



INTERVIEW

Propos recueillis auprès de **Monsieur Laurent SABATIER**,
Directeur de l'activité Grands Chantiers de l'entreprise MALET.



En quoi consiste le métier de directeur de l'activité Grands Chantiers ?

Mon rôle est de permettre à l'entreprise MALET d'intervenir, essentiellement par le biais d'appels d'offres, sur des chantiers autoroutiers, de routes nationales conséquentes ou d'aéroports. Dès l'attribution du marché, un conducteur de travaux responsable de l'affaire est nommé. Nous procédons méthodiquement au suivi de l'affaire pour garantir son bon déroulement et participons à des réunions de chantier organisées régulièrement avec les parties prenantes. Nous nous assurons bien évidemment que les besoins en personnel et en matériel nécessaires à la réalisation du chantier soient pourvus.

Combien de personnes travaillent dans votre équipe ?

L'entreprise MALET est composée d'environ 1 500 personnes réparties dans une vingtaine d'agences. L'activité Grands Chantiers compte 70 à 75 personnes environ dont 20 à 25 personnes sont actuellement affectées aux travaux du contournement du Puy-en-Velay. Nous faisons également appel à des transporteurs, une quinzaine en ce moment, qui acheminent les matériaux, notamment l'enrobé, et différents prestataires qui réalisent des opérations de raccordement et d'assainissement.

En résumé, une cinquantaine de personnes travaillent exclusivement sur le projet de contournement du Puy-en-Velay, dont la moitié est constituée de personnel MALET et l'autre moitié de prestataires.

Comment faites-vous le choix des prestataires et des partenaires ?

Outre le critère économique évalué sur la base des offres financières émises par les entreprises consultées, nous attachons de l'importance au savoir-faire. Parfois, quand la situation géographique du chantier le permet, nous privilégions l'expérience de travail acquise au fil des chantiers avec certains partenaires, comme les transporteurs par exemple, et la réactivité de l'entreprise face aux pics de charge.

Nous faisons également intervenir des entreprises locales car elles répondent le plus souvent au critère de réactivité sur certaines activités et, grâce à une bonne connaissance du contexte, elles nous facilitent les contacts avec d'autres entreprises locales.

Quels sont les enjeux de votre métier sur le projet de contournement du Puy-en-Velay ?

Dans notre métier, nous fabriquons de l'enrobé, mélange de cailloux et de bitume. Le premier challenge a été le choix du matériau et il a donc fallu trouver sur place des fournisseurs en mesure de nous procurer la totalité des matériaux selon des plannings assez serrés. Tout en les accompagnant grâce à notre laboratoire dédié à l'élaboration des matériaux, nous avons construit un partenariat avec l'ensemble de ces fournisseurs afin de pouvoir produire les matériaux nécessaires au chantier dans les délais impartis. Un autre défi a consisté à organiser le chantier et coordonner les différentes équipes impliquées pour qu'elles œuvrent ensemble dans le

respect du planning élaboré. Enfin, nous veillons bien sûr à respecter les budgets mais aussi les délais, leur gestion étant complexifiée par les conditions climatiques de la région qui nécessitent de réaliser la majorité des travaux avant la période hivernale.

Pouvez-vous nous parler de votre parcours professionnel ?

Ingénieur diplômé en Génie-Civil, je dispose d'une expérience de 24 ans au sein de l'entreprise MALET. Au fur et à mesure des années, j'ai évolué dans mes fonctions. D'abord conducteur de travaux, j'ai travaillé quelque temps au bureau d'étude des prix avant de me voir confier des chantiers plus importants et être nommé directeur de chantier, puis responsable de l'agence. Cela fait maintenant 5 ans que je suis directeur de l'activité Grands Chantiers.

Qu'est-ce qui vous plaît dans votre métier ?

