

LA REVUE DE PRESSE 2022

PALFINGER



JUILLET 2022

50 MONTEUR MATÉRIELS

52 LES ROUTIERS

58 MANU MAG 21

60 MÉCANISATION FORESTIÈRE

62 PROFESSION PAYSAGISTE

66 RECYCLAGE RÉCUPÉRATION

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

LE MONITEUR MATÉRIELS
NUMÉRO SPÉCIAL

ies, épidémie...
ation
out-terrain

SANY

www.sanyeurope.com

8 juillet 2022 - supplément n° 76 du Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment N° 6199 - www.lemoniteurmateriels.fr

PALFINGER

NOS CLIENTS RECOMMANDENT PALFINGER

Nos clients confirment :
"Choisir une PALFINGER est toujours une bonne décision." Merci à eux pour leur fidélité !

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

LES ROUTIERS

N°1011 - JUILLET / AOÛT 2022

>> ROUTIERS.COM

LE MENSUEL DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS DEPUIS 1934

En convoi humanitaire vers l'Ukraine

Portrait
André Bonifay et ses 42 camions de collection



Test conso
Le Daf XG+, champion des grands-routiers

Reportage
Chez Sor, carrossier espagnol roi du sur-mesure



Reportage

Glatianv



cont. : 5,80 €

NOS MATÉRIELS SUR CHANTIER

Reportage

Transport exceptionnel aux Transports Glatigny

Texte & photos : Hugo Valentine

Comme un avion sans aile

Pour ce numéro d'été, nous avons envie de vous emmener dans les coulisses d'un transport hors norme, celui d'un avion construit au début des années 40. Ce n'était pas forcément une mince affaire, mais le transporteur très familial Glatigny Services a relevé le défi avec brio, d'autant que c'était une première pour eux !

Sans doute la famille Saint-Jean s'est-elle souvenue de la célèbre chanson de Charlélie Couture. En tout cas, le patriarche des Transports Glatigny a mis en pratique avec ses deux fils les mots d'un des couplets : « *Et même, même si j'peux pas m'en-voler Oui, j'irai jusqu'au bout* », en livrant sans encombre son précieux chargement à l'aérodrome de Melun-Villaroche.

La famille Glatigny (Gilles le père, Seb et Virgile les fils) est habituée à nos colonnes puisqu'ils étaient au sommaire des Routiers en 2002,

puis en 2013. Une fois tous les dix ans, en gros ! Cette année c'est le 30^e anniversaire de l'entreprise créée par Gilles Saint-Jean, et cela valait bien un petit sujet. A 63 ans, il attend visiblement avec impatience que ses deux fils reprennent le flambeau. D'ailleurs Seb et Virgile n'ont plus besoin des conseils de leur paternel pour entamer le chargement qui a lieu sur l'aérodrome de Beauvais.

L'avion, c'est un Beechcraft modèle 18, un bimoteur léger américain produit pendant la seconde guerre mondiale qui servait au

véhiculé le Général de Gaulle, si on croit la légende. Il a été vendu à un patron de compagnie aérienne qui a ses bâtiments et une collection d'avions sur l'aérodrome de Réault, à côté de Melun. Un parcours qui oblige à contourner Paris par l'Est et représente 210 km par les itinéraires autorisés aux convois de 3^e classe, via Senlis et Coulommiers (au lieu de 140 km en direct).

Le convoi exceptionnel pour diversifier l'activité

Pour la famille Saint Jean, basée dans le 77, c'est une occasion de diversifier son activité. Car avec sa dizaine de chauffeurs, l'entreprise joue un peu les touche-à-tout. Et selon Gilles, pas question de mettre tous ses œufs dans le même panier. Question de bon sens ! S'ils étaient réputés pour l'événementiel, notamment les tournages de film,

les grandes occasions, le Covid est venu un peu semer la pagaille. « *Il a fallu changer de stratégie* », précise le père, qui n'est pas du genre à se morfondre en attendant que les conditions changent.

