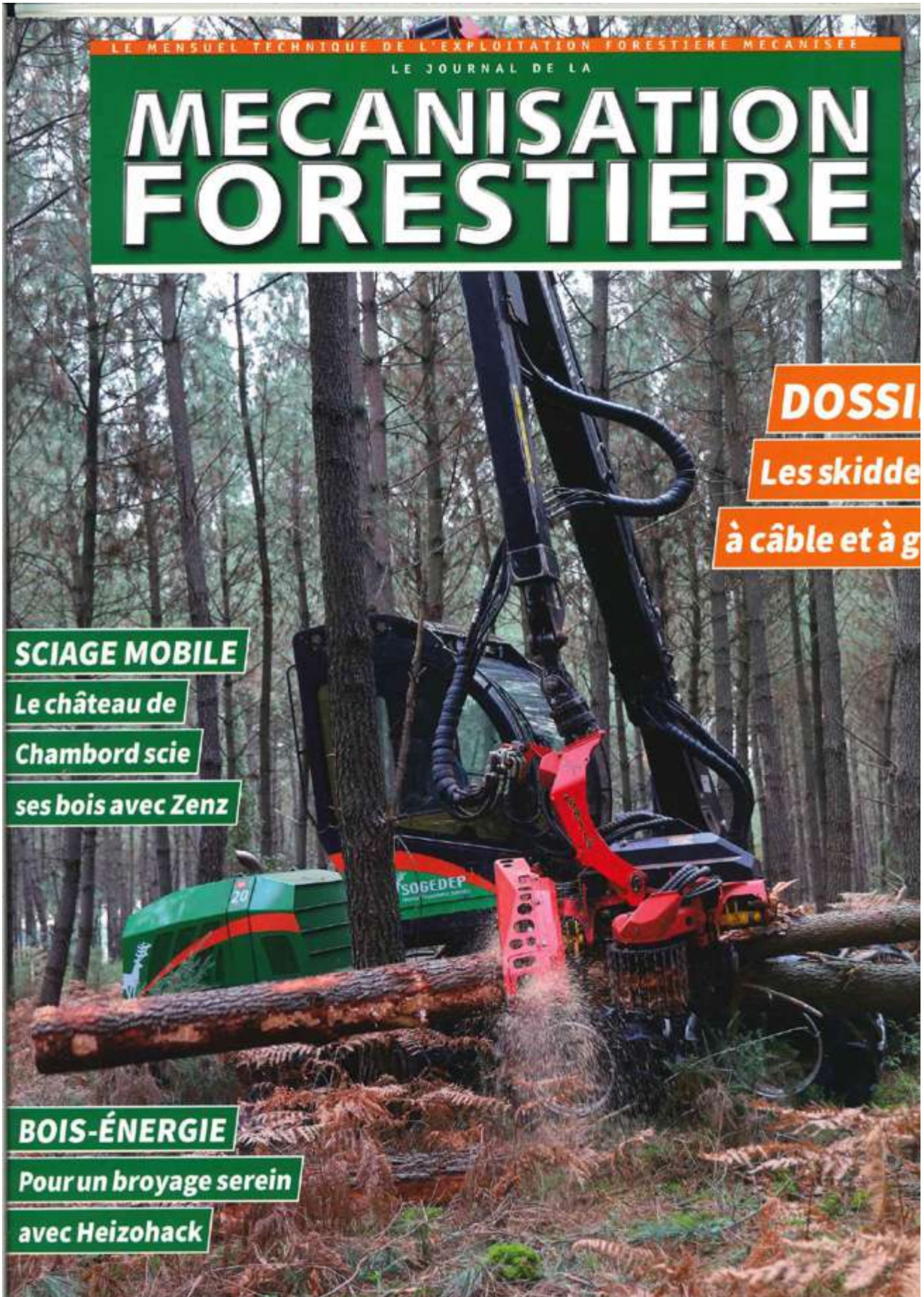


## NACELLES ÉLEVATRICES

PALFINGER est le seul fabricant à proposer une gamme de nacelles élévatrices comprise entre 13 et 102.5 m de hauteur de travail, en version non isolée et isolée, pour châssis pesant entre 3,2 et 60 tonnes.

Les nacelles élévatrices PALFINGER proposent des solutions de levage très innovantes et au plus haut niveau technologique. Elles sont reconnues pour leur fiabilité et leur qualité haut de gamme.

