

Terrassements & Carrières



Entreprise familiale
depuis plus de 50 ans
Terrassement & Démolition

RENARD : CHEMIN DE MASTAING - 59124 ESCAUDAIN , NORD
Tél : 03 27 44 27 67 - Fax : 03 27 44 75 50 - www.sas-renard.fr

RENARD

RENDRE VOTRE QUOTIDIEN AUSSI SIMPLE QU'UN JEU D'ENFANT.



Le nouveau TGS. Simply my truck.*

Votre travail semble incroyablement facile avec le nouveau MAN TGS, tout spécialement conçu pour répondre aux besoins des conducteurs. Son nouveau poste de travail à commandes ergonomiques, la fonction MAN EasyControl accessible de l'extérieur depuis la porte du conducteur ainsi que l'emmarchement robuste conçu pour des montées et descentes aisées facilitent vos tâches au quotidien. Enfin, la zone de repos avec sa tablette de rangement rabattable en option redéfinit le confort du véhicule.

#SimplyMyTruck

* Mon camion, tout simplement



Terrassements & Carrières

TRANSPORTER

**CES BANDES
QUI NOUS
TRANSPORTENT**

EXTRAIRE
DU GYPSE
À UN TRAIN D'ENFER

VALORISER
FINI DE TRÂNER
DANS LES BOUES

TERRASSER
DONGES :
FALLAIT LE « FER » !



Présidente et directrice générale :
Florence Cayola
Directeur général adjoint :
Christophe Brillouet

direction@groupe-cayola.com

Terrassements & Carrières

CONSTRUCTIONCAYOLA.COM

Siège social :

3 quai Conti - 78430 - Louveciennes - France
Tél : +33 (0)1 30 08 14 14 - Fax : +33 (0)1 30 08 14 15
direction@groupe-cayola.com

Directrice de la publication : Florence Wattel
www.constructioncayola.com

Terrassements et Carrières
est édité par la SARL de presse « Hermann Klaus »
au capital de 7 622,45 €

RÉDACTION

Directrice de la rédaction : Florence Cayola
t-c@groupe-cayola.com

Rédactrice en chef : Julia Tortorici

Ont participé à ce numéro : Barbara Boissard,
Tanguy Merrien

PUBLICITÉ

pub@groupe-cayola.com
MAQUETTE
studio@groupe-cayola.com

IMPRESSION

Imprimerie de Compiègne, Avenue Berthelot,
BP 60524, ZAC de Mercières, 60205 Compiègne Cedex

ABONNEMENTS

abonnement.diffusion@groupe-cayola.com
3, Quai Conti - 78430 LOUVECIENNES

Tél : 01 30 08 14 13

www.constructioncayola.com



N°181 - Juin/Juillet 2021 - 30 €

Ce magazine est imprimé sur du papier à base
de fibres de bois en provenance de forêts certifiées.

N°ISNN 1278-270X

Dépôt légal à parution

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle par
quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement de
l'auteur ou de l'éditeur est illicite (article L 122 - 4 et L 122 - 5
du code de la propriété intellectuelle).

Crédits photos : tous droits réservés

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

PAPERS	COUVERTURE	INTERIEUR
ORIGINE DU PAPIER	Belgique	Belgique
CERTIFICATION	PEFC	PEFC
Taux de fibres recyclées	0%	0%
EUTROPHISATION PTOT	0,013 kg/t	0,018 kg/t

18



20



30



34



56



64





6 ACTUS

- 6 Conjoncture
- 8 Constructeurs
- 12 Chantiers

18 MANAGER

- 18 « Relancer la fabrication de matériel français »

20 EXTRAIRE

- 20 Marqué d'une pierre blanche
- 26 Ça coince pour les lubrifiants
- 28 Paiement numérique du carburant
- 30 Solide comme Roc Impact
- 32 Caterpillar dévoile les 980 et 982 Nextgen

34 VALORISER

- 34 Déshydrater les boues de carrières en temps record
- 38 Éviter la guerre du sable