Outre la benne, l'évènementiel, la traction, le transport de conteneurs « stations de gaz », de valises diplomatiques, les transports Glatigny se sont donc lancés dans l'exceptionnel en achetant 4 semis porte-engin surbaissées et extensibles. Ils les ont équipées eux-mêmes de treuils, rampes amovibles... De quoi parer à de nombreuses situations, comme le transport inattendu d'un avion.

Mais tout d'abord, il faut commencer par le charger, ce précieux objet de collection. C'est même peut-être la phase la plus délicate de l'affaire, car un chargement bien fait et bien arrimé, c'est se

que le transport se déroule bien. Evidemment cela ne se charge pas comme une palette de petits pois. Nos hommes ont dû réfléchir avant, se creuser les méninges. Ce n'est pas très lourd, 2 ou 3 tonnes, mais le point d'équilibre n'est pas évident à trouver. De plus les roues de l'avion espacées de plus de 4m ont nécessité de fabriquer une travée pour les faire reposer.

Pour le lever, Glatigny Services avait sorti une de ses grues, une Palfinger de 58 t.m avec une portée de 25 m, montée sur un Man 6x6 33.480, largement suffisant pour faire le job avec un max de sécurité. Côté remorque, ils disposaient d'une Faymonville 4 essieux autovireurs, plus facile pour les passages étroits.

Une fois l'avion sanglé en se servant de ses points d'attache, il a fallu trouver le point d'équilibre

210 km à effectuer de Beauvais à Melun en passant par l'Est parisien... Un convoi aux petits oignons avant l'été.



Reportage

Transport exceptionnel aux Transports Glatigny



de l'avion en essayant différentes longueurs de sangles afin qu'il ne pique pas du nez. Avec deux contraintes : le train arrière devait se poser sur le col de cygne, et l'avion devait avoir le nez à l'arrière de la semi. Les ailes, démontées entretemps, ont ensuite été posées sur le plateau, callées par des coussins de vieux canapés et des pneus. Le transport exceptionnel, c'est aussi de la débrouille...

Alors qu'au départ il était prévu que

son côté maniait le marteau pour clouer les cales en bois sur le plateau, sous le regard des habitués de l'aérodrome venus assister au spectacle. Car ce n'est pas tous les jours qu'un avion délaïsse les airs pour emprunter la route.

Trois mois de préparation

Le départ est donné le lendemain matin à 5h15. Il faut commencer par sortir de l'aérodrome, accom-

1. Il faut ajuster la longueur des sangles pour que l'avion, ici retenu par deux hommes, ne pique pas du nez !

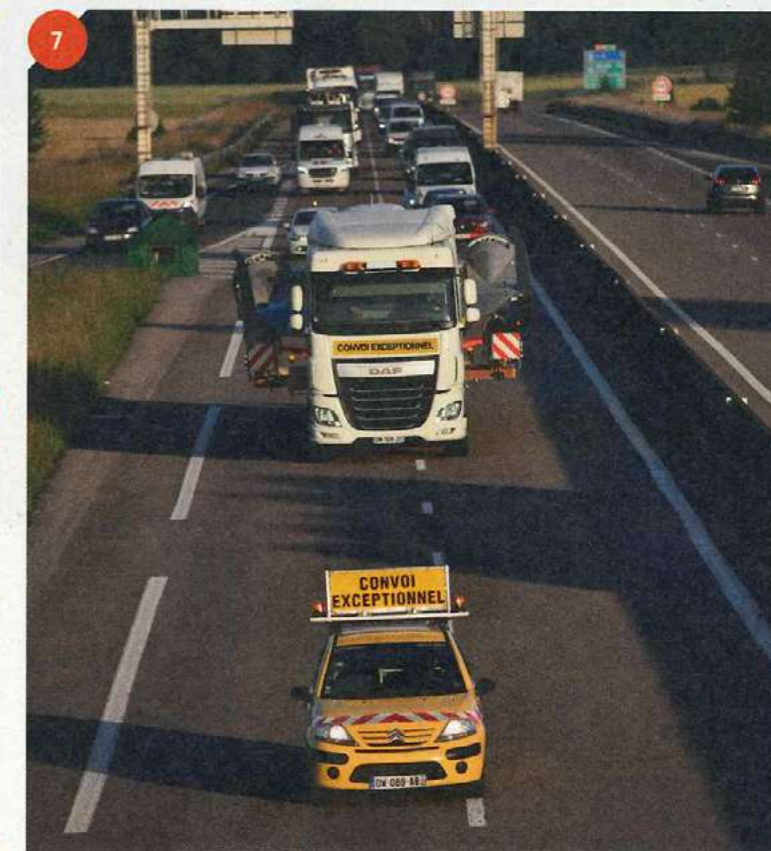
2. Ajustement de la traverse pour poser les roues de l'avion espacées de 4 m.