**PALFINGER.FR**



LE MENSUEL TECHNIQUE DE L'EXPLOITATION FORESTIERE MECANISEE

LE JOURNAL DE LA

# MECANISATION FORESTIERE

**DOSSI**

**Les skidde**

**à câble et à g**

**SCIAGE MOBILE**

**Le château de**

**Chambord scie**

**ses bois avec Zenz**

**BOIS-ÉNERGIE**

**Pour un broyage serein**

**avec Heizohack**

## ON NOUS VOIT...



**Heizohack 14-860 KTL**  
la puissance et la polyvalence  
au service du broyage

Rendez-vous avec le plus puissant déchiqueteur de la gamme Heizohack dans la Drôme où Edmond Tardieu vient de mettre en route son nouveau matériel de production de plaquettes forestières. Un équipement performant et parfaitement adapté à l'activité bois-énergie qu'il mène en complément de son exploitation agricole.

#### UNE OPÉRABILITÉ SANS FAILLES

Il aura fallu attendre une accalmie météo pour voir le déchiqueteur Heizohack 14-860 KTL à l'ouvrage. Il faut dire que le chantier est en zone humide. La place de broyage est au bas de la pente où les bois ont été exploités. Un étroit chemin d'accès assez boueux et franchissant un cours d'eau y mène depuis la route départementale. Le poids total roulant d'environ 30 t du tracteur Valtra et du broyeur Heizomat est néanmoins parvenu sans encombre jusqu'à destination.

Le chantier est très bien organisé. Les billes ont été exploitées il y a 3 semaines, reste le bois-énergie. Deux tas de bois se font face, une benne est positionnée à gauche de chaque extrémité. Le broyeur est en train de terminer le remplissage d'une de ces bennes avant qu'un tracteur avec sa remorque ampliroil ne vienne l'arrimer. Avec 30 m<sup>3</sup> environ de contenance, il faut moins d'un quart d'heure pour la remplir. Une fois la tâche effectuée, les stabilisateurs sont rapidement rétractés et le tracteur effectue alors un demi-tour pour se positionner face à l'autre tas de bois, la benne vide est déjà en position et n'attend plus que ses plaquettes. L'ensemble se redéploie très facilement, la goulotte se dépile

tandis que les stabilisateurs s'ancrent au sol. Le pilote lance sa grue à l'assaut du tas de biomasse, des cimes de pin essentiellement et des arbres secs. Le rythme s'avère d'emblée élevé. La grue est idéale pour ce genre de travail, tant par sa cinématique au près ou au loin que par son absence de flexibles

en passage extérieur. Le pilote empoigne sans crainte la biomasse dans le tas ou avec le tapis. La large table d'alimentation amène le tapis accueilli et les envoies directement sur le rouleau supérieur preneur. L'opération est immédiate et ferme. L'op



Un large tapis d'aménagement très bien intégré dans la table de réception

ISSN 0248 174X - N°770 - Mars 2025

# Carrosserie

PREMIER MAGAZINE NATIONAL SPÉCIALISÉ ET CIBLÉ CARROSSERIE



Fédération Française de Carrosserie  
Industries et Services

**EQUIPEMENTS > P 22**

**Hayons élévateurs**  
TCO et sécurité au cœur  
des attentes

**DOSSIER > P 32**

**Postes à souder**  
Un marché en mutation

**RÉPARABILITÉ > P 40**

**Peugeot 5008**  
De l'énergie à revendre

**DOSSIER > P 16**

## Véhicules frigorifiques Productivité et respect de l'environnement



**TECHNIQUE > P 36**

## Apprêt UV ou séchage air Deux approches différentes





# ON PARLE DE NOUS ...

## Renault Trucks

### Le 2 000<sup>e</sup> PL électrique produit à Blainville-sur-Orne

En honorant la commande de son client néerlandais Bidfood Netherlands de 25 camions E-Tech (destinés aux livraisons alimentaires), Renault Trucks vient de franchir une barre symbolique. Celle du 2 000<sup>e</sup> camion électrique produit dans son usine nor-

mande de Blainville-sur-Orne, qui fut la première en Europe à fabriquer en série des camions électriques, dès mars 2020. Ce sont les D et D Wide E-Tech qui en sortent, dédiés aux missions urbaines et périurbaines (alors que la gamme haute est produite à Bourg-en-Bresse).