Lorsque nous terminons une opération, une de nos principales sources de satisfaction est de savoir nos clients contents de nous parce que nous avons fait du bon travail, dans le respect de la qualité et des délais.

Autre point très important, nous tenons à ce que notre personnel travaille dans de bonnes conditions, qu'il soit en bonne santé et qu'il n'y ait pas d'accident. Quand les statistiques sont bonnes, quand nous sommes parvenus à aboutir un chantier sans que personne n'ait été blessé, nous en sommes très heureux.

N°9

HIVER 2017/2018



EN DIRECT du CHANTIER



ÉDITO

Françoise NOARS,
Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.



Le contournement du Puy-en-Velay se pare petit à petit de noir au fur et à mesure de l'avancement du chantier des enrobés, levant ainsi le voile sur une réalité qui met en perspective **la future mise en service prévue mi-2018**.

Ces travaux de chaussée ont constitué une opportunité pour la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de mettre en œuvre dans ses marchés des clauses à visée sociale, dont l'objectif est de favoriser l'embauche et la formation de personnes éloignées de l'emploi. Cet engagement concret pour l'emploi est mené en partenariat avec les entreprises de construction, les institutions et les collectivités locales. Les indicateurs permettant d'assurer le suivi et de mesurer l'efficacité de la démarche présentent des résultats plus qu'encourageants, qui devraient dépasser les objectifs fixés.

Les travaux de construction des chaussées et des équipements de la section courante seront bientôt terminés mais ils ne doivent pas amener à penser que la mise en service est imminente. En effet, il reste encore à réaliser d'importants travaux de finition au droit de la tranchée couverte (confortement d'un talus, chaussées, éclairage sous

l'ouvrage), lesquels justifient de projeter la mise en service du contournement à mi-2018. Parallèlement à ces travaux spécifiques, viendront les dernières étapes du chantier nécessaires à la mise en service : signalisation horizontale (« peinture ») et verticale (panneaux de police et de direction), équipements dynamiques (webcams, panneaux à message variable) et clôtures...

Je souhaitais enfin évoquer la dernière visite de chantier « grand public » organisée par la DREAL et la DIR Massif Central le dimanche 1^{er} octobre dernier. Avec un peu plus de 400 visiteurs, elle a encore démontré l'intérêt que portent les habitants de l'agglomération ponote au contournement.

Ce moment a donné l'occasion aux équipes en charge du pilotage des travaux de donner en direct toutes les informations utiles à une bonne compréhension de ce chantier remarquable.

Nous vous souhaitons bonne lecture de ce neuvième numéro du journal du contournement et une très bonne année 2018, année de la mise en service du contournement du Puy-en-Velay !



DOSSIER

Le contournement du Puy-en-Velay revêt son manteau noir

Du mois de juillet jusqu'à la fin de l'année 2017, le groupement d'entreprises MALET/AGILIS a habillé de noir la plateforme du contournement du Puy-en-Velay, avec l'application des enrobés.

Préalablement à ces travaux, le groupement a procédé à la mise en place des réseaux secs, à savoir près de 35 km de fourreaux dédiés à la fibre optique, à l'alimentation des postes d'appel d'urgence et des panneaux à message variable, puis à la réalisation des dispositifs d'assainissement de surface en béton extrudé, soit environ 15 km de cunettes et caniveaux à fente.

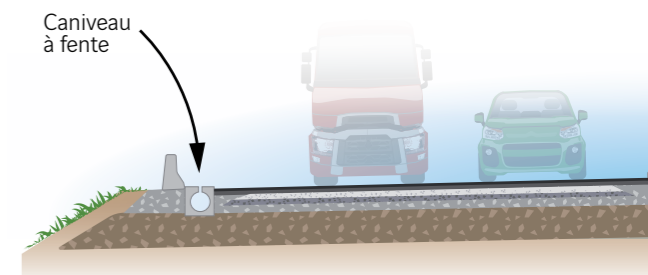
Une fois cette étape franchie, le groupement est passé à l'application des enrobés, à l'aide d'un atelier composé de deux types d'engins :

- le « finisseur » : alimenté en direct par les camions chargés d'enrobés ; il sert à déposer de manière régulière le « noir » sur la chaussée (le verbe « tirer » est communément employé par les hommes de l'art pour cette action) ;
- les compacteurs qui suivent le finisseur et compactent les enrobés pour leur donner les compacités exigées et un aspect de surface homogène.

