

LETTRE

# EUROFRANCE

N°26 - JUIN 2014

ROUEN - HAUTOT

ST TROPEZ



SOLÉFATREME BACHY

# sommaire

## 04 ACQUISITIONS

Cité de la musique  
Projet Pullman  
Levées de Loire  
RATP Ligne 14  
Patio Timone  
Port Est à la Réunion  
Escota  
Inter-Ikea à Bayonne

## 08 CHANTIERS

Etalondes  
Maternité Paris XV<sup>e</sup>  
Casablanca  
TGI  
Hussigny-Gobrange  
Biocalcis  
Pithiviers  
TGV Nîmes- Montpellier  
Sol Environment  
Pont Rail Benauge - phase 2  
Ligne 63 KV

## 15 ZOOM CHANTIERS

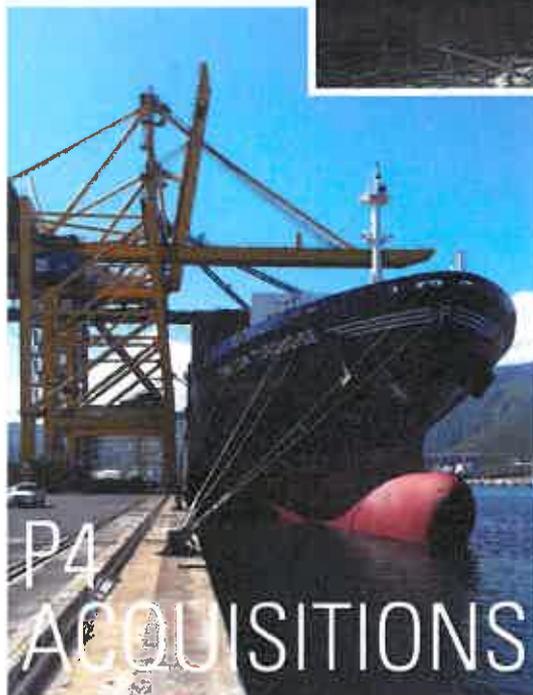
**Saint Tropez**

## 18 VIE DE L'ENTREPRISE

Carnet  
Mouvements

## 19 SÉCURITÉ & ENVIRONNEMENT

Base prévention environnement  
Taux de fréquence Eurofrance sur 12 mois  
Taux de fréquence Agences France/SME  
sur 12 mois



# P18



Directeur de la rédaction : Stéphane MONLEAU • Ont participé : Jeroni BOUDE, Frédéric KISSLING, Alain LAFORCE, Xavier BARTHE, Emmanuel OLLIER, Pierre-Yves MAURY, Sylvain FORRAY, Emmanuel LAPIE, Raphaël BATAILLE, Robert PORET, Laurent PONCIN, Bruno DEMARCQ, Stéphane GALLY, Ludovic GROS, Pierre-Yves KLEIN, Nicolas KOLODKINE, Johnny BUTTIGIEG, Xavier MIDROUILLET, Annette ESNAULT-FILLET, Jean-Noël LASFARGUE, Robin BETEND, Maia LACASSAGNE, Eveline GALLAND, Juliette LECHARD, Laurent CHALLIER • Photos, illustrations : Cédric HELSLY • Maquette : Karine VERCHER • Nature & Impressions, imprimé avec des encres végétales, papier PEFC/10-31-1427  
Bulletin d'information SOLETANCHE BACHY EUROFRANCE

# édito

Dans la précédente lettre Eurofrance d'avril 2014, je vous annonçais que nos prises de commandes progressaient à nouveau.

Le tramway de Nice et la vague d'acquisitions de CSM Bessac à l'export (Etats-Unis, Chili, Costa-Rica, Biélorussie et Géorgie) avaient largement contribué à cette nette amélioration.

Depuis, l'embellie s'est poursuivie, avec notamment l'acquisition du lot 2 du prolongement Nord concernant la ligne 14 du métro parisien : 2,2 km de tunnel et une station que Soletanche Bachy France, Soletanche Bachy Tunnels, et CSM Bessac réaliseront dans le cadre d'un groupement avec Bouygues.

Ce projet représente plus de 60 millions d'euros pour nos trois filiales ; et nous avons bon espoir que cette dynamique de succès se poursuive, notamment sur des projets d'infrastructures portuaires ou ferroviaires auxquels nous avons répondu récemment.

Notre carnet de commandes devrait donc atteindre près de 11 mois d'activité, gage de plein emploi durable pour Eurofrance. En outre, les premiers appels d'offres du Grand Paris sont attendus dès la fin de cette année.

