



Un ensemble landais typique

S'il est obligatoire de peser sa charge, encore faut-il bien le faire. Avec un outil adapté au transport forestier et qui indique des valeurs fiables, on peut alors gagner bien plus qu'un simple ticket de pesée. Une plus grande rapidité de chargement et un meilleur équilibre des charges sont au rendez-vous en plus des trajets effectués en toute légalité.

Plus qu'un outil de pesage avec les pesons Steelyard

réseau efficace de carrossiers partenaires afin de proposer ses pesons. Un panel de plus d'une quarantaine d'ateliers font désormais appel à lui. Steelyard Peson n'effectue pas de vente directe, mais assure la formation et l'assistance technique avec son employé. Transporteurs et carrossiers sont pour la plupart séduits par le fait que l'inventeur du système intervienne directement dans leur atelier, et assure lui-même le suivi. Les pesons sont désormais garantis 3 ans.

C'est ainsi que David a été amené à travailler avec la société Hymso, en Gironde, pour le compte de l'entreprise de transport de bois Bellegarde, de Magescq dans les Landes. Philippe Crouzet, commercial chez Hymso, explique avoir testé d'autres marques de pesons forestiers chez ses clients, mais les modèles installés n'ont pas résisté aux contraintes forestières locales, contrairement au matériel Steelyard. Le premier peson a été installé en juin 2016 et quelques mois plus tard, l'entreprise Bellegarde en a commandé 4 supplémentaires pour compléter l'équipe de sa flotte. C'est vraiment un instrument indispensable explique Michel Bellegarde.

Il est issu de cinq générations de transporteurs de bois. D'abord avec des mules puis des camions et maintenant des remorques et semi-remorques. C'est son père qui crée l'entreprise en 1964, spécialisée dans le transport de bois. Elle l'est toujours, avec 5 ensembles qui tournent sur les routes du Sud-Ouest, tous équipés de pesons Steelyard. En installant cet équipement, il veut avant tout que ses chauffeurs puissent rouler en sécurité, dans les normes du décret bois rond.

Dès les premiers essais la précision était là, se rappelle-t-il. Moins de 100 kg d'écart avec un pont bascule à chaque chargement, soit 0,3% de différence, le

niveau de mesure et sa régularité sont incomparables d'après Michel. « Mes chauffeurs attendaient un système fiable » dit-il soulagé.

Si l'on aborde le système de pesage par suspension qu'il utilisait auparavant, utilisé pour la grande majorité des transports de pondéreux, il estime qu'il n'est cependant pas efficace pour les chargements effectués en forêt. Comment, en effet, avoir un pesage juste alors que les stabilisateurs sont sortis ou que des ornières déséquilibrent l'alignement de la remorque ? Ce qui oblige le plus souvent les chauffeurs à valider la charge à l'œil, puis en roulant, ce qui n'est guère précis non plus. Au risque également en utilisant cette méthode « à posteriori » d'un dépassement de la charge ou d'une sous-charge et d'une mauvaise répartition par essieu. Les pesons à base d'une jauge de contrainte sont, pour leur part, moins fiables dans le temps rajoute David. Cette dernière a tendance à se déformer ou à nécessiter des recalibrages fréquents avec retour à l'usine.

UN SYSTÈME UNIQUE

L'originalité du peson Steelyard repose lui sur un principe de vérin hydraulique avec de l'huile captive. Il permet, à l'aide d'un capteur et d'un accéléromètre, et grâce à des algorithmes contenus dans l'ordinateur, de déterminer le poids de la charge en mouvement. Le peson ne nécessite cependant ni conduit hydraulique, ni câbles électriques ou de liaison. Sa grande fiabilité vient en partie de là, et également du fait qu'il soit usiné dans la masse dans un acier très solide et bénéficiant d'un traitement spécifique. Sans soudures, avec une âme protégée par des carters blindés, les pesons ont une grande résistance face aux différents styles de chargement des chauffeurs.

FACILE ET PRÉCIS

David Accambray, le créateur de Steelyard Peson, a développé son premier peson il y a maintenant plus de 6 ans. Après 21 ans « de plaisir » comme il dit, passés dans une importante carrosserie forestière comme chef d'atelier,

il a conçu ce système unique de pesage et a pris en 2011 son envol entrepreneurial. Autant dire que les grues, les transporteurs de bois et les matériels roulants carrossés pour le forestier n'ont aucun secret pour lui. C'est certainement pour cela qu'il a très tôt su tisser un