Les enrobés réalisés sont de deux types : des graves-bitumes pour les couches de fondation et de base, et des enrobés de liaison et de roulement pour les deux couches supérieures (bétons bitumineux semi-grenus).

À l'exception de la chaussée qui supporte actuellement la circulation

de la RN88 au niveau du raccordement nord côté Loire, et du secteur de la tranchée couverte neutralisé en raison des travaux de génie civil de cet ouvrage, le contournement est doté depuis la fin de l'année 2017 de son réseau d'assainissement, de ses enrobés, ainsi que de la majeure partie de ses dispositifs de retenue (13 km en béton et 5 km métalliques) et de ses écrans acoustiques.



- Couche de forme / h = 55 cm
- Couche de réglage / h = 20 cm
- 1^{re} couche de grave bitume / h = 9 à 11 cm
- 2^{de} couche de grave bitume / h = 9 à 10 cm
- Enrobé de liaison / h = 6 cm
- Enrobé de roulement / h = 2.5 cm

Retrouvez sur le site Internet toute l'actualité de l'opération, ses vidéos et photos. Téléchargez la plaquette de l'opération, les journaux de chantier et l'ensemble des informations liées au contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay.

www.rn88-lepuyenvelay.fr

En complément, composez le numéro de la ligne Allo Chantier : Pour vous renseigner et être à votre écoute tout au long des travaux, en semaine de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30.

N°Vert 0 805 69 68 43

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes

Site de Clermont-Ferrand

7, rue Léo Lagrange - 63033 Clermont-Ferrand Cedex 1
Tél. : 04.73.43.16.00 | Fax : 04.73.34.37.47

www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr





GROS PLAN

En juin 2016, la surveillance du chantier mise en œuvre dans le cadre des travaux de construction de la paroi de soutènement provisoire avait mis en évidence des déplacements de terrain de quelques millimètres.

Bien que tous ces micro-mouvements aient été sous contrôle et sans risque pour les bâtiments riverains du chantier, la DREAL avait engagé des études complémentaires amenant à repenser le procédé de réalisation. La paroi de soutènement provisoire a été renforcée en augmentant la longueur des tirants de façon à les ancrer dans des couches de terrains présentant de meilleures caractéristiques géotechniques.

Les travaux de confortement provisoire complémentaires conduits par le groupement d'entreprises BOUYGUES Travaux Publics Régions France / SOLETANCHE Bachy sont terminés depuis juin 2017. La phase Génie Civil a ensuite pris le relais pour s'achever courant novembre 2017. Elle a consisté à bétonner méthodiquement 11 plots de 12 mètres au fur et à mesure de l'avancée des travaux.

L'instrumentation destinée à « ausculter » le comportement du terrain

est toujours en place. Les mesures observées quotidiennement ne relèvent plus aucun mouvement de terrain depuis la fin des travaux de confortement de la paroi de soutènement provisoire.

La livraison complète de l'ouvrage seul est effective depuis fin novembre 2017 et les travaux de remblaiement final, d'étanchéité et de finitions seront achevés courant février 2018.



La tranchée couverte d'Ours-Mons



REPORTAGE PHOTOS



Les visites de chantier 2017 ont connu cette année encore un vif succès.



Les deux giratoires de Bellevue sur la RD373 ont été mis en service le 13 juillet dernier. Ils simplifient les accès au chantier et révèlent aux ponots la configuration définitive de l'échangeur. Les finitions en cours s'achèveront cette année.