La réussite de ces chantiers sera fondamentale. Réussite dans le domaine de la sécurité, déjà. Réussite technique ensuite, car certains de ces chantiers nécessiteront la mise en œuvre de moyens importants, afin de respecter les plannings de nos clients. Réussite financière enfin, grâce à une vigilance de tous les instants et à une recherche perpétuelle d'optimisation de nos coûts de chantiers.

Très cordialement,

**Didier Verrouil**

## HAUTOT

**Le Grand Port Maritime de Rouen a attribué à Soletanche Bachy France le marché d'agrandissement de la zone d'évitage d'Hautot-sur-Seine, située en aval de Rouen.**

**Les travaux consistent à réaliser un écran de soutènement, par voie terrestre, en arrière de la rive existante. Cet écran sera surmonté d'une digue destinée à protéger les berges des crues de la Seine. Le dragage des terrains situés devant l'écran de soutènement fera l'objet d'un marché séparé. Le lit de la Seine sera ainsi agrandi et permettra aux navires d'effectuer leur manœuvre d'évitage.**

**L'un des Zooms Chantiers de la prochaine lettre Eurofrance sera consacré à ce chantier de l'agence Ouest.**



## CITÉ DE LA MUSIQUE

**Après de longs mois de négociations difficiles, Soletanche Bachy Pieux s'est vu confier par Bouygues Ouvrages Publics la réalisation des pieux de la future Cité de la Musique, située sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt, confortant ainsi un partenariat de longue date.**

Pour SBP, ce projet représente la réalisation de 695 pieux, dont les longueurs varient d'une vingtaine de mètres à plus de trente mètres de profondeur ; et toute la gamme des diamètres, de 520 mm à 1200 mm, sera sollicitée.

A cette première difficulté, s'ajoutent les conditions très spécifiques des terrains de surface impactés par :

- les bombardements de la dernière guerre qui ont nécessité la réalisation d'une campagne de reconnaissance du risque pyrotechnique,
- la superposition des multiples aménagements des anciennes usines

Renault au cours du XX<sup>e</sup> siècle, qui rend particulièrement complexe le forage des pieux au droit de ces anciens ouvrages encore présents ponctuellement.

De plus, en raison de la spécificité structurelle du futur bâtiment, une étroite collaboration entre notre bureau d'études et BEST (le bureau d'études interne de Bouygues) sera nécessaire. La mise au point de la descente de charge impliquera de nombreux échanges entre nos deux sociétés et ne pourra être finalisée qu'après le début de nos travaux. Ce chantier phare, premier projet d'ampleur sur l'île Seguin, placé au milieu de la Seine est un véritable défi à la hauteur des compétences de SBP : l'ensemble des équipes ont à cœur de le relever et de le gagner !



## PROJET PULLMAN

**DANS LE CADRE D'UN MARCHÉ PRIVÉ POUR LE COMPTE DE BOUYGUES IMMOBILIER, L'AGENCE PARIS CENTRE EST ACQUIS LE LOT FONDATIONS DU PROJET PULLMAN, SITUÉ PORTE DE SÈVRES À PARIS (À CÔTÉ DE L'AQUABOULEVARD).**

Ce projet comporte une paroi moulée périmétrique de 42 mètres de profondeur réalisée à la benne hydraulique. Les travaux présentent la particularité d'être réalisés en concomitance avec la démolition de l'ouvrage existant, et notamment avec l'abattage du noyau central d'un immeuble comptant 26 étages. Les interfaces avec le démolisseur sont donc multiples et complexes : elles nécessiteront une coordination au quotidien, afin de tenir le planning serré de notre client.

Par ailleurs, la moitié de la paroi moulée est réalisée depuis une plateforme basse correspondant au radier de l'ancienne structure, à l'abri du voile d'enceinte conservé et préalablement braconné. De ce fait, la paroi est réalisée en pianotant entre les bracons.

Les travaux préparatoires, comportant des purges profondes de semelles et des extractions de pieux, commencent dès le mois de juin 2014 pour un démarrage de la paroi au mois d'août. La livraison de la fouille au lot gros œuvre est prévue pour février 2015.

Le client final de l'opération est la SMABTP qui y installera son siège social.



# LEVÉES DE LOIRE

VINCI Construction Terrassement Ouest et Soletanche Bachy France (Agence Paris Centre Est) se sont vu confier le renforcement des levées de Loire sur les secteurs de Montlouis et de Saint-Pierre-des-Corps. Les travaux consisteront en la réalisation d'un écran étanche en Trenchmix® sur un linéaire de 2000 m et sur une profondeur de 7 à 9 m.