3. L'équipe de Glatigny Service. De g. à d. : les deux frères Viraille et

maniabie qu'un 3-essieux, et suffisant en puissance vu la légèreté de l'avion (moins de 3 t). Pour éviter l'escorte des motards, le convoi reste dans les normes : 5 m de large tout juste pour 16 m de long et 4,20 m de haut.

Il a fallu trois mois de préparation pour mettre au point l'itinéraire, obtenir les autorisations. Viraille est habitué aux transports exceptionnels. Il a transporté le bateau viking pour le tournage d'Astérix et Obélix

NOS MATÉRIELS SUR CHANTIER



4. Avant d'être posé sur la remorque, l'avion doit être parfaitement centré et aligné.

5. Le Daf sort de l'aéroport de Beauvais, surveillé par un agent de la sécurité qui ne badine pas.

6. Virgile, le plus jeune des deux frères, est très heureux d'avoir à transporter cet avion ancien.

7. Sur la N31, le convoi roule à 50 km/h (limite

priétaire. Et puis si tu accroches, c'est un problème, car les pièces n'existent plus. Ça met un peu la pression ! ».

L'enfer c'est les autres

On le sait bien, l'enfer c'est souvent les autres. Si la police est présente pour sortir de la zone de Beauvais Tille, ce qui réfrène les ardeurs des automobilistes, la fine équipe se retrouve ensuite seule à gérer le convoi. Seb conduit la voiture de tête qui ouvre le convoi, et Gilles

s'allonge derrière, malgré l'heure matinale. Il faut dire que la vitesse maximum autorisée sur nationale pour ce convoi de 3^e catégorie est de 50 km/h. « Le plus difficile, c'est la traversée des villes, confesse Seb qui tente d'inciter les automobilistes à se garer. Certains ne comprennent pas et tentent de passer malgré tout sur les trottoirs. On en a même un qui a tenté de passer un rond-point à contresens ! ». Pas facile pour Virgile au volant du Daf 460 de n'accrocher personne. Il faut rester très vigilant,

camion arrivent après pas loin de 6 heures de route, et après avoir bloqué 20 km de la nationale pour pouvoir rouler au milieu. A 14 h, tout est déchargé, mais les trois hommes se sentent aussi fatigués que s'ils avaient roulé toute une journée. « Il y a beaucoup de stress, d'autant que le client nous a accompagnés tout du long ».

Le principal, c'est que l'avion soit arrivé à bon port et pourra retrouver ses ailes pour prendre

N° 21 - JUIN 2022
21

MANU MAGAZINE MAG

WWW.JDLGROUPE.COM

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

numéro 1 du levage et de la manutention

MEDIACO

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

Le groupe Mediaco, n°1 du levage et de la manutention et fort de ses 2 000 collaborateurs, dispose de 3 000 matériels dont 800 grues de 35 à 1 200 tonnes, répartis 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 32 82

WWW.MEDIACO.FR MEDIACO@MEDIACO.FR N° Indigo 0 820 222 600

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

PALFINGER

NOS CLIENTS RECOMMANDENT PALFINGER

Nos clients confirment :
"Choisir une PALFINGER est toujours une bonne décision." Merci pour votre fidélité !

