



Inkema

Systeme de blocage de roue.

Index.

Nous.

Notre histoire et nos valeurs	2
Présence mondiale et centres de production	3

Risques, statistiques et réglementation.

Principaux risques associés	4
Statistiques et réglementations	5

Systèmes de blocage de roue.

Système de blocage de roue manuel CS41	6
Système de blocage de roue automatique CS51	8

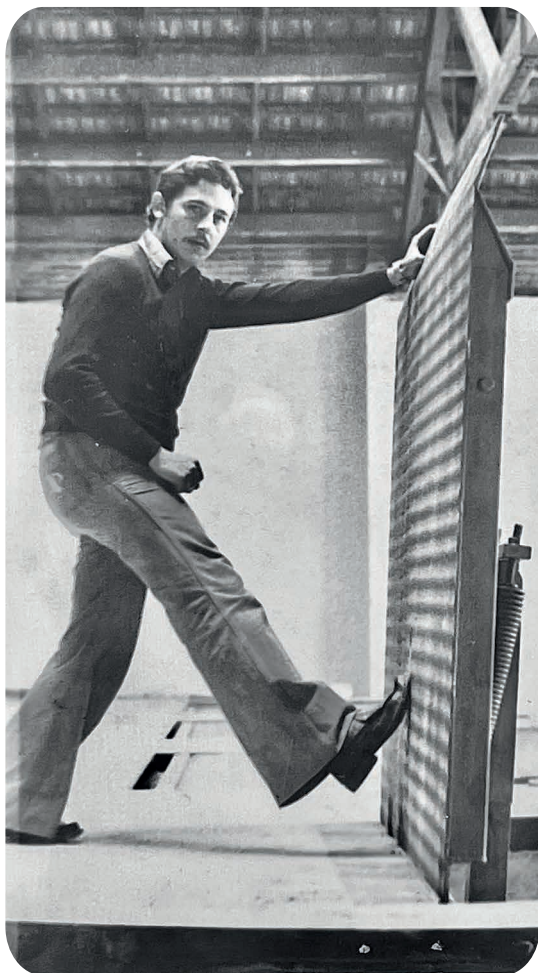
Avantages.

Réduction des accidents, des coûts associés et amélioration de l'efficacité opérationnelle	10
Avantages commerciaux	11

Gamme Inkema.

Découvrez toutes nos solutions	14
--------------------------------------	----

Nous.



Depuis 1978, nous concevons et fabriquons des équipements pour quais de chargement et accès industriels, destinés à un usage intensif dans des environnements exigeants, avec une attention particulière portée à la sécurité opérationnelle.

Nous disposons de plusieurs centres de fabrication en Europe et en Amérique, ainsi que d'une équipe de plus de 350 personnes, ce qui nous a permis d'installer nos produits sur des milliers de quais de chargement dans le monde entier.

Présents dans plus de
100 pays.

Fabriqué
en Europe.

Plus de 50.000
machines installées dans le monde.

Fabriqué avec énergie **100 % renouvelable.**

Nos valeurs.



Durabilité.



Innovation.



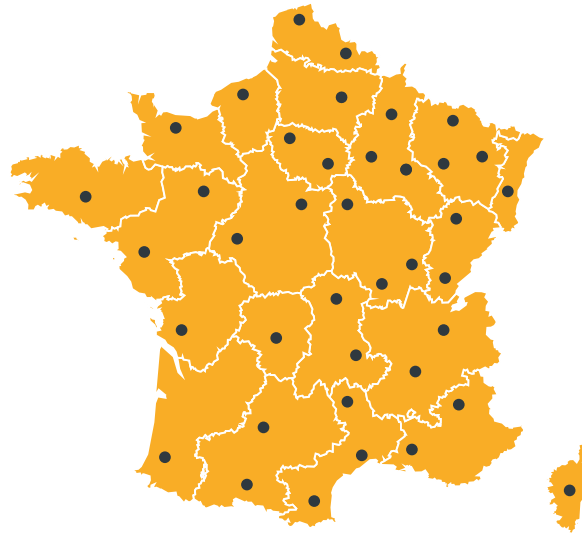
Qualité.



