

BRUGES (33)

LE PROJET CONSISTE EN LA RÉALISATION D'UN OUVRAGE SUR LEQUEL CIRCULERA, AU-DESSUS D'UNE VOIE SNCF EXISTANTE, LE TRAMWAY DE BORDEAUX.

Cet ouvrage est destiné à réaliser le raccordement de la ligne ceinture de Bordeaux sur le projet du Tram-Train du Médoc dans le secteur de Bruges/Ausone, et il sera livré en avril 2015. Le maître d'ouvrage, la Communauté Urbaine de Bordeaux, a confié au groupement Cazal / GTMTP GC (mandataire) la réalisation du projet.

Cet ouvrage de franchissement, sur lequel sera associée la station Ausone, est composé de deux tabliers indépendants avec appuis décalés.

Soletanche Bachy Pieux a été choisi pour réaliser les fondations de ce projet : 76 pieux Starsol, de diamètres 820 à 1220 mm et d'une vingtaine de mètres de longueur.

La proximité des riverains et de la voie SNCF existante ont constitué autant de problèmes qui ont nécessité, lors des mois de préparation, un phasage minutieux. Les équipes de SBP ont déployé tous leurs efforts pour satisfaire les exigences du client et de son maître d'œuvre Tisya.



DEURNE : CONSTRUCTION D'UNE TRANCHÉE COUVERTE

Afin d'être conforme à la réglementation européenne, l'aéroport d'Anvers, situé à Deurne, doit allonger sa piste d'atterrissage. En bout de piste, le passage d'une route nationale très fréquentée est interrompu par un feu de circulation, lors de l'atterrissage et du décollage des avions. Pour mettre fin à cette situation et permettre l'allongement de la piste, la décision a été prise de réaliser une tranchée couverte de 900 m.

Pour limiter l'impact sur les activités de l'aéroport, la tranchée couverte est réalisée en taube : les parois et les pieux sont d'abord exécutés, puis les dalles de couverture sont coulées au sol entre les parois, et enfin le terrassement se fait sous la dalle.

Fontec a obtenu le contrat d'exécution de la paroi moulée, qui comprend 20 000 m² d'excavation en 600, 800 et 1000 mm à 20 m de profondeur.

L'exécution de la paroi moulée présente d'importantes difficultés. En effet, la proximité de l'aéroport ne permet pas de dépasser le terrain naturel de plus de 3 mètres. Cet été, l'aéroport étant fermé la nuit, un créneau de 7 heures par nuit permet d'utiliser du matériel de hauteur normale. Le matin, l'ensemble du matériel de plus de 3 m doit être dégagé de la zone entourant la piste d'atterrissage.

Les travaux se déroulent donc pendant la nuit avec deux ateliers de paroi, trois ateliers de pieux et un atelier de génie civil. L'impossibilité de dépasser le délai de trois mois contraint les équipes à travailler souvent le week-end.

En cas de bétonnage tardif qui dépasserait le créneau horaire, deux chariots de bétonnage sont présents sur chantier. Ces chariots, qui ne dépassent pas la limite de trois mètres, permettent d'achever le coulage du béton.



LIGNE BOUDEYRE-MONTPEZAT 225 000 V

MCCF a démarré début mars 2014 un chantier destiné à renforcer les fondations de 17 supports sur une ligne située en zone de moyenne montagne (Ardèche méridionale).

Les accès difficiles de ce chantier ont déjà nécessité l'utilisation d'engins spéciaux : auto-bétonnière pour le béton, camions utilitaires Unimog pour les approvisionnements, brouette à chenilles ...

De plus, une partie de la ligne traverse des sols recouverts de matériaux provenant du volcan de Thueyts, volcan dont les dernières manifestations remonteraient à l'an 468 ! Les quatre supports ancrés dans une épaisse couche de pouzzolanes ont donc nécessité un tubage provisoire pour une bonne mise en œuvre des micropieux.