40 TRANSPORTER

- 40 L'approvisionnement facile, le CO₂ en moins
- 42 Convoyeurs : des solutions innovantes qui nous transportent !
- 48 « 2021, une année très électrique »
- 50 Europe et CO₂ : les nouveaux défis du transport

56 TERRASSER

- 56 Un matériel d'opportunité
- 60 Fort à « fer » à Donges

63 APPLIQUER

- 63 Lait de chaux et ressuage des routes surchauffées
- 64 Des liants routiers bas carbone



PLUS D'INFO SUR
www.constructioncayola.com



NOUS ÉCRIRE
t-c@groupe-cayola.com



VOUS SOUHAITEZ
VOUS ABONNER ?
voir page 66



construction.cayola



Construction.Cay



groupe-cayola



ÇA COINCE POUR LES LUBRIFIANTS

Si 2020 a su limiter la casse, grâce à des secteurs Transport, TP et Agraire plutôt bien orientés, 2021 fait les frais de la pandémie, conjuguée à une flambée des coûts des matières premières. Le marché des lubrifiants industriels est donc en recul de 9,5 % entre le 1^{er} mars 2020 et le 28 février 2021.

Avec un recul de 16,9 % (équivalent à 120 700 tonnes) sur les six premiers mois de l'année 2020, selon les chiffres du CPL, le marché des lubrifiants affichait un mois de juillet en recul de 4,1 %. Août a permis de retrouver une tendance positive, puisque ce mois se bouclait sur une progression de 3,6 %. Une tendance à la hausse confirmée à la reprise de septembre avec une progression de 4,1 % (24 700 tonnes). De quoi être en mesure de rogner un peu plus la courbe négative au cumul depuis janvier, avec un recul de 11 %. Avec une baisse limitée de 1,4 %, le mois d'octobre confirmait d'ailleurs cette tendance puisque selon les estimations du CPL, la régression enregistrée sur les 10 premiers mois de l'année se situe précisément à 10 %. Toutefois, il convient de nuancer, rappelle Le Journal de l'Automobile. En effet, une baisse d'activité quelle qu'elle soit ne signifie pas, systématiquement, une baisse de commandes, tout du moins pour ce qui concerne les lubrifiants. Les propos d'Eric Cande-

lier, le président de Yacco SAS attestent d'ailleurs cette thèse. « Certes, différents observatoires font état d'une baisse d'activité des ateliers mais en ce qui nous concerne, nous n'avons pas ressenti de fléchissement au niveau de nos prises de commandes, note-t-il. Pour ce qui est de novembre, nous sommes même en légère progression. Maintenant, impossible d'affirmer que décembre accrédi-tera cette tendance », livre-t-il dans le Journal de l'Automobile. Pour Eric Lhomer, directeur général de Lubexcel, qui distribue les marques Shell (le pétrolier à la Co-

quille demeurant le premier fournisseur mondial de lubrifiants pour la 14^e année consécutive, selon le rapport 2020 de Kline & Company) et Texaco, ainsi que sa marque en propre : « Le retrait ressenti sur le secteur automobile ne s'est absolument pas reflété sur la partie Transport, TP et Agraire, qui se maintient plutôt bien ».

CELA AURAIT PU ÊTRE PIRE

Outre la peu surprenante baisse de volume issue de divers facteurs relatifs à la crise sanitaire, le marché des lubrifiants doit aujourd'hui faire face à une hausse

CHEVRON FAIT DANS LE 100 % RENOUELABLE

En vertu d'un accord officialisé en 2016, Chevron est entré dans le capital de Novvi LLC, une société californienne engagée dans le développement, la production, la commercialisation et la distribution d'huiles de base hautes performances issues de sources renouvelables. Aujourd'hui, soit 4 ans après, Chevron Products Company, l'une des divisions de Chevron USA Inc, et Novvi LLC, ont annoncé le lancement de la production d'une huile de base 100 % renouvelable depuis l'usine de Novvi à Deer Park, Houston. Le partenariat Chevron-Novvi s'appuie sur les technologies complémentaires des deux sociétés : l'expertise de longue date de Chevron dans l'hydrotraitement, notamment « l'Isodewaxing » (dont la commercialisation à travers le monde est assurée grâce au partenariat de coentreprise avec Lummus Technology), et l'utilisation innovante de matières premières renouvelables par Novvi pour produire et commercialiser des huiles de base de haute performance, synthétiques et renouvelables.