Communication.



Présence et réseau en France.



Principaux risques associés.

Les opérations de chargement et de déchargement concentrent certains des risques les plus critiques dans les environnements logistiques et industriels. Le manque de contrôle du mouvement du véhicule pendant ces manœuvres peut provoquer des situations dangereuses pour les personnes, les marchandises et les installations, avec des conséquences graves tant sur le plan humain qu'opérationnel. Voici quelques-unes des situations les plus courantes :

Déplacement du véhicule.

La poussée répétée des chariots élévateurs pendant le chargement ou le déchargement peut provoquer le déplacement progressif du véhicule, générant un écart dangereux entre le camion et le quai sans que l'opérateur ne s'en aperçoive immédiatement.



Départs intempestifs du véhicule.

Une mauvaise coordination, une erreur humaine ou une manœuvre involontaire peuvent provoquer le départ intempestif du véhicule alors que l'opération est encore en cours, créant une situation de risque élevé pour les personnes et les équipements.



Coincements et écrasements.

Le mouvement inattendu du véhicule pendant le chargement peut provoquer des situations de coincement ou d'écrasement du personnel entre le camion et le quai, avec de graves conséquences pour la sécurité.



Chutes de hauteur.

Lorsque le véhicule se déplace ou quitte le quai, un vide dangereux se crée entre les deux surfaces, augmentant le risque de chute de chariots élévateurs, de transpalettes ou du personnel opérationnel.



Statistiques et réglementations.

Accidentalité du travail dans le secteur logistique.

Selon les données de la Dares et de la Sécurité sociale française, en 2022, **59 460 accidents du travail avec au moins un jour d'arrêt** ont été enregistrés dans le secteur du transport et de l'entreposage, ce qui représente environ **8 à 9 % du total national des accidents du travail** (679 240 cas).

Les données définitives de 2023 confirment que le secteur du transport et du stockage maintient **des niveaux élevés d'accidentalité**, avec une fréquence d'accidents d'environ **59,5 pour 1000 travailleurs ces dernières années**, au-dessus de la moyenne nationale.

De manière générale, les données officielles montrent que **les conducteurs et le personnel opérationnel figurent parmi les catégories professionnelles comptant le plus grand nombre d'accidents du travail**, ce qui renforce l'importance de mettre en place **des systèmes de prévention spécifiques aux points de chargement et de déchargement**.


MINISTÈRE
DU TRAVAIL,
DE L'EMPLOI
ET DE L'INSERTION
*Liberté
Égalité
Fraternité*



42%

Ils sont conducteurs



28%

Ce sont des pions.

Accidentalité du travail dans l'Union européenne (UE).

Selon **les données officielles d'Eurostat**, **2,97 millions** d'accidents du travail non mortels entraînant au moins quatre jours d'absence ont été enregistrés dans l'Union européenne en 2022, ainsi que **3 286 accidents du travail mortels**.

Parmi les activités économiques, le secteur du transport et de l'entreposage a été l'un des plus touchés, avec **environ 513 accidents mortels enregistrés (15,6 % du total)**, se plaçant comme **le deuxième secteur avec le plus grand nombre d'accidents mortels après la construction**.

Ces données confirment que **les risques associés aux opérations logistiques et de transport**, y compris les activités sur **les quais de chargement, les zones de circulation et la manutention des marchandises**, restent un défi majeur pour la sécurité et la santé au travail dans l'ensemble de l'Union européenne.

eurostat 

513

accidents mortels dans le secteur du transport et de l'entreposage.

2,97

millions d'accidents du travail non mortels.

Réglementation applicable.

Le développement des **systèmes de blocage de roue d'Inkema** repose sur les principaux cadres réglementaires et recommandations techniques en matière de sécurité au travail. Au niveau européen, sont prises en compte **la directive 89/391/CEE** et **la norme FEM 11.005** ; au niveau international, **la norme ISO 45001:2018** et **la norme américaine ANSI MH30.3** ; et au niveau national, **la loi 31/1995, le décret royal 486/1997** et la NTP 1076 de l'INSST (Espagne), ainsi que **le guide INRS ED 6059 (France)**.