Le client RTE a décidé très tôt de réaliser trois supports par hélicoptage, à l'aide de ses propres moyens, gérés par le Service des Travaux Hélicoptés. Ces trois chantiers, situés dans le parc naturel régional des Monts d'Ardèche, devaient initialement se dérouler en mars. Cependant, comme ils se trouvent en bordure d'une zone protégée (présence d'aigles royaux), les travaux ont été repoussés au mois de juin 2014 afin de ne pas interférer avec la période de reproduction du rapace.

Depuis le 03 juin 2014, ce sont deux équipes de quatre personnes qui assurent la réhabilitation de ces pylônes (sous tension), situés sur les toits de l'Ardèche.



PARKING GÉNIPA

En 2002, le Groupe Bernard Hayot construisait le centre commercial de Génipa au centre de la partie sud de la Martinique et nous accordait déjà sa confiance pour réaliser les fondations profondes de l'ouvrage.

Cette confiance, acquise ces dernières années avec ce client exigeant, vient de nous être renouvelée avec l'attribution du parking de Génipa, ouvrage programmé en prévision d'un projet d'extension du centre commercial en 2015.

Malgré une période de préparation très courte, un phasage délicat imposé par l'exploitation du centre commercial et un design encore inachevé lors du démarrage des travaux, nous avons réalisé 196 pieux à la tarière creuse entre fin mai et début juillet 2014.

Planning respecté malgré les difficultés !



Fartenariat
Proactif





Equipe chantier de gauche à droite : COUTO Sergio, DA SILVA Jorge, TONDA Nicolas, VIEIRA Tiago, SELIMI Ilir, ANTUNES Luis, MESQUITA Bruno, PIRES GONCALVES Victor, DA SILVA Nelson, DOS SANTOS Fernando, MESBAUER Marc, GOMES Cesar, JOLIVET Olivier, MOSTROSO Yen.

PARKING ET PATINOIRE D'YCOOR À CRANS MONTANA



Après 2 ans d'attente pour cause de recours, Sif Groutbor a été mobilisé en avril 2014 pour la réalisation des soutènements et des fondations du parking souterrain situé sous la patinoire de la station de Crans Montana.

Ce projet public, lancé par l'association des communes de Crans Montana, consiste à créer, sous l'ancienne patinoire d'Ycoor, un parking souterrain en vue d'améliorer le stationnement dans la station.

Pour cela, l'ancienne patinoire est totalement démolie. Une enceinte est créée afin de libérer du volume en sous-sol et construire le parking comportant un niveau, la nouvelle patinoire, une piste de curling ainsi que les locaux techniques attenants.

La conception de l'ouvrage a été confiée au bureau d'architectes lausannois Personeni Raffaele Schärer, à l'issue d'un concours public. La partie technique est réalisée et suivie par le consortium des bureaux d'ingénieurs HPI (Haut Plateau Ingénieurs).

Plusieurs lots ont été constitués pour ce projet. Sif Groutbor est adjudicataire du lot « enceinte de fouille / fondations profondes / terrassement ».

Concernant les travaux spéciaux, la difficulté réside dans la mise en œuvre d'une fouille étanche au droit d'un étang naturel, en site urbain, avec des bâtiments en limite de fouille ; le tout dans des sols très différents, puisque constitués de tourbes et de schistes altérés à sains. La station de Crans Montana est en effet située sur un balcon montagneux, à 1500 m d'altitude, où se sont formés de multiples lacs et tourbières sur un sol schisteux.

La fouille fait appel à plusieurs techniques choisies en fonction de la présence d'eau et en fonction du sol :

- Parois berlinoises ancrées par tirants provisoires pour les zones hors d'eau (105 profilés forés / 1300 m² de béton projeté / 150 tirants)
- Parois de palplanches pour les zones sous nappe (1100 m²)
- Parois de pieux sécants pour les zones proches du casino (afin d'éviter les vibrations) et situées sous nappe (1150 m de pieux sécants)

Les pieux de fondation (forés tubés) sont ensuite exécutés depuis la plate-forme haute (1900 m en diamètre 880 mm et 620 mm).

Un dispositif de pompage (avec pointes filtrantes) sera ensuite mis en place, afin d'abaisser le niveau de la nappe, étape nécessaire pour le terrassement et la réalisation du génie civil.

Le terrassement de 43000 m³ est réalisé par l'entreprise valaisanne Walpen.