SOLIDE COMME **ROC IMPACT**

Portée par le dynamisme des cours des métaux précieux, les besoins en infrastructures des pays en développement, et la virulence toute relative du virus en Afrique, là où elle est très active, Roc Impact espère beaucoup de cette année 2021. En France, les réparations ponctuelles de machines de concassage, complètent une activité plus florissante à l'export dans le domaine des installations fixes.



Tous © Roc Impact

Roc Impact ne retiendra pas 2020 comme une année noire. L'entreprise, épargnée par la crise sanitaire, réalise un second semestre très satisfaisant et achève son exercice sur un chiffre d'affaires en progression de 20 % ! « Cela tient essentiellement au fait que nous travaillons beaucoup à l'export, explique son gérant, Wil-

liam Holland. *Des continents comme l'Afrique ont été bien moins touchés par le virus Covid-19 et donc été moins concernés par les confinements successifs. En outre, le marché minier étant une niche et le cours des minerais en augmentation, l'activité est porteuse. Enfin, notre structure plus petite et plus agile, a su adopter une organisation flexible, en mesure de répondre rapide-*

ment aux commandes et de réaliser les livraisons ».

UNE ANNÉE EN OR ?

Le début d'année 2021 est donc « convenable » pour Roc Impact qui déplore néanmoins un marché français « plus calme ». « Les carriers ont de l'activité dans la vente de granulats, note William Holland. Malgré la

ÉVITER LA GUERRE DU SABLE

Le sable est une ressource naturelle en péril dans certaines parties du monde.

Il est la 2^e ressource naturelle mondiale la plus consommée par l'Homme après l'eau.

La R&D planche déjà depuis plusieurs années sur des alternatives dont l'une d'entre elles est matérialisée par la société MS, basée à Veyre-Monton (63), dont l'installation « Save Sand » est capable de transformer les déblais issus des chantiers du BTP en sable à haute valeur ajoutée.

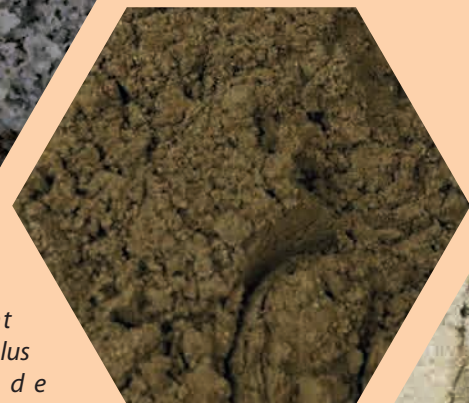
Les consommations de sable sont impressionnantes : 200 tonnes pour une maison, 3 000 tonnes pour un hôpital, 30 000 tonnes pour 1 kilomètre d'autoroute, 12 000 000 tonnes pour une centrale nucléaire et frôlent les 50 milliards de tonnes par an. Partout où le béton est nécessaire, le sable l'est aussi. Le sable est ainsi devenu la deuxième ressource naturelle mondiale la plus consommée au monde. Le secteur de la construction est responsable, à lui seul, de 50 % de l'exploitation mondiale des ressources non renouvelables. Chaque personne consomme 18 kg par jour de sable au quotidien. Paradoxalement, les sables du désert, comme à Dubaï, sont impropres à la construction, nécessitant l'importation de sables d'Australie dans les UAE, grands consommateurs. Seuls 5 % du sables dans le monde est en vérité apte à la construction, laquelle consomme de 40 à 50 milliards de tonnes chaque année. L'équivalent de 10 000 pyramides de Kheops. « *Le sable sera la prochaine bataille mondiale car la ressource se raréfie, les prix flambent, la demande est exacerbée, générant des tensions extrêmes. En Asie, le besoin est tel qu'il fait l'objet d'un trafic ahurissant. Le sable volé représente 40 à 45 % des côtes, rivières et autres lieux. C'est un désastre écologique sans précédent entraînant instabilité des berges des fleuves, érosion des terres agricoles, altération de*