LIFETIME EXCELLENCE

PALFINGER.FR

LE JOURNAL DE LA

MECANISATION FORESTIERE



Les r
forestières de c



CHA
BF70
d'industrialiser le b



BOIS-

de la déch
C645T

- ▶ ENTRETIEN
- ▶ ABATTAGE
- ▶ DÉBARDAGE
- ▶ TRANSPORT
- ▶ SCIAGE MOBILE

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



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

PROFESSION PAYSAGISTE

Le magazine des paysagistes et des artisans de la nature

Le bois pour un jardin chaleureux et nature



PLACE DU PRO.com
VILLE · SPORT · PAYSAGE
Retrouvez tous les produits et conseils

Hommes et Entreprises



Maillard Paysage,
l'espace vert
arandeur nature

Matériels et Fournitures



Nacelles,
prenez 'partout'
de la hauteur !

Sols et Revêtements



**La pierre
reconstituée**
dans tous
ses états !

ILS PARLENT DE NOUS...

NACELLES, prenez 'partout' de la hauteur !

Nombreux sont les paysagistes qui préfèrent la nacelle à la corde. Objectifs : améliorer la productivité, gagner du temps et limiter la fatigue. Encore faut-il sélectionner la nacelle qui saura répondre à des besoins clairement identifiés, notamment celui de travailler dans des espaces restreints.



La nacelle P240AXE-E de Palfinger dispose d'une flèche à double articulation, indispensable pour réaliser des interventions complexes. Sa hauteur de travail maximum est de presque 23 m et son déport va jusqu'à plus de 11,5 m.

Le saviez-vous ? Conformément à l'article R 4323-63 du code du travail, "il est interdit d'utiliser des échelles, escabeaux et marchepieds comme postes de travail. Toutefois, ces équipements peuvent être utilisés en cas d'impossibilité technique de recourir à un équipement assurant la protection collective des travailleurs ou lorsque l'évaluation du risque a établi que ce risque est faible et qu'il s'agit de travaux de courte durée ne présentant pas un caractère répétitif". Il existe néanmoins une solution qui s'adapte à toutes les configurations de chantier en hauteur : les nacelles. Régies par la norme EN280, ainsi que la directive machine 2006 42CE relative à la sécurité de l'équipement (idem pour les broyeurs de branches par exemple), les nacelles intègrent une plateforme de travail, appelée 'panier', où se tiennent les opérateurs, une structure extensible (articulée ou télescopique), un châssis (porteur, remorqué, automoteur...), des stabilisateurs et un système de commandes. Leur conduite nécessite l'obtention du CACES R486 (valable 5 ans).

Ces machines se distinguent aussi en fonction de la position de la plateforme lors du déplacement du châssis :

- **type 1**, le déplacement n'est admis qu'avec la plateforme repliée en position de transport ;
- **type 2**, le déplacement avec la plateforme déployée ne peut être commandé que par un organe fixé au châssis, donc depuis le sol ;
- **type 3**, le déplacement avec la plateforme déployée peut être commandé par un organe situé dans la plateforme, donc en hauteur.

Des modèles compacts

Le choix d'une nacelle plutôt qu'une autre dépend des travaux à réaliser, des conditions d'accès au chantier, des charges à supporter... Les équipements intégrés font aussi la différence. "Par exemple, pour des travaux d'élagage, d'abattage ou de taille, choisir un panier en aluminium est très utile car il offre une plus grande résistance aux frottements de branchages. Il permet aussi une meilleure accessibilité à la zone de travail qu'un panier fermé en fibre" indique Jean-Marie Ghidina, responsable produit nacelles chez Palfinger France.