Le chantier a débuté en avril 2014, quelques semaines avant l'arrêt des remontées mécaniques de la station, par la pose des profilés de la paroi berlinoise. L'exécution des forages se déroule convenablement, malgré la grande variation de dureté entre les tourbes très humides et le schiste. Les forages gros diamètre sont effectués par une foreuse Bauerr BG 28H et par une Soilmec R825 jusqu'à la fin du mois de Juillet.

Suite à la mise en place des profilés, l'exécution de la paroi en béton projeté et des ancrages a commencé en mai avec une foreuse type Casagrande C6XP.



QUELQUES TÉMOIGNAGES



Jorge DA SILVA
Chef béton

« Grâce au bon travail de notre chef de chantier, les travaux se déroulent très bien, malgré les conditions météorologiques très changeantes en montagne (chaleurs, fortes pluies, froid). »



Yen MOSTROSO
Centraliste

« Nous travaillons dans une bonne ambiance. Concernant les injections, le terrain est très variable : il y a des endroits où cela fonctionne très bien et d'autres où il faut réinjecter plusieurs fois. »



Cesar GOMES
Foreur

« C'est la première fois que je travaille sur un chantier où l'avancée des travaux est visible en direct sur internet - via des caméras. Les forages se sont bien déroulés. L'équipe a bien sécurisé le chantier. »



Equipe chantier, à genoux, de gauche à droite : Noémie Franzoni, Jimmy Auger, David Salomon, Thierry Masset, Peter Cajot, Aymar Mayala et Maxime Lefèvre.
Débout, de gauche à droite : Jean Duhaupas, Bruno Trinel, Jean-Sébastien Delloye, Fabrice Perez, Pierre-Benoît Passot, Benoît Désir, Alexis Constantinidis, Mansour Niang, Mickael Szymanski, Matthias Dessaint, Matthieu Zieba, Oleg Souslow, Lionel Laboulais, Stéphane Vieira et Maurice Rosbif.
Sur la machine de gauche à droite : Bastien Traulet, Sébastien Moine, Vincent Frémont, William Delahaye, Keny Tomakin, Sébastien Geist, Lionel Arfoulu et Thierry Girard.



Développement
global

AGRANDISSEMENT DE LA ZONE D'ÉVITAGE D'HAUTOT-SUR-SEINE

Depuis le début de l'année, l'agence Ouest œuvre sur les berges de la Seine au niveau des communes de Hautot-sur-Seine et de Sahurs, à l'aval de la ville de Rouen.

L'agrandissement de la zone d'évitage d'Hautot permettra aux navires de type handymax (245 m de long) de faire demi-tour sans avoir à remonter la Seine jusqu'à Rouen, endroit où la largeur du fleuve permet également l'exécution de ce type de manœuvre.

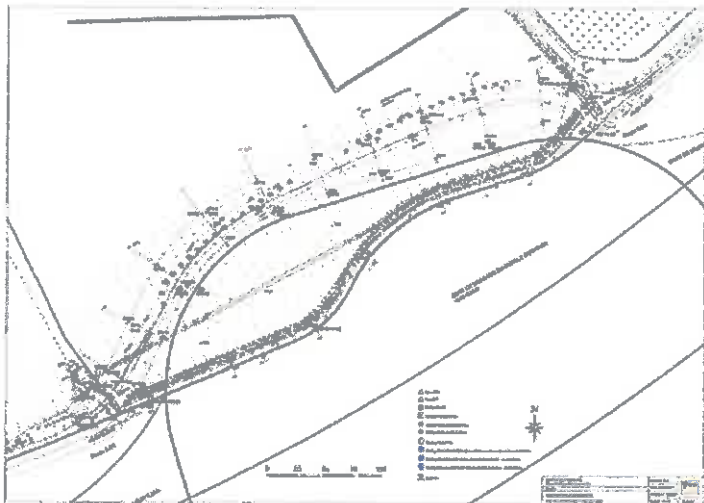
Le Grand Port Maritime de Rouen, à la fois maître d'ouvrage et maître d'œuvre de l'opération, optimisera ainsi les flux des navires qui fréquentent leurs installations et potentiellement en attirera davantage.