La levée de Loire supporte la RD 751, voie à grande circulation (jusqu'à 15 000 véhicules/jour). Les travaux devront être organisés pour se conformer aux modalités de circulation et pour réduire autant que possible les perturbations.

Les travaux sont actuellement en préparation, pour un démarrage du premier tronçon mi-juillet 2014.



Développement technologique

# RATP LIGNE 14

Dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 14 de la gare Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, la RATP a confié la réalisation du lot T02 au groupement Bouygues TP (mandataire) – Soletanche Bachy France – Soletanche Bachy Tunnels – CSM Bessac.

Les travaux comprennent principalement la construction de :

- 2.2 km de tunnel (au tunnelier) de 8 m de diamètre intérieur,
- la station « Mairie de Saint-Ouen », réalisée avec des parois moulées (120 m de long, par 20 m de large et 25 m de profondeur),
- trois ouvrages annexes :
  - o L'ouvrage Glarner

Il est constitué d'une boîte trapézoïdale en parois moulées, excavée sur 24 m de profondeur. Il permet le débranchement de la ligne en exploitation pour accéder au Site de Maintenance et de Remisage des trains (SMR). En phase travaux, il sert de puits de départ aux différents tirs de tunnelier.

### o L'ouvrage Pleyel

Il est constitué d'un puits circulaire en parois moulées d'un diamètre intérieur de 22 m environ, excavé sur 36 m de profondeur. Ce puits est l'ouvrage d'interface avec le prolongement futur lié au Grand Paris et sert en phase travaux de puits de sortie du tunnelier.

### o L'ouvrage Pierre

Cet ouvrage d'accès au Site de Maintenance et de Remisage des trains (SMR) mesure 28 m de longueur par 14 m de largeur. En phase provisoire, c'est un ouvrage de démontage du tunnelier.



Développement global

L'ORDRE DE SERVICE DE DÉMARRAGE DES TRAVAUX EST ATTENDU DÉBUT JUIN POUR UN DÉMARRAGE EFFECTIF DES TRAVAUX À PARTIR D'OCTOBRE 2014.

# PATIO TIMONE À MARSEILLE



Ancrage local

**Pour le compte de Bouygues Immobilier, l'agence Sud-Est de Soletanche Bachy France a décroché, en co-traitance avec Dumez Méditerranée, les travaux de soutènement microberlinois d'un bâtiment sur 3 niveaux de sous-sols, ainsi que le terrassement de l'infrastructure.**

En site urbain dense, les contraintes principales résident dans les accès et les mitoyens (à des altitudes variables et aux murs d'enceinte présentant des fondations limitées).

Le projet a démarré par le désamiantage et par la démolition d'une ancienne manufacture, à l'abandon depuis plusieurs décennies. Une partie du bâtiment doit être conservée, et fera donc l'objet d'une dissociation minutieuse.

Le forage Hi'Drill a, une fois de plus, été choisi pour traverser le stampien marseillais presque affleurant. Une fois les micropieux réalisés, Dumez Méditerranée se chargera de réaliser la poutre de couronnement sur laquelle viendra s'appuyer le premier lit de butons.



Les équipes expérimentées d'Aix-en-Provence prendront le relai pour la réalisation de 900 m<sup>2</sup> de voile en béton projeté, d'épaisseur 20 m, ainsi que pour la pose d'un second niveau d'appui.

Le phasage avec le terrassier étant crucial, nous avons fait le choix de renouveler notre confiance à un partenaire local pour assurer un rendement de 20 à 25 m<sup>2</sup>/jour.

Nos travaux propres commenceront courant juin pour se terminer fin septembre 2014 par la remise de la fouille complète à notre co-traitant génie civiliste.

# PORT EST À LA RÉUNION L'AGENCE DE LA RÉUNION SE RÉVEILLE, APRÈS QUELQUES ANNÉES SANS TRAVAUX.



Developpement  
global

Notre présence commerciale, active sur l'île au plus près des clients et auprès de notre partenaire Forintech, a donc fini par porter ses fruits, avec l'acquisition d'un chantier majeur : l'extension du terminal containers de La Réunion. Le port de La Réunion assure 99 % des échanges commerciaux en masse de l'île, et les deux quais recevant les navires porte-containers sont saturés.