Un monitoring très simple du peson

Le chauffeur peut valider la charge quand il le souhaite

Le pupitre positionné sur le côté du poste de conduite de la grue est lui aussi bien caréné et étanche. C'est une batterie lithium-ion renforcée qui équipe le peson. A l'usage, l'on constate que sa durée de vie est généralement entre 6 mois et un an, lors d'une utilisation classique. La résistance au froid est optimum, un matériel monté au Canada résiste à -56°C et de nombreux équipements ont été vendus en Suède et en Finlande. Le coût de la batterie reste toutefois très limité, de l'ordre de 112 €. La gamme Steelyard comprend 4 modèles : 4 t, 8 t, 16 t et 32 t. De nombreuses variantes sont disponibles pour chaque modèle (ex. : 24 modèles de 4 tonnes), selon le modèle de grue auquel le peson doit s'adapter ou selon le porte-outil. David réalise aussi régulièrement des adaptations très spécifiques pour des matériels de forte importance comme des pelleuses ou des chargeurs. Les prix commencent à partir de 8.000 €.

PESER MIEUX POUR GAGNER PLUS

« Tu sais ce que tu charges » annonce satisfait Jean-Michel Descat, le chauffeur du Scania de l'entreprise Bellegarde, dernier en date à être équipé d'un peson 4 t Steelyard Peson. Son 6x4 est typique des ensembles landais. Faux-châssis, carrossage et carénage complet, grue Jonsered en Z, berces et ranchers extensibles Laxo.



Il est accompagné d'une remorque acier 3 essieux Asca avec chariot extensible de 7,10 m de plateau. Notre pilote préfère cette configuration qui génère moins de ripage qu'une semi.

Jean-Michel s'apprête à charger des bois pour de la palette, il effectue en moyenne 5 tours par jour. Il certifie gagner minimum 20 mn par chargement. Entre le manomètre sur les essieux de la semi, qu'il fallait auparavant aller voir régulièrement en descendant du siège de pilotage, et la manipulation désormais plus rapide des bois, le gain est notable. La prise de mesure s'est révélée très facile selon lui, sans perte de temps au chargement car il n'y a pas besoin de stabiliser la grue. L'enregistrement du poids n'entraîne pas d'arrêt dans le mouvement, le pilote valide les données sans même s'en rendre compte. On peut mesurer la charge à n'importe quel moment durant le cycle de travail de la grue, mais l'opérateur a pris ses habitudes et valide quasiment toujours après la phase de levage. Il est vraiment concentré sur sa gestion de la grue et du grappin et non sur la surveillance du poids. Rien n'impacte la prise de mesure.

Notre chauffeur charge la remorque en commençant par le chariot sur glissière. Il stocke une pile de bois sur les deux dernières sellettes, puis il fait se déplacer le chariot vers l'arrière afin de prendre sa position de

transport et de pouvoir charger la pile centrale. Il gagne à la fois du temps et de l'argent, en évitant des mouvements plus amples de chargement et en embarquant une grue plus courte. Il s'agit en l'occurrence de la Jonsered 1140Z à simple télescope, de 8 m de portée et 110 kNm de couple de levage. Le peson n'est pas épargné, celui de Jean-Michel compte déjà 27.390 t en 1 an d'utilisation. « Il est secoué, c'est costaud » reconnaît-il en tassant et en appuyant les piles de bois avec le grappin. Un avertisseur sonore se fait entendre à l'approche des 55 t et 56 t de charge totale, pour lui indiquer qu'il va être bientôt à la charge maxi de 57 t. Le pilote charge exactement 35.400 kg de bois, les réservoirs à gazoil



La nouvelle tablette de gestion des données

sont vides. Avec les 22 t du véhicule, il est pile à 57 t. 12,5 t ont été mises sur le porteur, le reste sur la remorque. La répartition est parfaite apprécie-t-il. Le système de gestion de la pesée Steelyard permet, si on le souhaite, de sélectionner ses piles lors du chargement, que l'on peut ensuite paramétrer par qualité et par clients. Il ne pourrait plus faire sans.

L'ensemble ne roule jamais en sous-charge, « le peson est payé » constate Michel Bellegarde. En chargeant 35 t précisément « on gagne un temps terrible » complète Jean-Michel. Désormais, le responsable de l'entreprise le garantit, les gendarmes ne contrôlent même plus ses camions équipés de peson Steelyard. Il n'y a plus d'amendes à mettre. La Dreal peut aller dans l'entreprise, vérifier homologations, facturations, lettre de voiture et pesée, tout est compilé et détaillé pour prouver la légalité des transports. Trop peu de transporteurs ne sont pas encore équipés dans le département, relève Michel. « Je me bats pour que les chargeurs fassent respecter le décret bois rond » vitupère notre transporteur landais. Le poids doit se justifier depuis le lieu de chargement et il ne peut être qu'un gain dans l'organisation du travail des transporteurs. « Le peson se paie tout seul » conclut-il, il serait dommage de s'en priver. S.A. ■

Un peson très robuste et qui ne change rien à la conduite de la grue



Le pilote charge le chariot avant de le faire coulisser en bout de plateau