l'hydrographie des cours d'eau et impactant la faune et la flore », ouvre en guise d'introduction Alexandre Guillaume, président de MS.

MS ET « L'INNOVATION FRUGALE »

Depuis plus de quatre décennies, MS, entreprise familiale, est connue pour la valorisation des sables dont la technologie a récemment été adaptée pour produire des sables à très haute valeur ajoutée à base de matériaux recyclés. Laver et calibrer les sables en supprimant les impuretés pour atteindre une granulométrie régulière et adaptée, était un postulat concrétisé, entre autres, dans le cadre du Viaduc de Millau pour lequel MS a déposé un brevet pour la correction granulométrique en ligne. Mais le faire en y adjoignant les notions de recyclage de matériaux aléatoires, de diminution de la ressource en eau et de circuit court en installant des usines temporaires de proximité (30 à 40 kms) pour minimiser les déplacements, nécessitait une nouvelle logistique. « *Actuellement, les stériles de carrières et les déblais issus des*

chantiers du BTP, de construction ou de démolition, sont pour la plupart considérés comme des déchets. Au sein de l'Union européenne, les déchets générés par ce secteur d'activité repré-



sentent la plus grande filière de résidus. Or, ces déblais sont partiellement constitués par du sable, présent dans les bétons, reprend Alexandre Guillaume. Si l'Unicem parle d'un taux de recyclage de 80 % pour les



« 2021, UNE ANNÉE TRÈS ÉLECTRIQUE »

Renault Trucks semble bien parti par rapport à l'année compliquée qui vient de s'écouler. Les ventes progressent légèrement, dans une tendance stable malgré tout, à l'exception des véhicules lourds mus par les énergies alternatives dont la demande augmente très fortement en ce début d'année 2021, boostée par les aides gouvernementales. Un timing parfait pour annoncer le lancement d'une gamme lourde électrique en 2023.

« 2021 sera une année très électrique, annonce Olivier Metzger, directeur Énergies Alternatives de Renault Trucks. Fin 2020, les mesures prises par le gouvernement – le bonus écologique étendu aux camions 100 % électriques et le dispositif de suramortissement prolongé jusqu'en 2024 – allaient dans ce sens ». Si 2020 n'aura pas été très favorable au constructeur, dont les ventes ont chuté de -24 % à 41 117 unités en raison de la crise sanitaire, les élections municipales de juin auront permis d'assister

à d'une « vraie prise de conscience environnementale ». Cette « vague verte », combinée à la Loi Climat et aux actions de l'Europe, constitue sans nul doute un terrain favorable au développement des véhicules à énergies alternatives. Et la création de 46 ZFE ⁽¹⁾ en France marque une nette accélération sur les sujets de transition énergétique et écologique.

UN BOULEVARD DROIT DEVANT

Rentré pleinement dans cette démarche, Renault Trucks se tient « prêt » avec de premières gammes de véhi-

