INTERVIEW

Propos recueillis auprès de Delphine PEYRE et David FARGETTE,
du cabinet Atelier David FARGETTE Architecte, concepteur du CEI.

Perspective du Centre d'Entretien et d'Intervention

Quand et dans quelles circonstances avez-vous été associés à ce projet ?

Au printemps 2012, nous répondons à un appel à candidatures portant sur le projet de construction d'un centre d'entretien et d'intervention. Sélectionnés parmi trois équipes pour participer au concours, l'Atelier David FARGETTE Architecte est lauréat.

Comme pour tout projet d'architecture, nous avons travaillé selon différentes phases, depuis les esquisses, l'avant-projet sommaire, l'avant-projet détaillé jusqu'au dossier de consultation des entreprises, en lien avec la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage de l'opération, la DDT de la Haute-Loire, en tant qu'assistante à la maîtrise d'ouvrage, et la DIR Massif Central, en qualité de futur service utilisateur.

Quelle a été la durée des études ?

On comptabilise au total environ une année d'études de développement de projet, entrecoupée par des phases d'analyses, de validation et de vérification par les différents services.

Quelles sont vos missions au sein du projet ?

Nous établissons des principes d'organisation des bâtiments en tenant compte de l'ensoleillement, des vents dominants, de la topographie pour proposer in fine un projet économe en terrassement, qui s'insère de façon optimale dans le site et qui réponde aux exigences d'organisation interne et de sécurité du personnel et du matériel. Ainsi, une enceinte fermée a été créée afin de protéger le matériel des vents dominants. À l'intérieur, pour la sécurité des piétons et des véhicules, nous avons créé des cheminements, lesquels sont bien identifiés par une signalétique adaptée.

D'un point de vue technique, une attention particulière a été apportée :

- au choix des énergies retenues (chaudière à granulés de bois),
- à l'isolation thermique du bâtiment, conformément à la réglementation thermique 2012, avec en plus une production d'électricité obtenue grâce à des panneaux photovoltaïques lui permettant d'être autonome en électricité en période d'ensoleillement. Le bâtiment est non seulement rendu complètement passif mais aussi, à certains moments de l'année, il produit plus d'électricité qu'il n'en consomme,
- à la réutilisation des eaux ; les eaux propres de toitures sont utilisées pour le lavage des véhicules et les eaux salées souillées de surface sont dépolluées des hydrocarbures et réinjectées dans la saumureuse pour le salage des routes.

Concernant les matériaux, nous avons travaillé avec des matériaux pérennes et développé le bois en système constructif. Une ossature mixte bois et béton présente en effet la particularité de bien se comporter avec le sel, très corrosif pour les métaux, les charpentes et les bardages métalliques.

Le choix du bois permet également de soigner l'insertion paysagère. À ce titre, nous avons opté pour un bardage bois particulier selon un procédé qui consiste à pré-griser le bois naturellement en appliquant des champignons qui le font bleuir lors de son exposition aux UV. Outre l'absence de traitement chimique, cette technique présente l'avantage de préserver l'aspect du bois dans la durée.

Quelles étaient vos intentions architecturales concernant le CEI ?

Nous avons cherché à concevoir un bâtiment adapté au confort des agents et s'intégrant parfaitement dans le paysage. Il a fallu prendre en compte les contraintes liées à l'organisation du centre et aussi d'autres paramètres spécifiques comme l'ensoleillement et les vents dominants.

Direction de la publication : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes - Service Maîtrise d'Ouvrage.
Conception/rédaction : Kowevook Crédits photos : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Atelier David FARGETTE Architecte
Document édité en 18 000 exemplaires sur papier écologique. PRINTEMPS 2017

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

Présent pour l'avenir

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Haute-Loire le DÉPARTEMENT

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

Agglo le PUY en VELAY

PRINTEMPS 2017 N°8

RN88 Contournement du PUY-EN-VELAY

EN DIRECT du CHANTIER

EDITO

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

Les travaux du contournement du Puy-en-Velay par la RN 88 se poursuivent avec de nombreux chantiers en cours à Bellevue, à Ours-Mons et aux Baraques. Au mois de septembre dernier, Le préfet de la Haute-Loire a communiqué sur le décalage de quelques mois de la mise en service du contournement : prévue initialement pour la fin 2017, cette dernière sera finalement effective mi-2018.

L'année 2016 a permis de franchir une étape importante avec la fin des terrassements généraux, le démarrage des travaux du pont de Bellevue et la réalisation de la seconde phase des travaux de la tranchée couverte d'Ours-Mons.

L'année 2017 sera essentiellement consacrée aux travaux de construction des chaussées et des équipements de la section courante et au lancement de tous les derniers chantiers nécessaires à la future mise en service : panneaux, équipements dynamiques, clôtures ... Elle marquera également l'achèvement des différents chantiers en cours, parmi lesquels celui de la tranchée couverte d'Ours-Mons et celui de la construction du centre d'entretien et d'intervention des Baraques.