Au droit du projet, la berge de la Seine doit donc être excavée, sur un linéaire de 550 m et une surface d'environ 2 ha, pour être reconstituée et végétalisée avec le chemin de halage rétabli selon le nouveau tracé.

L'exécution des travaux se déroule en 2 grandes étapes :

- Construction de la nouvelle digue, objet des travaux en cours de Soletanche Bachy,
- Dragage des terrains à la profondeur requise jusqu'à la nouvelle digue, objet d'un marché séparé en cours d'attribution.



Tracé de la nouvelle digue et du cercle d'évitage futur par rapport à l'existant

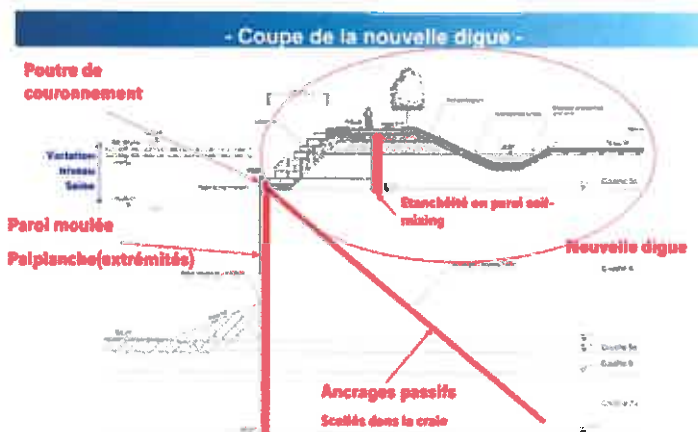
Travaux et contexte

En entreprise générale, Soletanche Bachy assure, dans sa totalité, la construction de la nouvelle digue :

- en mettant en œuvre trois de ses techniques propres : la paroi moulée, les ancrages passifs et le Trenchmix,
- en sous-traitant les ouvrages hors « core business » : les plateformes de travail, le remodelage de la digue, la poutre de couronnement, les palplanches, les gabions, les complexes végétalisés, les VRD, la construction d'un belvédère

...

Ce projet nécessite un phasage compliqué, conditionné par un accès unique à son extrémité amont. La forte coactivité et les marées constituent d'autres contraintes. Enfin, le site sélectionné, composé d'anciennes parcelles agricoles, présente également l'inconvénient de se trouver situé sur des terrains à très faibles caractéristiques mécaniques, soumis aux variations du niveau de la Seine. Les ouvrages de fondation vont donc chercher leurs ancrages dans les horizons crayeux en profondeur.



Les ouvrages composant le projet

Avancement des travaux

Les travaux préparatoires (abattage d'arbres, décapage, plateformes de travail, murettes-guides,...) et les installations de chantier se sont déroulés en février et en mars 2014, pour permettre un démarrage de la paroi moulée début avril à 2 ateliers.

La paroi a été achevée le 21 mai 2014 et les ancrages - ceux dont l'exécution n'est pas soumise à la marée - ont débuté dans la foulée, à 2 ateliers en 2 postes, jusqu'au 10 juillet 2014.

La poutre de couronnement est en cours de réalisation depuis le 23 juin 2014, et les terrassements nécessaires à l'exécution des travaux d'extrémité soumis à la marée, notamment les ancrages des palplanches, sont en cours.

En juin, les palplanches ont également été mises en fiche aux extrémités de la paroi moulée.

Le démarrage des gabions est prévu fin juillet 2014, en parallèle des travaux des extrémités.

Après l'exécution de la majorité des travaux lourds d'infrastructures, le projet entre progressivement en phase de mise en configuration définitive, avec l'exécution des ouvrages émergés qui seront visibles à terme.

Néanmoins, la route reste encore longue avant l'achèvement total des travaux prévu pour la fin de l'année 2014.