Les travaux de doublement du pont de l'avenue des Belges sur la voie SNCF sont terminés depuis juin 2017. Le réaménagement de l'avenue des Belges, assuré par la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, est effectif depuis décembre 2017.



LE CHANTIER ET L'INSERTION

Conséquents, les travaux du contournement du Puy-en-Velay par la RN88 nécessitent l'intervention de femmes et d'hommes aux compétences diversifiées et complémentaires.

Forte de cette réalité, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes s'est engagée à mettre en œuvre des mesures favorisant l'embauche et la formation de personnes éloignées de l'emploi. Cet engagement est avant tout un travail de partenariat avec les entreprises de construction mais aussi avec les institutions et les collectivités.

Dans les faits, cela se matérialise par l'obligation faite aux entreprises intervenant sur le chantier de réserver un certain nombre d'heures à des emplois à visée d'insertion sociale.

Cette démarche est appliquée préférentiellement sur les marchés importants comme, par exemple, la construction du Centre d'entretien et d'intervention des Baraques (CEI) ou encore les travaux de réalisation des chaussées et des équipements. Les résultats mesurés sont positifs avec quatre emplois créés : une secrétaire de chantier, deux manœuvres Travaux Public/Voirie et Réseaux Divers ainsi qu'un maçon Voirie et Réseaux Divers.

Plus encourageant encore, l'objectif fixant le volume d'heures réservés à des postes temporaires d'insertion était atteint, soit 2 100 heures dès les premiers mois du chantier d'enrobé. Les indicateurs montrent d'ores-et-déjà que cet objectif pourrait être dépassé dans les prochains mois.



FOCUS

À la fin de cette année, les 140 000 tonnes d'enrobés fabriqués auront été appliquées, laissant place à une nouvelle étape : la pose des écrans acoustiques. Dispositif destiné à protéger les habitations riveraines des nuisances sonores, le choix des matériaux le composant (béton, bois, verre, plastique, etc) et du type d'écran (absorbant ou réfléchissant) n'est jamais anodin. La décision de poser tel ou tel type d'écran est prise en fonction de nombreux paramètres techniques et de la configuration du site. D'autres critères rentrent en ligne de compte comme le coût, les contraintes d'entretien et le projet architectural pour une meilleure intégration dans le site. Même si ces deux types d'écrans remplissent la même fonction, ils ne jouent pas le même rôle.

Les écrans acoustiques

Les écrans translucides sont fabriqués en Plexiglas de 20 mm d'épaisseur. Leur particularité réside dans le fait qu'ils sont réfléchissants. Les ondes sonores qui arrivent au contact des écrans translucides « rebondissent » dessus et sont redirigées en hauteur, vers le ciel, grâce à leur inclinaison de 15°. Pour une meilleure protection des habitations, les écrans antibruit translucides présents sur le viaduc de Taulhac seront prolongés jusqu'au déblai de la garde d'Ours (côtés est et ouest) et jusqu'au déblai de la Pépinière (côté est seulement), sans interruption, couvrant ainsi une longueur de 1 450 mètres. Ces écrans translucides seront dotés de bandes sablées horizontales afin de les rendre visibles et préserver ainsi les oiseaux. Les écrans

opaques, similaires à ceux implantés dans le secteur de Bellevue, sont constitués de « béton de bois » et ont pour caractéristique d'absorber le bruit.

Le béton bois est fabriqué à partir de l'injection de copeaux de bois dans le béton afin d'associer les qualités des deux matériaux : la rigidité du béton et la porosité du bois.

Au total, tous types d'écrans confondus, 1 900 mètres linéaires d'écrans acoustiques, soit 3 700 m², seront implantés sur le projet.

Nous vous rappelons qu'il est dangereux de se rendre sur le chantier de contournement. Il est strictement interdit d'y pénétrer (piétons, motos, quads...).