## Electriques

### Première commande de BOM rétrofitée par GCK

GCK Mobility a signé sa première commande de bennes à ordures ménagères rétrofitées pour la collecte des déchets en Ile-de-France. L'entreprise française spécialisée dans le retrofit a été choisie par Suez dans le cadre de son contrat de prestations de collecte avec le Territoire Grand Paris Sud Est Avenir. Ce sont deux BOM sur base de Renault D-Wide 26 tonnes diesel qui vont être transformées en véhicules zéro émission via une pile à combustible

à hydrogène alimentant des batteries développées et produites par GCK Battery. Ces camions disposeront d'une capacité de 17 kg d'hydrogène. La livraison des véhicules est prévue à partir de l'automne 2025 après homologation au second trimestre. La société GCK a déjà été choisie par la Communauté urbaine de Dunkerque et la Communauté de l'Auxerrois pour transformer leur parc de bennes à ordures ménagères et d'ampliroll.

## Logistique

### Les 10 premiers Man électriques de DB Schenker mis en service

Sur 100 Man eTGX prévus d'ici 2026 par une lettre d'intention, DB Schenker Allemagne en a reçu dix unités, financées par le gouvernement allemand. Dans leur configuration « Ultra Basse » (moins de 3 m de haut et empattement court), ces tracteurs sont adaptés aux méga-remorques

grand volume de DB Schenker, qui servent notamment dans le secteur automobile. Ils serviront sur les sites logistiques à travers toute l'Allemagne. Une nouvelle lettre d'intention porte par ailleurs sur 50 eTGL, un camion pour la distribution urbaine de 12 t, qui pourra être commandé à partir d'avril 2025.

## Palfinger

### Nouvelle radiocommande P6

Palfinger propose sa nouvelle radiocommande P6 sur ses grues TEC dès cette année. La P6 complète la radiocommande premium Palcom P7. La P6 est l'une des radiocommandes à écran couleur TFT 3.5" les plus légères et les plus petites du marché. Elle profite de manettes linéaires et de joysticks redessinés offrant un contrôle encore plus précis. Un capteur d'accélération intégré assure la sécurité des opérateurs : si la radiocommande enregistre une chute, par exemple, le fonctionnement de

la grue est automatiquement stoppé. Son autonomie va jusqu'à 20 heures avec une seconde batterie. Sa bande à 2.4 GHz de fréquence lui assure une connexion fiable et puissante. Palfinger propose jusqu'à dix variantes de console, permettant ainsi à la radiocommande P6 d'être adaptée à l'ensemble des fonctions des grues TEC. La radiocommande P6 peut, dès à présent, être commandée pour toutes les grues Palfinger de la gamme TEC.





## PALFINGER: UN NOUVEAU BOITIER DE COMMANDES

**L**es bras hydrauliques pour le groupe sont produits en France à l'essence, dans le sud-ouest. Les bras sont produits pour le groupe chaque année qui sont vendus dans le monde entier. Trois séries répondent à tous types de besoins et de configurations. La gamme télescopique comprend des bras à sections coulissantes, de 5 à 20 tonnes de force de levage, en classe 1 pour les petits tonnages et en classe II pour les gros tonnages à partir de 8 tonnes. C'est la plus grosse production de France avec une cinématique universelle qui permet de gérer des tonnes de différentes longueurs. La série Pinger A (de 10 à 30 tonnes) est le bras historique « Guina ». Il s'agit du modèle dit « 3 points » qui permet de baliser fortement les angles de charge tout de gérer les différentes longueurs de bras. Il est particulièrement demandé dans l'agriculture et le BTP (à multiples usages). Enfin, le série Synchro (à 20 et 30 tonnes) est composée des bras à potence articulée, une série renforcée et très simple d'utilisation. Très économique au maintien, elle est particulièrement adaptée dans l'environnement.

La série City en quant à elle conçue pour les Villiers PL jusqu'à 5,5 tonnes PTA. Une gamme de Multibeamer (de 10 et 18 T et sur berce), les appareils à chaînes qui connaissent un renouveau sur le marché, est également proposée.