L'occasion pour nous de consacrer un gros plan à ce nouveau bâtiment et d'échanger avec Delphine PEYRE et David FARGETTE du cabinet Atelier David FARGETTE Architecte, installé au Puy-en-Velay.

Bonne lecture de ce huitième numéro du journal du contournement !

DOSSIER

Cap sur la mise en service !

Les travaux de la section Loire-Baraques du contournement de l'agglomération du Puy-en-Velay ont démarré au printemps 2010. Au fil des années et des étapes de travaux successives, le projet se dessine peu à peu dans le territoire ponot. Prévue pour mi-2018, la mise en service du contournement approche à grands pas !

Dans la même dynamique, la totalité des crédits permettant de financer les derniers travaux indispensables à cette mise en service ont été programmés par l'État sur l'année 2017. Tous les indicateurs sont donc au vert pour que nous puissions bientôt accueillir les automobilistes sur le contournement, dans des conditions d'amélioration significative de la fluidité du trafic et de la sécurité, tout en apportant davantage de confort aux habitants de l'agglomération du Puy-en-Velay.

Concernant l'allongement de quelques mois du délai global de construction, il s'explique par la combinaison de plusieurs difficultés rencontrées sur le chantier de la tranchée couverte d'Ours-Mons.

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

Bien que ces micro-mouvements soient sous contrôle et sans risque particulier pour les bâtiments riverains du chantier, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a effectué des études complémentaires, reportant de fait la livraison de l'ouvrage.

Ces études ont conduit à repenser le procédé de réalisation : la longueur des tirants est augmentée afin d'ancrer le soutènement plus profondément dans les couches de terrain présentant de meilleures caractéristiques géotechniques. De même, la cadence d'ancrage de ces tirants a été revue à la baisse pour assurer une meilleure stabilité du terrain.

En conséquence, le phasage de construction de la tranchée couverte a été globalement revu, avec pour impacts directs un report de livraison de l'ouvrage de près de 6 mois.

Au regard de ces aléas, le chantier de construction des chaussées et des équipements se déroulera en 2017 de part et d'autre du secteur de la tranchée couverte et se terminera sur ce secteur lorsque cet ouvrage aura été livré. L'enchaînement des travaux permettra de disposer de la totalité de la section courante prête à être mise en service mi-2018.

Les travaux des chaussées vont débuter dès le mois de mars par un chantier préparatoire : l'aménagement de l'avenue des Belges au droit du futur échangeur de Bellevue. Dans ce cadre, deux giratoires seront créés au niveau des bretelles d'entrée et de sortie du contournement et le carrefour en tourne à gauche entre la Côte de Tireboeuf et la route de Genebret sera aménagé.

GROS PLAN SUR... Le Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI)

Après une année de travaux, le Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) conçu par le cabinet d'architecte David FARGETTE (lire l'interview en page 4) sera livré à l'automne 2017. Réalisé avec une ossature bois et béton, et recouvert d'un bardage extérieur en bois au-dessus d'un mur en béton dont le matriçage imite la pierre du pays, le centre d'exploitation est situé en bordure de l'actuelle RN88, au lieu-dit « Les Baraques », sur la commune de Cussac-sur-Loire.

Cet équipement a pour vocation d'accueillir les 18 agents de la Direction Interdépartementale des Routes Massif Central, actuellement basés sur les centres d'appui de Loudes et Brives-Charensac, de manière à regrouper les moyens existants au plus près du futur contournement. Cette équipe composée de 12 agents d'exploitation, 5 chefs d'équipe et un chef de centre aura en charge l'entretien mais aussi le déneigement de la RN88, du Pertuis jusqu'à La Sauvetat, et de la RN102, de Coubladour au Puy-en-Velay.

Le bâtiment a les caractéristiques suivantes : 300 m² de bureau, salle de repas, vestiaires et salles de réunion ; 1200 m² de garages, ateliers et abris à sel pour l'équipement et l'entretien des engins de salage ainsi qu'une aire de lavage de 100 m², une station-service de 20 m² et une déchetterie couverte de 120 m².

Le montant total de cette opération est de 2,7 millions d'euros répartis entre les études à hauteur de 400 000 euros et les travaux pour 2,3 millions d'euros.

La construction du CEI

Perspective du futur CEI

REPORTAGE PHOTOS

La tranchée couverte d'Ours-Mons

Les visites de chantier 2016

Les travaux de doublement du pont de l'avenue des Belges s'achèveront au printemps

INFORMATION

Retour sur les visites de chantier de l'automne 2016

L'édition des visites de chantier 2015 ayant rencontré un vif succès, une nouvelle journée « portes ouvertes » a été organisée le 24 septembre 2016.

322 personnes réparties en 7 groupes ont pu découvrir le chantier grâce aux explications des techniciens de la DREAL et de la DIR Massif Central qui ont commenté les visites.