CS41 | Système de blocage de roue manuel.



Caractéristiques principales.

Le **système de blocage de roue manuel CS41** d'Inkema est un mécanisme de sécurité conçu pour immobiliser les véhicules et prévenir les déplacements indésirables. Son **utilisation** est **simple** et ne nécessite qu'une seule personne.

Construit avec un profil structurel HEB, des plaques métalliques de 10/12 mm, un axe plein de 70 mm de diamètre et une finition galvanisée à chaud pour une exposition aux intempéries, il offre une grande résistance et durabilité.

Le **CS41** minimise les risques lors des opérations de chargement et de déchargement, en s'intégrant avec les autres équipements du quai afin de garantir une manœuvre sûre.

Il est adapté aux quais à fort trafic, **compatible avec la plupart des semi-remorques** et, étant électromécanique, il nécessite un **entretien minimal**.

 **Fonctionnement** : Manuel

 **Longueur** : 2575 mm

 **Plage de travail** : 1570mm

 **Installation** : Boulonné

 **Pente maximale de travail** : 3%



Installation rapide.



Sécurité garantie.



Adaptable à la plupart des camions.



Facile à actionner.



Maintenance minimale.

Fonctionnement.

Le **système de blocage de roue manuel CS41** est équipé en série d'un panneau de contrôle avec des **indicateurs LED** pour guider le processus de chargement/déchargement.

Les indicateurs LED situés sur le chariot et sur le panneau de contrôle de l'équipement informent à la fois le conducteur et le personnel du quai des différentes étapes du chargement/déchargement, ainsi que de l'état du véhicule (bloqué ou débloqué).

Au départ, le positionnement du **chariot** et l'installation de la **butée de blocage** doivent être réalisés manuellement par une personne. Une fois que la roue du véhicule est bloquée par la butée, il est possible de procéder à l'activation des autres équipements du quai de chargement (plateforme de nivellement et/ou porte).



Une fois l'opération de chargement/déchargement terminée et les autres équipements du quai retournés à leur état initial, il sera possible de procéder manuellement à l'enlèvement de la butée de blocage et à la remise du chariot dans sa position de départ.

Référence des indicateurs LED.

- VERT**
 - Le véhicule peut accéder au quai de chargement (LED extérieur)
 - L'opération de chargement/déchargement peut être effectuée (LED intérieur)
 - Le véhicule peut quitter le quai de chargement (LED extérieur)
- BLANC CLIGNOTANT**
 - Le véhicule est bloqué et les équipements du quai de chargement peuvent être activés (LED intérieur).
 - Le véhicule peut être débloqué (LED extérieur).
- ROUGE**
 - Le véhicule est bloqué (LED extérieur).
 - Le système de blocage est débloqué (LED intérieur).

Compatibilité.

Nous avons conçu le **système de blocage de roue manuel** pour qu'il soit compatible avec la majorité des remorques circulant dans le monde.



Camions, remorques et autres véhicules répondant aux dimensions suivantes :



CS51

Systeme de blocage de roue automatique.



Caractéristiques principales.

Le **système de blocage de roue automatique CS51** est conçu pour immobiliser les véhicules pendant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises de manière totalement automatique et il est compatible avec la majorité des camions.

Il dispose d'un **système intelligent de positionnement** qui place le chariot du bloqueur à l'endroit approprié afin de lancer correctement le processus.

Fabriqué avec des **matériaux de haute qualité** (profil HEB, plaques de 10/12 mm et axe de 70 mm) et doté d'une finition galvanisée, il garantit **robustesse** et **durabilité**.

Il est idéal pour les environnements où la rapidité et la sécurité doivent coexister sans compromis. Il offre une efficacité maximale et un contrôle complet depuis le quai de chargement, sans nécessiter d'intervention manuelle de la part du conducteur.