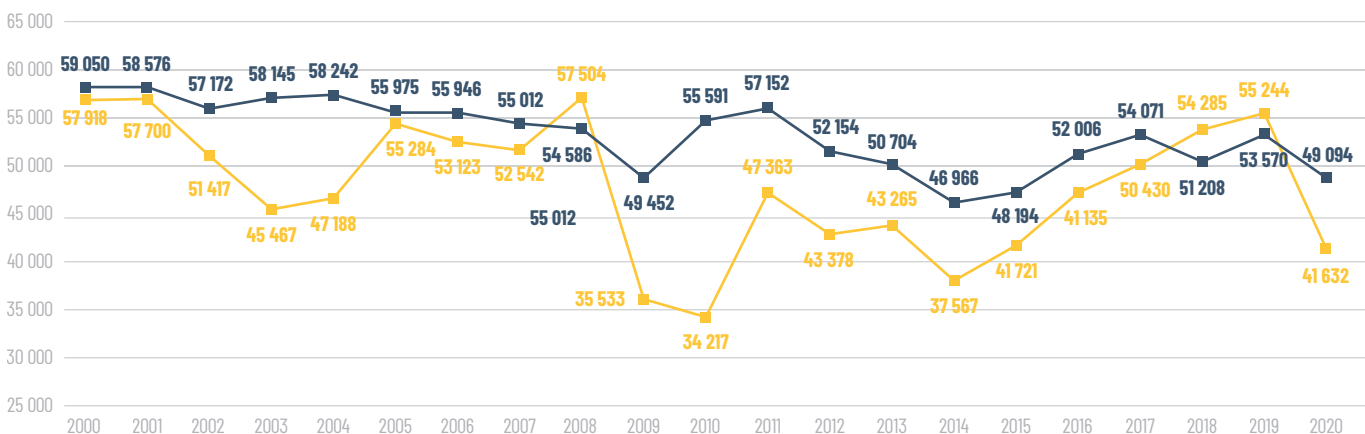
cules électriques de 16 à 26 t, dont plusieurs centaines sont produites par an dans l'usine de Blainville-sur-Orne, en Normandie. « L'objectif est de passer à une production de plusieurs milliers d'unités par an », dévoile Olivier Metzger. Ces véhicules, plutôt dédiés à la distribution urbaine, n'en répondent pas moins pour autant à une partie de la demande du secteur de la construction. En guise d'appât, destinés à une clientèle désireuse de « tester », le constructeur met à disposition de ses clients une flotte de véhicules de démos équipés de plateaux avec grue

EUROPE ET CO₂ : LES NOUVEAUX DÉFIS DU TRANSPORT

Dès l'été 2021, la Commission européenne a l'intention de proposer un durcissement des normes d'émissions polluantes des voitures et camionnettes, avant de s'attaquer aux poids lourds en 2022. Les constructeurs s'y préparent et dégagent leurs gammes électriques comme un seul homme. Un bon début, laissant présager des défis de taille aux utilisateurs finaux.

IMMATRICULATIONS ÉVOLUTION

Source : CCFA



A l'horizon 2025, les constructeurs devront répondre à des protocoles encore plus drastiques (Euro 7). Ce durcissement des règles doit permettre de réduire la part des véhicules les plus polluants. Car, d'ici à 2030, l'Europe veut réduire de 55 % ses émissions de CO₂ en déployant au moins 30 millions de véhicules à zéro émission à l'échappement sur ses routes, et 80 000 camions « propres ». À cette échéance, elle espère aussi que cent villes du continent seront climatiquement neutres : Paris, par exemple. Autre volonté exprimée, il est nécessaire de réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur

des transports d'ici 2050, pour que l'Europe devienne à cette date neutre en carbone, a rappelé l'exécutif européen, en présentant sa feuille de route pour une « mobilité durable ». Face à ces attentes, dont il faudra néanmoins chiffrer le coût économique, la transition énergétique est construite sur la

base d'un nouveau mix énergétique s'appuyant sur le GNV, surtout sur le BIO GNV, et l'hydrogène. Le cadre réglementaire de la mobilité des marchandises sera également crucial, les ZFE étant le symbole le plus visible à ce niveau, sans oublier toutefois les efforts et les initiatives concrètes des

ÉVOLUTION PORTEURS ET TRACTEURS

	2020 (estimée)	2019 (variation)	2021 (prévisions)	2020 (variation)
Tracteurs	20 900	-33,3 %	21 300	+2 %
Porteurs	20 700	-15,1 %	20 700	0 %
Total	41 600	-25,2 %	42 000	+1 %