Parmi les modèles les plus plébiscités par les paysagistes, c'est sans doute la nacelle 'araignée' (groupe 1B). "Cette machine est très polyvalente en raison de son faible poids, de ses dimensions réduites, de ses déports plus importants et de ses chenilles"

Différentes catégories

Les nacelles sont classifiées en deux groupes, qui distinguent les axes d'élévation :

- **groupe A** : l'élévation des nacelles est verticale et se limite donc aux nacelles télescopiques ;
- **groupe B** : l'élévation est multidirectionnelle et représente les nacelles à bras articulé.

résume Jérémie Trosset, commercial chez Platform Basket. Les chenilles... A voie variable sur certains modèles, elles permettent de traverser un dévers sans risque de renversement de la machine, de rehausser la garde au sol pour augmenter l'angle d'attaque et de franchir des espaces exigus. Exemple de modèle ultra-compact : la Spider 18.90 de Platform Basket qui, bien qu'assurant un travail en hauteur jusqu'à 19 m, ne dépasse pas les 0,79 m de large. De quoi traverser sans problème un portillon. Du côté de l'entreprise Imer, le modèle à essence IM R 19 (ce chiffre indique la hauteur de travail maximale), qui affiche 2,4 t sur la balance, possède une largeur de travail de 0,78 m. Autre modèle : la nacelle LEO21GT du fabricant allemand Teupen. Bras et stabilisateurs repliés, cette machine, qui permet pourtant de travailler en hauteur jusqu'à 21 m (12 m en déport avec 250 kg de charge), présente une largeur de 0,98 m. "Les quatre stabilisateurs permettent de travailler en dévers jusqu'à 34 %" ajoute Marc Valtel, responsable commercial chez Teupen. FSI Franskan n'est pas en reste dans le domaine des nacelles araignées puisque l'entreprise distribue depuis plus d'un an la marque Leguan. Son modèle phare : la Leguan 190 sur chenilles, travaillant jusqu'à 19 m de haut, avec un déport de 8,3 m (et une charge de 230 kg). Cette machine d'1,25 m se distingue par des stabilisateurs automatiques.

A noter : les nacelles araignées 'compactes' peuvent être facilement transportées sur une remorque (permis EB exigé).



Proposée par Imer, la nacelle IM R 19 permet aux élagueurs de travailler jusqu'à 19 m de haut. Ses 4 stabilisateurs, équipés de patins de 350 mm de diamètre, sont automatiques.

30 %

Les nacelles araignées peuvent travailler sur des pentes maximales de 30 %.



ZAC du Chêne, 28 Rue des Tisserands
72610 Arçonnay
Tél. 02 33 31 84 65

ARÇONNAY | ST-ETIENNE | REIMS | TOULOUSE

www.fsi-franskan.com



Nacelle Araignée
LEGUAN L190



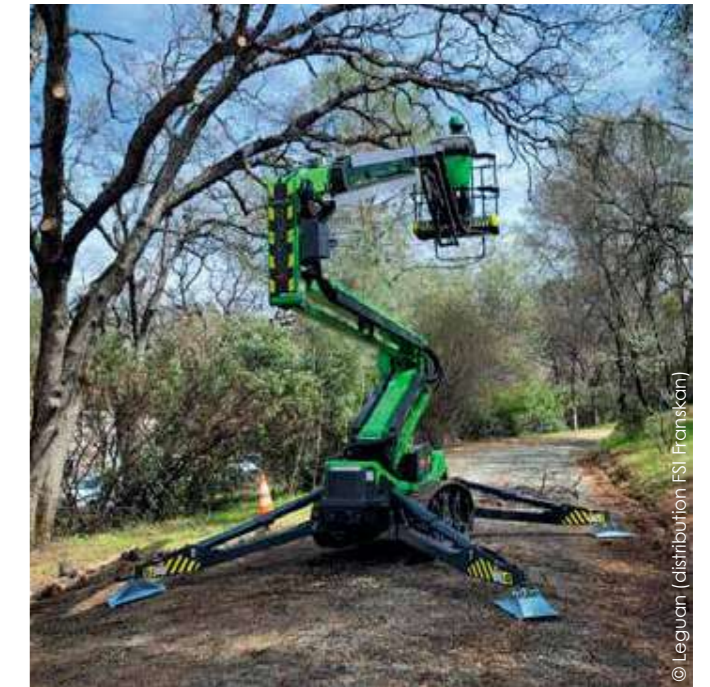
Conçue par le fabricant Teupen, la nacelle LEO21GT peut travailler en hauteur jusqu'à 21 m (12 m en déport avec 250 kg de charge). Elle se distingue par un point d'articulation assez haut (9,44 m). Des capteurs, présents sur les 4 patins de stabilisation, donnent l'alerte sur un écran d'affichage quand la pression au sol est insuffisante.

