

MATÉRIELS POUR LA PRÉFABRICATION BÉTON

L'adaptabilité comme maître-mot

Le groupe Cartel propose aux industriels et aux transporteurs des solutions pour le bon acheminement des éléments issus de la préfabrication béton.

Depuis plusieurs années, Cartel¹ conçoit et fabrique des solutions pour le transport et la manutention d'éléments de préfabrication béton. Parmi ses clients, des grands noms du secteur à l'image de Guillem, KP1, Soriba ou SPL. Mais aussi des transporteurs comme Transports Beade ou Transports Léon. L'industriel propose des retourneurs de MCI (Prémurs). Cet outil, mécano-soudé en acier, haute limite élastique, dispose d'une finition galvanisée à chaud et d'une protection anti-corrosion de 10 ans. Ses vis et ses supports de serrage sont démontables. Traçables (CCPU matière et fabrication, et marquage par numéros incrémentés) et certifiés CE, les retourneurs de Cartel répondent aux préconisations de l'OPPBTP. L'industriel réalise aussi des racks de manutention. Ces derniers sont dotés de châssis mécano-soudés en acier, haute limite élastique, avec traverses de bois et plancher en métal déployé.



Cartel propose des retourneurs de MCI (Prémurs).

« Nous adaptons le produit à chacun de nos clients, explique Pierre-Edouard Durandet, responsable commercial chez Cartel. Le nombre d'échelles, de poteaux et d'éclisses à la demande. Tout comme la hauteur de positionnement des supports d'éclisses sur les

échelles, la position sur le rack en fonction du type de pièces à transporter. »

Pour le groupe Cartel, le marché se porte bien et tend à évoluer. « Nous avons réalisé + 40 % et + 70 % de ventes de racks et de retourneurs entre 2017 et 2018. Nous observons un début de transfert de l'achat de ces équipements vers les transporteurs spécialisés. » L'industriel met un point d'honneur à s'adapter à la demande et n'hésite pas à faire évoluer sa gamme de produits. « Aujourd'hui, nous répondons à des demandes pour des remorques spécifiques, qui permettent de transporter des racks chargés en intra-site, conclut Pierre-Edouard Durandet. Celles-ci sont faites sur une base de remorque routière du commerce, mais non homologuée "route", donc moins coûteuses. Nous travaillons aussi sur une remorque robotisée, pouvant tourner sur parc en autonomie. »

¹ Lire BLM n° 81, p. 26.

CAPREMIB

« La voie d'eau devient viable sur de longues distances »

Si le site Capremib de Cormicy (51) se situe en bord de voie navigable, avec son propre quai de chargement, l'industriel privilégie le transport routier à la demande de ses clients.

L'industriel du béton Capremib est présent sur les marchés des éléments structuraux et architectoniques sur mesure. Il travaille exclusivement sur des projets spécifiques et est capable de produire des pièces, pouvant atteindre un poids de 50 t... Le site Capremib de Cormicy (51) se situe en bord de voie navigable et dispose même d'un quai de chargement, non utilisé à l'heure actuelle ! « Aujourd'hui, il est plus économique de réaliser des transports par la route sur notre zone de chalandise, explique Clément Blanc, nouveau directeur général de Capremib. La voie d'eau devient viable sur de longues distances. » Ce sont les reprises de charge (chargement des pièces sur les bateaux

et déchargement sur semi-remorques pour effectuer les derniers kilomètres), qui greffent le prix. L'aspect environnemental rentre finalement peu dans la balance : tout le monde est d'accord pour dire qu'il est nécessaire de réduire les émissions de carbone, mais peu de gens sont prêts à en assurer le coût. « Tant qu'il n'y aura pas une véritable contrainte autour du carbone, ça ne marchera pas », estime Jean-Noël Monier, attaché à la direction générale de Capremib. En attendant, l'industriel continue à expédier sa production par la route, comme le demandent ses clients. Même si le transport fluvial n'a pas dit son dernier mot. « Nous avons livré un chantier sur Dunkerque par bateau », souligne



Capremib privilégie le transport routier à la demande de ses clients.

Clément Blanc. L'opération a permis un bilan carbone très positif, mais le bilan économique était beaucoup plus discutable, hélas.

Enfin, côté approvisionnement, l'usine se fait livrer en matières premières par la route. Question de volumes et de capacité de stockage. « Nous produisons des bétons techniques, mais dans des quantités plutôt faibles », conclut Jean-Noël Monier. En 2018, Capremib en a mis en œuvre quelque 50 000 t, soit moins de 22 000 m³. Une centrale à béton parisienne comme celle d'Eqiom Batignolles est dimensionnée pour 120 000 m³/an. Celle de Cemex d'Issy-les-Moulineaux, en bord de Seine, peut même grimper à 300 000 m³/an...