 **Fonctionnement** : Auto

 **Longueur** : 3475 mm

 **Plage de travail** : 2470mm

 **Installation** : Boulonné

 **Pente maximale de travail** : 3%



Installation rapide.



Sécurité garantie.



Adaptable à la plupart des camions.



Facile à actionner.



Maintenance minimale.

Fonctionnement.

Le **Système de Retenue de Véhicules Automatique CS51** est équipé de série d'un panneau de commande avec des **voyants LED** pour guider le processus de chargement/déchargement, ainsi que de **boutons-poussoirs LED** pour une utilisation intuitive et facile.

Les voyants LED situés sur le chariot et sur le panneau de commande informent à la fois le conducteur et le personnel du quai des différentes phases du chargement/déchargement, ainsi que de l'état du véhicule (verrouillé ou déverrouillé), respectivement.

Dans un premier temps, l'opérateur vérifie que le camion est correctement stationné au quai, puis active le système depuis le panneau de commande. Le positionnement du **chariot** et l'engagement de la **butée de blocage** s'effectuent de manière entièrement automatique. Une fois que la roue du véhicule est bloquée par la butée, les autres équipements du quai (plateforme niveleuse et/ou porte) peuvent être activés.

Une fois l'opération de chargement/déchargement terminée et les équipements du quai revenus à leur état initial, l'opérateur peut désactiver le système depuis le panneau de commande. Le retrait du verrou ainsi que le retour du chariot à sa position initiale s'effectuent de manière entièrement automatique.



Référence des indicateurs LED.

- VERT**
 - Le véhicule peut accéder au quai de chargement (LED extérieure)
 - L'opération de chargement/déchargement peut être effectuée (LED intérieure)
 - Le véhicule peut quitter le quai de chargement (LED extérieure)
- ROUGE CLIGNOTANT**
 - Le véhicule est verrouillé et les équipements du quai peuvent être activés (LED intérieure)
 - Le processus de déverrouillage du véhicule est en cours (LED extérieure)
- ROUGE**
 - Le véhicule est actuellement verrouillé (LED extérieure)
 - Le système de retenue est désactivé (LED intérieure)

Compatibilité.

Nous avons conçu le **système CS51** pour qu'il soit compatible avec la majorité des camions circulant dans le monde.



Camions, remorques et autres véhicules répondant aux dimensions suivantes :



Avantages.

Réduction des accidents et des coûts associés.

L'impact économique d'un accident grave sur un quai de chargement peut facilement atteindre plusieurs dizaines de milliers d'euros, en tenant compte des coûts humains, matériels et opérationnels. L'investissement dans des systèmes de retenue de véhicules est rapidement amorti en prévenant ne serait-ce qu'un seul incident grave.



**Moindre fréquence
des accidents**



**Économie sur les coûts
de réparation**



**Réduction des
coûts de main-d'œuvre**

Amélioration de l'efficacité opérationnelle.

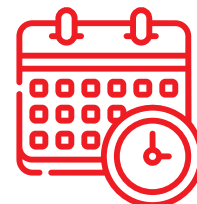
La mise en place de systèmes de retenue de véhicules contribue directement à améliorer l'efficacité opérationnelle sur les quais de chargement, en évitant les interruptions, incidents et temps morts liés à des situations dangereuses. Garantir l'immobilisation correcte du véhicule permet de maintenir un flux de travail continu et prévisible, optimisant les processus de chargement et de déchargement.



**Flux de travail
plus efficace**



**Réduction des
temps d'attente**



**Amélioration de
la gestion logistique**

Avantages commerciaux.

La mise en place de systèmes de retenue de véhicules apporte des avantages commerciaux clairs en améliorant la sécurité pendant le chargement et le déchargement, en réduisant les dommages aux marchandises et en diminuant les coûts liés aux accidents et aux assurances. De plus, elle renforce la perception de l'entreprise comme responsable et engagée en matière de sécurité, tout en favorisant une productivité accrue et une réduction des temps opérationnels.