QUELQUES TÉMOIGNAGES

QUELQUES CHIFFRES :

- PARI MOULÉE (600 MM) : 6 000 M³ DE BÉTON ET 1 100 T D'ACIER POUR 10 000 M³ D'EXCAVATION
- ANCRAGES PASSIFS: 360 UNITES DE 27 M MOYEN
- POUTRE DE COURONNEMENT : 400 M³ DE BÉTON
- GABIONS : 2 200 M³
- REMBLAIEMENT ET REMODELAGE DE LA DIGUE : 5 000 M³
- ECRAN TRENCHMIX : 3500 M³



Matthieu ZIEBA
Centraliste /chef béton

«C'était ma première expérience en tant que chef béton, et tout le monde m'a fait confiance. Sinon, lors de la perforation des ancrages, il n'y a pas eu trop de problème, chacun a contribué à améliorer l'installation de la centrale ! »



Alex Constantinidis
Soudeur

«C'est dommage, ça aurait pu être mieux, surtout pour les ancrages. Heureusement que la paroi moulée s'est bien déroulée dans l'ensemble ! »



Stéphane Vieira
Mécanicien

« La phase paroi moulée s'est très bien passée. Nous avons cependant eu des soucis de machine pendant la perforation des ancrages qui se sont avérés être très formateur pour moi »



Jean Duhaupas
Conducteur Travaux

«C'est bien, mais on aurait pu faire mieux ! Je suis content d'avoir pu célébrer les 40 ans de carrière de Bernard Becquet sur ce chantier »



Fabrice Perez
Ingénieur Travaux

«Ce chantier combine beaucoup de contraintes, de détails et d'interfaces sur un rythme élevé. Ce n'est pas évident de tout imbriquer comme souhaité.»

CARNET

NAISSANCES

Soletanche Bachy France

- Le 11 mai, Mia, fille de Raphael Thill
- Le 24 mai, Lou, fille de Sylvain Balny
- Le 27 mai, Mya, fille de Anthony Salmeron
- Le 11 juin, Estelle, fille de Nicolas Kolodkine
- Le 2 juillet, Malick, fils de Brahim Niakate

MOUVEMENTS

Ils ont rejoint l'entreprise dans le cadre d'une embauche CDI :

- Sandrine Camus, assistante de direction
- Juan de Carvalho, chef d'équipe Sol Environment
- Hydiatou Diallo, assistante Gestion Administrative Paie
- Jean Daniel Diassonama, ouvrier SBF
- Martin Pereira, ouvrier SBF
- Michael Lorenzi, ouvrier compagnon SBF
- Mouhcin Rafai, contremaître de chantier SBF
- Gregory Scharff, ingénieur d'affaires SB Pieux

Ils ont bougé au sein d'Eurofrance :

- Thomas Villefranche, technicien bureau d'études, intègre MCCF

SÉCURITÉ & ENVIRONNEMENT

SOLETANCHE BACHY FRANCE RÉCOMPENSÉ POUR SA POLITIQUE DE PRÉVENTION SANTÉ SÉCURITÉ UN 3^E PRIX POUR NOTRE ENTITÉ FRANCE AU CONCOURS PRÉVENTION SANTÉ SÉCURITÉ DU SYNDICAT EGF - BTP (ENTREPRISES GÉNÉRALES DE FRANCE - BTP) !

Organisé tous les 2 ans par EGF - BTP, syndicat national des Entreprises Générales françaises de bâtiments et de travaux publics, le concours Prévention Santé Sécurité distingue des entreprises qui mettent en œuvre une politique de prévention permettant de diminuer le nombre d'accidents et de maladies professionnelles, jusqu'à tendre vers le zéro accident.

Pour l'édition 2014, 4 thèmes étaient proposés :

- Comment l'entreprise générale améliore-t-elle les performances de santé et sécurité de ses partenaires (intérim, sous-traitants et fournisseurs) ?
- Comment l'entreprise générale organise-t-elle et coordonne-t-elle sa politique de prévention santé sécurité ?
- La réduction de la pénibilité dans l'entreprise générale.
- La lutte contre les addictions dans l'entreprise générale.

Au total, 35 dossiers ont été soumis et 4 entreprises ont été récompensées. Soletanche Bachy France a reçu le 3^e prix de la 2^e catégorie.