Ensemble de la gamme est renforcé, avec l'introduction d'une nouvelle commande avec un joystick et un véritable écran de contrôle permettant d'accéder à toutes les fonctions hydrauliques et électriques. Elle commande le bras en mode manuel ou en mode cycle automatique. Cette commande assiste aussi la maintenance avec un contrôle des temps d'utilisation de l'appareil, et des composants robustes pour les utilisateurs. Elle signale également les défauts et les fuites d'huile.

Autre innovation à venir cette fois dans la conception : un système électronique sera disponible courant 2025 sur la dernière génération de bras de levage. D'ores et déjà, l'application Flex monitor sur le web et l'application Operator monitor sur smartphone, sont disponibles. Grâce à ces applications, l'utilisateur bénéficie en diagnostic à distance, de la géolocalisation de l'équipement et des outils service et maintenance.



# ON PARLE DE NOUS...





N° 57 - Février 2025

# RAIL

**Data, IA, cybersécurité...**  
Les grands défis  
de la digitalisation



**Grande interview**  
Jean-Bruno Delrue,  
PdG de Mesea



**Matériel**  
Emma, 100 % électrique  
et modulaire



**Chantier**  
Lyon : un réseau de tram  
en pleine expansion

**CAYOLA**MEDIAS

## II Ferroviaire | Entreprise



Spécialiste des équipements de manutention et d'élévation embarqués, Palfinger développe des solutions sur mesure pour le ferroviaire. Répondant aux exigences du marché, celles-ci sont encore méconnues de nombreux acteurs.

## Palfinger : 40 ans d'innovation au service des travaux ferroviaires

**D**epuis 40 ans, le constructeur autrichien Palfinger, développe des solutions de manutention et d'élévation, initialement orientée vers le marché des camions, aux travaux ferroviaires via une division dédiée. Spécialiste de la grue et des équipements embarqués, celle-ci mise sur l'innovation et l'adaptabilité afin de proposer une gamme de produits conçus pour répondre aux exigences techniques et normatives des acteurs du secteur. « Cette division s'est construite progressivement avec un vrai savoir-faire et une offre diversifiée, adaptée aux besoins spécifiques du ferroviaire », souligne Epvre Delquière, Directeur du développement commercial de la Division Ferroviaire Palfinger France.

### Un accompagnement stratégique

Se consacrant au marché français, Palfinger France (filiale du Groupe Vincent) s'est fixé comme objectif de diffuser ses solutions technologiques et d'accompagner les intégrateurs dans un environnement normatif en constante évolution. « Les exigences de certification européenne et les évolutions réglementaires propres à certaines applications ne font pas toujours partie du quotidien des intégrateurs. Par exemple, les référentiels réglementaires relatifs aux grues de manutention ou à l'élévation de personnes connaissent des mises à jour régulières, et notre mission est de leur fournir l'expertise nécessaire pour s'y conformer ». Un accompagnement qui se traduit par un travail en amont avec ces



N° 57 - Février 2025

# RAIL

**Data, IA, cybersécurité...**  
Les grands défis  
de la digitalisation



**Grande interview**  
Jean-Bruno Delrue,  
PdG de Mesea



**Matériel**  
Emma, 100 % électrique  
et modulaire



**Chantier**  
Lyon : un réseau de tram  
en pleine expansion

**CAYOLAMEDIAS**

# ON PARLE DE NOUS...

## Entreprise | Ferroviaire II

derniers afin de proposer des équipements véritablement différenciants. Ainsi, les équipes techniques de Palfinger France collaborent avec les intégrateurs afin que ces derniers aient une vision sur le niveau de customisation possible afin d'aller le plus loin possible pour faciliter l'implémentation de leur solution.

### Des solutions sur mesure pour un marché exigeant

Cependant, contrairement au secteur routier, où les produits sont plus largement diffusés et standardisés, le ferroviaire impose une customisation poussée en raison d'un marché qui n'est sans aucune mesure avec celui du véhicule industriel. « *Tout l'intérêt, toute la richesse de la division Railway de Palfinger, c'est d'être capable de proposer un degré de customisation inconnu dans les gammes routières* ». Une flexibilité qui permet à l'entreprise de s'adapter aux besoins spécifiques de ses clients, qu'il s'agisse de grues, de nacelles ou de solutions mixtes. La gamme Basic Line, par exemple, a été conçue pour répondre aux exigences de marchés export et d'applications sur réseaux privés ou industriels. « *Cette gamme simplifiée intègre les fondamentaux du ferroviaire tout en offrant une solution plus accessible pour certains marchés dont les contraintes réglementaires sont moins exigeantes* ».