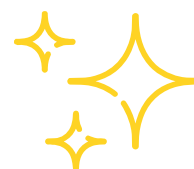
**Conformité
aux normes**



**Réduction des risques
professionnels et réputationnels**



**Réduction des dommages
aux marchandises**



**Amélioration de
l'image de l'entreprise**



Économies directes
(réduction des coûts
associés et des assurances)



Économies indirectes
(amélioration de la productivité
et réduction des temps d'opération)





Inkema

Inkema

Plus de produits *Inkema*

Avec plus de 40 ans d'expérience dans le secteur, nous développons et fabriquons une large gamme de solutions logistiques et d'équipements industriels conçus pour améliorer la sécurité, l'efficacité et la fiabilité des opérations dans les environnements logistiques et de production.

Niveleurs de quai.

Solution hydraulique robuste pour quais à usage intensif. Conçus pour garantir sécurité opérationnelle, fiabilité mécanique et adaptation précise au véhicule.

- Lèvre télescopique de 800mm et 1000mm
- Conformes aux normes européennes
- Recommandation EN6059 de l'INRS



Passerelles manuelles.

Solution fiable pour zones de chargement à trafic modéré, permettant un fonctionnement simple et sécurisé.

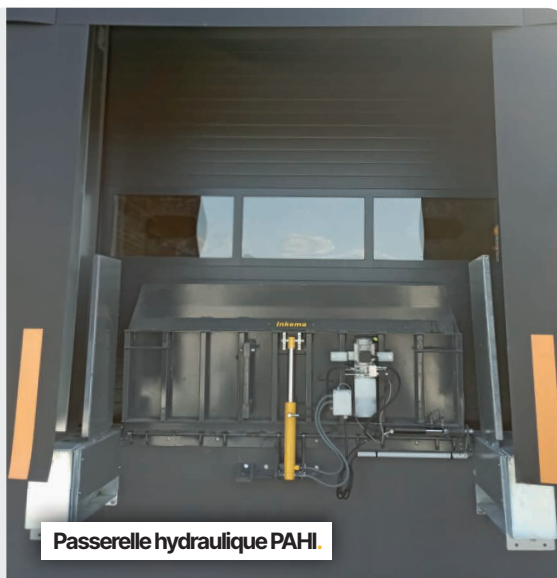
- Jusqu'à 4 000 kg
- Version acier ou aluminium
- Déplacement latéral possible



Passerelles hydrauliques.

Solution adaptée lorsqu'il n'y a pas de niveleur de quai ou lorsque le quai doit s'adapter à des véhicules de hauteurs variables.

- Dos medidas disponibles:
 - 1775x2200mm
 - 2200x1000mm
- Jusqu'à 6 000 kg
- Installation rapide sans travaux de génie civil



Autodock et systèmes de point froid.

Structure extérieure complète permettant de créer un quai sans fosse, idéale pour extensions ou projets à forte exigence thermique.

- Châssis structurel
- Niveleur de quai
- Sas de quai
- Porte sectionnelle
- Isolation thermique renforcée



Sas de quai.

Assurent l'étanchéité entre le bâtiment et le véhicule lors des opérations de chargement, limitant les pertes énergétiques et les infiltrations extérieures.

- Sas rétractable ABRE
- Sas gonflable ABHM
- Sas isotherme FRIGO ABFR
- Version en façade ou fixe



Systèmes de blocage de roue.

Dispositifs de sécurité destinés à immobiliser le véhicule pendant les opérations de chargement et de déchargement, réduisant les risques de déplacement accidentel.

Les systèmes peuvent être associés à une signalisation lumineuse afin de sécuriser et coordonner les opérations de quai.

- CS41 – Système manuel
- CS51 – Système automatique



Tables élévatrices.

Conçues pour la manutention verticale de charges lourdes en environnement industriel, avec une structure robuste et fiable.

Différents types sont disponibles :

- **Simple ciseaux**
- **Double ciseaux**
- **Version combinée (table + rampe)**
- **Fabrication adaptée aux exigences du projet**



Simple ciseaux.



Double ciseaux twin.

Rampes spéciales.