Flèche et véhicule porteur

La plupart des nacelles araignées possèdent une flèche articulée (simple ou double), qui assure une meilleure pénétration du panier, et donc du ou des opérateurs, au cœur des zones d'intervention. Ce que ne permet pas toujours les nacelles télescopiques. Toutefois, ces modèles présentent des avantages qui leur sont propres. En effet, ces nacelles sont simples à utiliser et sont disponibles à coût modéré. "Ce sont des outils performants particulièrement appréciés pour l'entretien des espaces verts en milieu urbain" commente Jean-Marie Ghidina. Dans cette gamme, la nacelle P170TXE-E de Palfinger correspond parfaitement à ce type d'application. "Installée sur un camion 3,5 t, elle offre un excellent déport avec des dimensions de stabilisation réduites et optimisées, et une hauteur de travail jusqu'à 17 m" ajoute-t-il. Vaut-il privilégier une nacelle remorquée, qui se faufile au plus près des chantiers, comme peut le faire un VUL, ou un véhicule porteur d'un tonnage supérieur ? Encore une fois, tout dépend des besoins. Mais de toute évidence, il est facile à comprendre que plus le tonnage du porteur est important, plus la hauteur de travail est élevée. Par exemple, un camion de 18 t peut s'équiper d'une nacelle montant jusqu'à près de 40 m, avec des déports supérieurs à 31 m.

Sécurité à bord

"Question EPI, il est impératif de porter un casque de chantier, un gilet haute visibilité et un baudrier" rappelle la société Imer. "Le harnais, à longe courte, est accroché à un anneau spécifique dans le panier. Tous les opérateurs présents dans le panier doivent le faire" complète Anthony Duhéron, dirigeant de FSI Franskan. Dans tous les cas, l'opérateur disposant d'un CACES nacelle doit obligatoirement être accompagné d'un collègue, n'ayant pas nécessairement le CACES mais une formation sommaire lui permettant de redescendre la nacelle en cas de problème. Avant d'utiliser la nacelle, il est recommandé de vérifier la stabilité de la machine (des capteurs, présents sur certaines machines, donnent



Le nacelle Leguan 190, distribuée par FSI Franskan, se distingue par une garde au sol importante, ce qui permet aux paysagistes-élagueurs de travailler à 19 m de haut en toute sécurité (stabilisateurs automatiques). Son moteur bi-énergie lui permet de fonctionner à l'électrique ou au diesel.

l'alerte quand la pression des patins au sol est insuffisante), de contrôler le fonctionnement de l'hydraulique, de respecter la charge admissible, d'inspecter l'environnement et de ne pas travailler en cas de grand vent (par exemple, une nacelle de 12,5 m, conforme EN280, résiste à des vents inférieurs à 45 km/h). Il est également impératif d'avoir en sa possession le carnet de maintenance de la machine ainsi que le rapport de vérification périodique de 6 mois délivré par un organisme certifié (Norisko, Socotec...). Bien sûr, pas de manutention avec la nacelle ! Dernier conseil : en cas de travaux en hauteur réalisés par une entreprise sous-traitante, un plan de prévention doit être rédigé. Il stipule les mesures de travail en co-activité, le port des EPI à respecter, les attestations d'assurance et habilitation à fournir.