Le Grand Port Maritime de la Réunion a donc lancé un projet ambitieux, afin d'augmenter fortement sa capacité d'accueil et de déchargement du terminal : le linéaire accostable passera de 525 à 660 m, et la cote du fond de darse sera approfondie, permettant d'accueillir deux très grands navires simultanément.

Le projet se compose de 3 lots :

- « Fondations et Génie Civil », acquis par le groupement Soletanche Bachy France / Forintech en décembre 2013,
- « Terrassement et dragage », acquis par un groupement mené par des filiales de VINCI,
- et un lot « Grue portuaire ».

Le projet est divisé en deux parties principales : l'allongement du quai, réalisé avec une paroi moulée tirantée, et les travaux préparatoires au dragage, qui consistent à reprendre en sous-œuvre le quai existant avec des colonnes de jet grouting.

Le matériel est déjà en cours d'acheminement en provenance de diverses zones géographiques, et les installations générales ont bien débuté. Les essais de jet se dérouleront à partir du mois de juin 2014, et la paroi moulée à la fin de ce même mois de juin.

Notre présence sur ce projet majeur sera sans doute un bon tremplin pour s'implanter durablement sur l'île.



## ESCOTA, UN PARTENARIAT EN ROUTE !

# DEPUIS DÉBUT 2014, CE SONT QUATRE CHANTIERS QUI ONT ÉTÉ ACQUIS AVEC ESCOTA, LE LONG DU RÉSEAU AUTOROUTIER.

Tout d'abord, deux chantiers de reconnaissances géotechniques héliportées ; forte de l'expérience de carottages sur les barrages en montagne réalisés en 2013, l'Antenne Côte d'Azur, avec l'appui des équipes de sondeurs de l'agence Ouest, a réalisé une campagne de 6 sondages sur le talus dit de l'Oli, à Nice.

Une autre campagne comprenant 4 sondages carottés à 30 mètres est également programmée pour le début du mois de juin, sur un autre talus, dit "La Girarde", à Menton. Ces interventions, en partenariat avec un géologue local, font suite aux épisodes particulièrement pluvieux de l'hiver 2014, qui ont provoqué un grand nombre de glissements de terrain. On pense notamment au glissement de l'Oli qui avait paralysé l'autoroute en direction de l'Italie fin janvier, pendant 5 jours. Les résultats des essais permettront l'élaboration de programmes de confortement des talus instables.

Par ailleurs, le partenariat établi avec ESCOTA a également permis l'acquisition de 2 chantiers de drainage. La première intervention a consisté en la réalisation de forages sub-horizontaux, afin de drainer l'eau accumulée à l'arrière d'une paroi le long de l'autoroute A8, paroi qui présentait des signes de fatigue et des déplacements importants. Un suivi de ces déplacements va être effectué régulièrement, et nécessitera, le cas échéant, un confortement par tirants actifs.

Une seconde intervention "drainage" est prévue courant juin dans le tunnel de l'Arme et dans le Tunnel de Coupières (entre Nice et Menton). Il s'agira de réhabiliter les drains existants et de réaliser 60 drains complémentaires.



Partenariat  
Proactif



## INTER-IKEA À BAYONNE

**En 2012, Soletanche Bachy Pieux n'avait pas réussi à être désigné adjudicataire du chantier de l'Ikea de Bayonne.**

Loin d'être résigné, Eric Comte s'est lancé dans une véritable course de fond (près de 18 mois !) qui a permis à SB Pieux d'être retenu par IICG (Inter Ikea Center Group), dans le cadre d'un groupement d'entreprises, pour réaliser les travaux de fondations profondes relatives à la galerie commerciale, Inter Ikea, connexe au magasin Ikea en cours de construction.

Cette affaire a, certes, exigé beaucoup de persévérance ; mais le challenge est aussi lié à l'ampleur des travaux (25,9 M€ de travaux dont plus de 20 M€ de pieux, soit 2 fois plus de travaux que sur l'IKEA voisin). Et ce challenge tient également à la dimension des ouvrages à réaliser (449 pieux forés boue de diamètre 1000 à 1400 mm, atteignant plus de 70 m de profondeur). A ces pieux, tout à fait exceptionnels pour un chantier français, se rajoutent des drains et du pré-chargement, ainsi que quelques ouvrages en palplanches.



Après les pieux pour les essais de chargement, le chantier doit démarrer début juillet 2014 et se terminer 15 mois plus tard.

La suite de l'histoire reste maintenant à écrire par les équipes travaux, auxquelles revient la charge de transformer l'essai, en faisant de ce chantier une référence tant technique que financière !