### Une cinématique différenciante

L'une des innovations récentes (qui a fait l'objet d'une candidature aux Trophées du Génie Ferroviaire) concerne un équipement dédié aux travaux en tunnel. Baptisée PK700T, cette innovation est une grue télescopique dédiée aux travaux de levage et de manutention en milieux souterrains. Adapté aux espaces restreints, cet équipement propose une cinématique spécifique. Dotée d'une flèche télescopique et d'un fonctionnement au treuil limitant les mouvements de structure, cet engin, permet de travailler de manière optimale. « *En tunnel, la place est comptée, ce qui limite extrêmement les débattements... Cela nous oblige à trouver de nouvelles solutions* ». Dans le cas présent, celle-ci passe par une cinématique innovante qui permet de télescoper complètement à l'horizontale et de travailler au treuil pour limiter les mouvements de la structure. « *Les solutions de levage et de manutention Palfinger Division Ferroviaire offrent déjà trois cinématiques dédiées en fonction des besoins de chaque application en travaux de voies ou sur caténoires. Avec le modèle PK700T, nous offrons une nouvelle alternative afin d'acheminer des sections de voie ou des appareils de voie... Ce concept est complètement différenciant* ». A noter que huit Grues PK700T sont d'ores et déjà en service en Amérique du Nord et en Asie.

### Des datas intégrées

A l'heure de la digitalisation et en ligne droite avec sa politique de transparence, Palfinger est en capacité d'intégrer la data propre à ses équipements dans un ensemble global. « *Nous bénéficions de l'expérience du Groupe Palfinger sur l'ensemble des matériels des flottes routières. Sur la partie Railway, nous sommes progressivement capables de fournir le même type de datas. Toutefois, il faut qu'elle soit intégrée de manière intelligente avec le fournisseur de la solution globale* ». Enfin, la maintenance prédictive n'est pas en reste, grâce à des capteurs intégrés, qui permettent aux intégrateurs de surveiller l'état des équipements et d'anticiper d'éventuelles interventions. « *Ces données permettent de prolonger la durée de vie des équipements et d'optimiser leur utilisation* ».

### Un marché à conquérir

Si la gamme manutention de charge trône la première place des demandes devant le combiné avec des nacelles, Palfinger France entend bien équilibrer sa présence nationale avec les solutions dédiées à l'élévation de personnes ou encore les équipements de guidage/tripage : « *Notre premier challenge est de faire connaître l'intégralité des gammes de Palfinger pour les travaux ferroviaires* ». Afin de mieux répondre aux attentes du marché et de partager son savoir-faire, Palfinger France peut s'appuyer sur le réseau du Mecateamcluster que l'entreprise rejoint. Toutefois, pour renforcer sa présence sur le marché français, l'une des pistes évoquée par l'entreprise est de miser sur son réseau d'intégrateurs pour promouvoir ses solutions et convaincre les exploitants ferroviaires de leur valeur ajoutée. « *Nous devons mieux faire connaître notre offre en France, notamment sur les solutions d'élévation de personnes, qui sont encore trop méconnues* ».

Texte : Frédéric Burgulière  
Photo : Palfinger France

### II SÉCURITÉ FERROVIAIRE : UN ENJEU CLÉ

La sécurité sur les chantiers ferroviaires est une priorité et pour satisfaire aux exigences, les contraintes sont intégrées dès la conception des équipements. « *Nos grues et nacelles doivent fonctionner en dévers et/ou avec une voie adjacente en circulation, ce qui impose une structure mécanique adaptée et une sécurisation renforcée* ». Palfinger mise également sur des systèmes de contrôle-commande avancés, avec une redondance complète des dispositifs de sécurité. « *Cette approche garantit une fiabilité maximale, en ligne avec les attentes des exploitants ferroviaires* », assure l'entreprise. La Division Ferroviaire de PALFINGER est à même de fournir un très bon niveau de documentation aux intégrateurs qui ont besoin de modéliser des ensembles finis complets et des situations de travail pour leurs clients finaux.