2 m

Des nacelles araignées travaillent en négatif jusqu'à 2 m, peu importe la longueur du déport.

Ces détails qui font la différence :

- capacité de charge du panier ;
- ergonomie du système de commande ;
- largeur minimale du train de chenilles ;
- pente maximale admissible ;
- stabilisation automatique des pieds ;
- multi-positionnement des patins stabilisateurs ;
- présence d'un panier rotatif, parfois monté sur un coin pour atteindre les endroits exigus ;
- protection des flexibles hydrauliques et électriques ;
- rotation totale de la tourelle.

NOS MATÉRIELS SUR CHANTIER

Recyclage
Récupération
La revue des professionnels du recyclage et du traitement des déchets depuis 1999

N°63 JUILLET-AOÛT 2022
DOSSIER
La REP,
pour quoi faire?

VALORISER
POUR UN AVENIR MEILLEUR



ENTREPRISE
Lingenheld devient recycleur à part entière

MATÉRIELS
Luxo Benne, l'esprit pionnier

VENTE ET LOCATION
DE MATÉRIELS DE CONCASSAGE



STRATÉGIE



△ Déterminer le gisement exact de bateaux en fin de vie est l'une des problématiques de la filière.

RECYCLAGE DES BATEAUX: L'APER A LE VENT EN POUPE

Chaque année, deux collectes sont organisées par l'éco-organisme afin de récupérer les embarcations de plaisance en fin de vie. Alors que la filière est en pleine collecte estivale, elle en profite pour réaliser un état des lieux des progrès réalisés depuis sa création et des problématiques restantes. Retour sur son fonctionnement, le processus de recyclage ainsi que les pistes d'évolution qui y sont liées.

En 2009, l'industrie des bateaux de plaisance ne disposait d'aucune solution de recyclage pour les embarcations en fin de vie. Pour pallier ce problème et trouver des moyens de valorisation adaptés, plusieurs études ont été menées avant la création de l'APER par la Fédération des industries nautiques. Notons que cette dernière a pour vocation de représenter, défendre et promouvoir les métiers de la filière nautique française, en France et à l'international. À l'époque, la mission de l'APER consistait à mettre en relation des professionnels en capacité de recycler

les vieilles embarcations avec les propriétaires demandeurs. Un mode de fonctionnement qui a perduré jusqu'en 2018 à l'aide notamment d'un numéro vert et d'un site web. «Avec la mise en place de la réglementation et de la REP pour les bateaux, les entreprises adhérentes de la Fédération des industries nautiques ont souhaité que l'APER devienne l'éco-organisme du secteur. Nous l'avons donc transformée en profondeur afin de postuler à l'appel d'offres du ministère de la Transition écologique et solidaire, puis nous avons reçu l'agrément le 23 février 2019. Dès lors, il a

STRATÉGIE

fallu mettre en place des outils dédiés tels qu'un site web, créer le cahier des charges et rechercher des prestataires spécialisés dans le recyclage par appel d'offres national. Les premiers centres de recyclage ont été mis en service et les premières déconstructions ont débuté fin août 2019», explique Guillaume Arnauld des Lions, délégué général au sein de l'APER. À son démarrage, l'éco-organisme a permis le recyclage de 400 bateaux de taille variable (de 2 à 24 mètres). Comme dans toutes les REP, l'éco-contribution est payée par les metteurs en marché en fonction du nombre de leurs produits fabriqués et commercialisés. En revanche, une grande majorité d'entre eux réintègrent ensuite ce coût – lequel varie de 20 euros pour les plus petits jusqu'à 12 000 euros pour les plus gros – dans le prix de vente des bateaux.