Les rampes spéciales d'Inkema sont conçues pour les installations sans quai, en offrant des solutions fiables là où la construction d'un quai n'est pas possible.

- **Rampe RH65 mobile de 12m (manuelle ou hydraulique)**
- **Rampe RAFI fixe 8m, 10m et 12m, modulable avec chassis et niveleur (capacité 6t et 10t)**



Rampe mobile de 12m RH65.

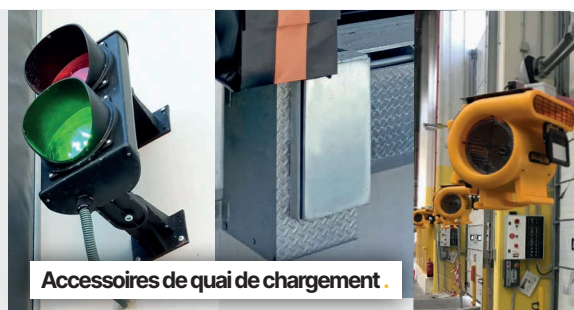
Zone refuge et Accessoires.

Les prolongations de sécurité latérales permettent de créer une zone refuge sur le quai et de limiter les risques de chute lors des opérations de chargement.

- **Zone refuge conforme aux recommandations de l'INRS**

En complément, Inkema propose une gamme d'accessoires de quai destinés à améliorer la protection:

- **Butoirs de quai**
- **Guides-roues**
- **Feux de signalisation**
- **Etc.**



Accessoires de quai de chargement.



Zona refuge.

Contactez nous.



WhatsApp



+34 93 544 47 08



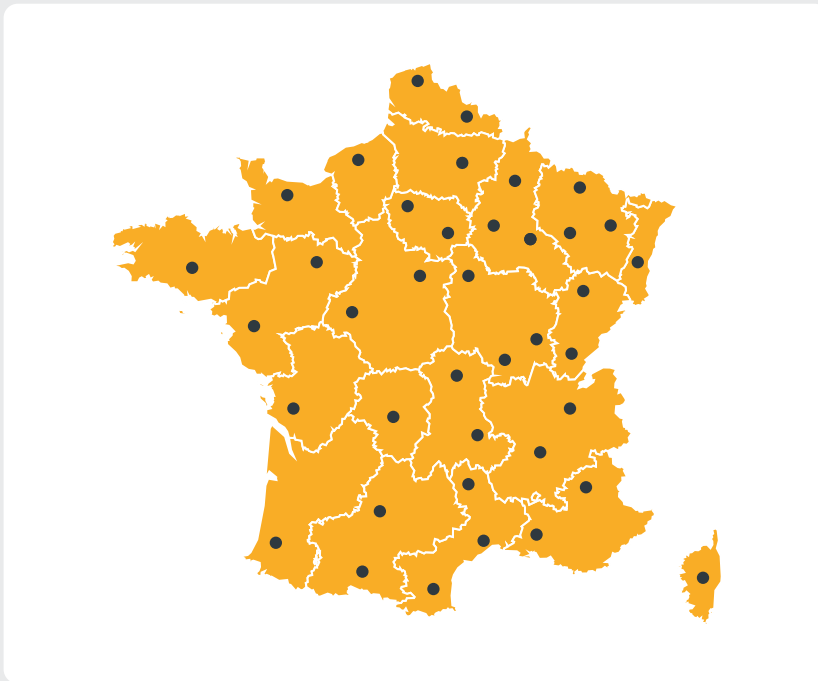
export@inkema.com

Prêt à améliorer vos installations ? Notre équipe d'experts est prête à vous aider à trouver la solution idéale pour stimuler votre activité.

Contactez-nous dès aujourd'hui et découvrez comment nous pouvons vous aider !



Présence et réseau en France.



Fabrication
100% européenne.

+40 ans
d'expérience.

Distributeurs
spécialisés
sur toute
le France.

Inkema Sistemas © 2026

Inkema

Calle de Montserrat Roig, 13
Les Franqueses del Vallès
(08520, Barcelona) Espagne
Tel: +34 93 544 47 08



03/26