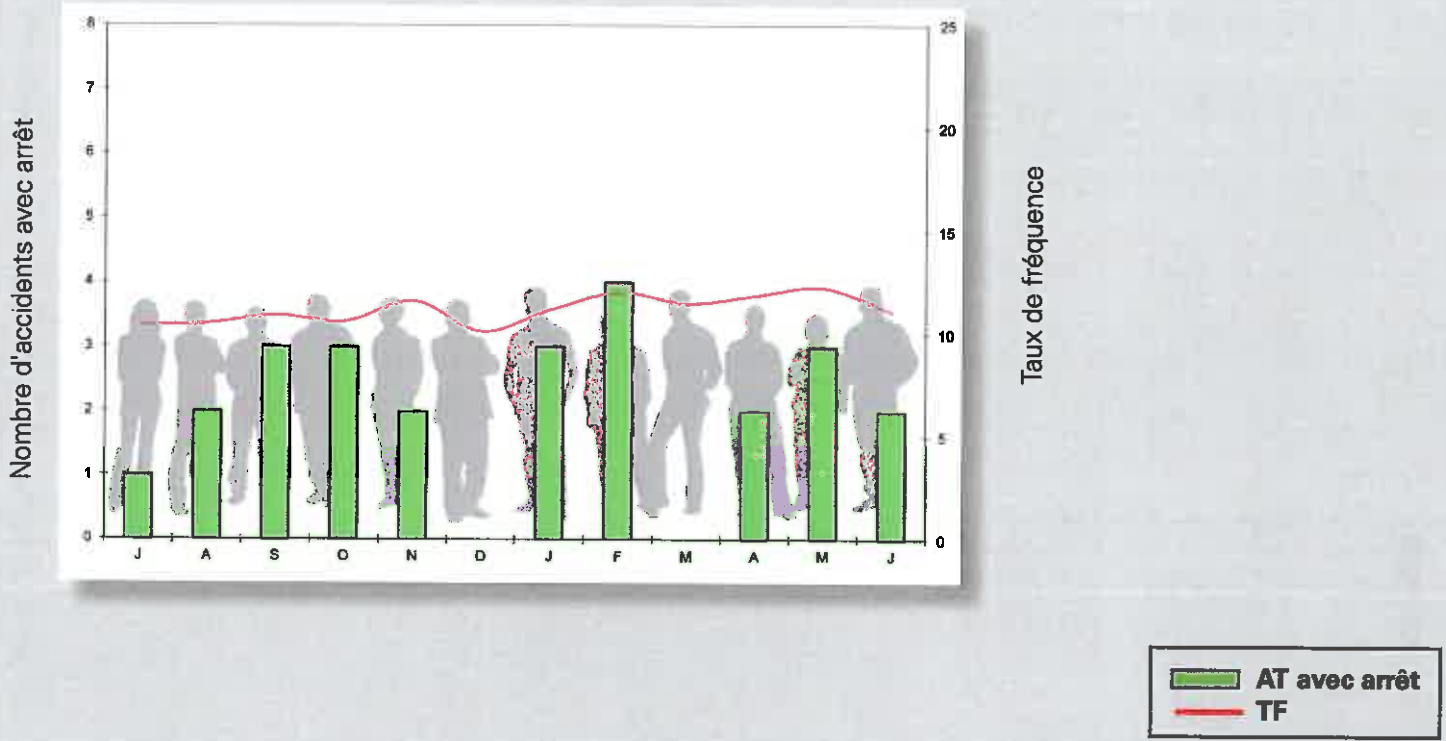
Composé de spécialistes de santé et sécurité au travail (issus du ministère du travail, de l'OPPBT, de la médecine du travail, de la FNTP...), le jury a particulièrement salué, chez Soletanche Bachy France, l'effort de recherche et de mise en place d'indicateurs de prévention proactifs, tels que le Taux de Situation à Risques (TSR), ou d'actions de prévention novatrices, telles que le rôle des préventeurs tournants tenus par des encadrants de chantiers.

Cette distinction, nous la devons à la mobilisation de tous. Bravo ! Continuons dans cette voie et poursuivons tous ensemble nos efforts dans ce domaine !



TAUX DE FRÉQUENCE

Taux de fréquence Eurofrance sur 12 mois



Taux de fréquence Agences / SME sur 12 mois