Le transport est à la charge du demandeur.

chaque année, en partenariat avec les écoles de la FFVoile. En parallèle, lorsqu'un bateau a besoin d'être démonté et recyclé, le propriétaire doit adresser une demande en ligne via un site dédié. La déconstruction et les démarches administratives afin de désimmatriculer le bateau, sont assurées par l'APER. En revanche, le transport jusqu'à l'un des 26 centres de déconstruction partenaires est à la charge du demandeur. Le coût peut aussi bien aller de 0, lorsque le bateau est facilement transportable, à plus de 1 000 euros s'il est de

taille importante et nécessite l'intervention d'un professionnel du transport.

Un processus de recyclage des bateaux opérationnel

Filliale du groupe Péna, acteur indépendant et leader du recyclage en Aquitaine avec 300 000 tonnes de déchets traités par an tous flux confondus, Péna Environnement est également partenaire de l'APER et a détaché une équipe de sept personnes afin de déconstruire les bateaux en fin de vie dans le grand sud-ouest (Arcachon, Bayonne, Bordeaux, Hendaye, Saint-Jean-de-Luz).

"2 400 BATEAUX RECYCLÉS EN 2021."

«Cela continue à augmenter, car la filière est de plus en plus connue. Nous avons identifié plusieurs zones à forte concentration nautique et plaisance en Bretagne et région Sud. Néanmoins, déterminer le gisement exact de bateaux en fin de vie est l'une des problématiques de la filière, et ce pour deux raisons. La première concerne la durée de vie d'un bateau. En fonction de sa taille, celle-ci peut aller de 30 à 40, voire 45 ans lorsqu'il est bien entretenu. Seconde raison : on ne peut pas se baser sur le nombre de bateaux immatriculés, étant donné que certains propriétaires ne signalent pas à l'administration que leurs bateaux n'existent plus. De ce fait, il est impossible d'évaluer avec certitude le nombre de bateaux à valoriser», poursuit-il. Par conséquent, en plus de son activité classique de réception et de traitement des demandes, l'éco-organisme a mis en place des opérations spéciales pour aller chercher des volumes supplémentaires. Deux opérations de collecte – l'une entre la fin du printemps et le début de l'été (mai-juin), l'autre à l'automne – sont organisées

taille importante et nécessite l'intervention d'un professionnel du transport.

SOUS LE VENT AVEC SAILING

Ah5 Sailing est née en 2012 à La Rochelle, en Charente-Maritime, sous l'impulsion d'Alban Husson, artisan sellier de marine. La société a été construite autour de la transformation de voiles usagées de bateaux (principalement en PVC) en nouveaux produits tels que des coussins, corbeilles à linge, sacs et luminaires. La collecte est directement réalisée par l'artisan auprès des plaisanciers et des voiliers de La Rochelle. Il les ramène ensuite dans ses locaux (d'une surface de 110 m²) et pioche dans son stock en fonction des besoins. Une pièce de tissu est découpée puis utilisée pour fabriquer le produit. Une fois terminé, celui-ci est nettoyé afin de retirer les éventuelles tâches. Bien évidemment, toutes les voiles ne peuvent pas servir à fabriquer le même type de produit en fonction de leur origine (bateau de plaisance ou petit bateau) et de leur souplesse (rigide ou non). Néanmoins, le réemploi est la voie la plus utilisée pour ces déchets solides, résistants aux UV et à l'eau. Une infime quantité est également valorisée en énergie comme CSR. Pour l'heure, l'entreprise traite 2 000 m² de voiles par an. Aucun recrutement ni extension de l'activité ne sont prévus par l'artisan, qui travaille seul.

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

PALFINGER.FR

PALFINGER



SERVICES ET TECHNOLOGIES POUR RELEVER VOS DÉFIS

Des matériels fiables, des innovations adaptées à vos besoins, un service performant pour vous aider à concrétiser vos projets !

LIFETIME EXCELLENCE