Après une présentation en salle offrant à tous la possibilité de mieux comprendre le projet, les points clés du contournement mais aussi les mesures environnementales et l'état d'avancement des travaux, les visiteurs ont pris la route pour se rendre sur le terrain.

Depuis Les Baraques jusqu'à la zone de raccordement sur le pont sur la Loire, les autobus ont parcouru le tracé du projet marquant 9 points d'arrêt afin de permettre à nos explorateurs de découvrir tous les lieux remarquables du chantier.

Entre autres choses, ils ont découvert l'intervention sur le ruisseau Farnier, zone à fort enjeu écologique du fait de la richesse de sa biodiversité, et contemplé les orgues basaltiques formés par l'éruption d'anciens volcans, lesquels seront visibles depuis le contournement.

La tranchée couverte d'Ours-Mons a également fait l'objet d'une halte au cours de laquelle les techniciens ont pu montrer les travaux en cours et revenir sur l'ensemble des difficultés rencontrées.

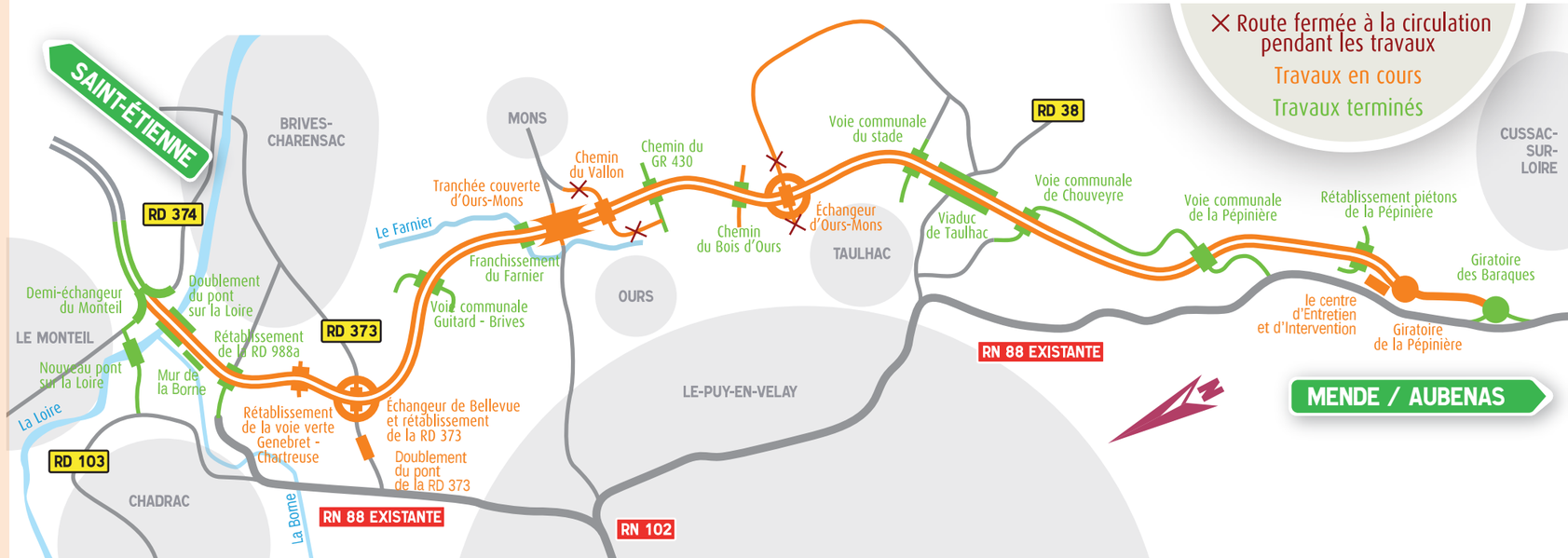
À l'issue des visites, les retours en autobus nous ont donné l'opportunité de répondre aux dernières interrogations des visiteurs.

Si vous souhaitez vous aussi visiter les coulisses du chantier du contournement du Puy-en-Velay, vous le pourrez à nouveau en 2017 : une nouvelle journée « portes ouvertes » est d'ores-et-déjà en préparation !

Nous vous informerons de la date et des modalités d'organisation dans notre prochain numéro.

FOCUS

Le doublement du pont de l'avenue des Belges

Les travaux de doublement du pont de l'avenue des Belges (RD 373) sur la voie SNCF ont commencé à l'automne 2016 et devraient s'achever au printemps 2017.
Le pont actuel ne permet que le passage alterné des véhicules sur une seule voie, ce qui limite la capacité d'écoulement du trafic de l'avenue des Belges. Pour régler cette difficulté, il a été décidé de doubler l'ouvrage afin de le passer à double sens.
L'impact de ce chantier sur la circulation est relativement faible car le nouvel ouvrage est construit à côté de l'actuel, lequel est maintenu ouvert pendant les travaux. Seules quelques fermetures de nuit ont été prévues dans le courant du mois de février pour permettre la pose des poutres du tablier.

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