

Newsletter Soletanche Bachy France - N°74 - Août 2024

Édito

Soletanche SAM et Soletanche Bachy France sont adjudicataires d'un macro lot « démolitions / soutènements / terrassements / fondations spéciales » dans le cadre du projet de déconstruction / construction de la résidence pour personnes âgées Cap Fleuri I.



Ce projet, situé à Cap-d'Ail, dans les Alpes-Maritimes, est sous maîtrise d'ouvrage de la Principauté de Monaco.

L'opération implique de démolir l'ancien bâtiment en place et à dégager via un grand soutènement des espaces supplémentaires (élargissement et approfondissement) pour construire un nouveau bâtiment Cap Fleuri I.

Les soutènements font ainsi appel à plus de 5 km de micropieux et 17 km de tirants d'ancrage actifs !

Très bonne lecture,
Stéphane Monleau
Directeur commercial

À la une Cap Fleuri I

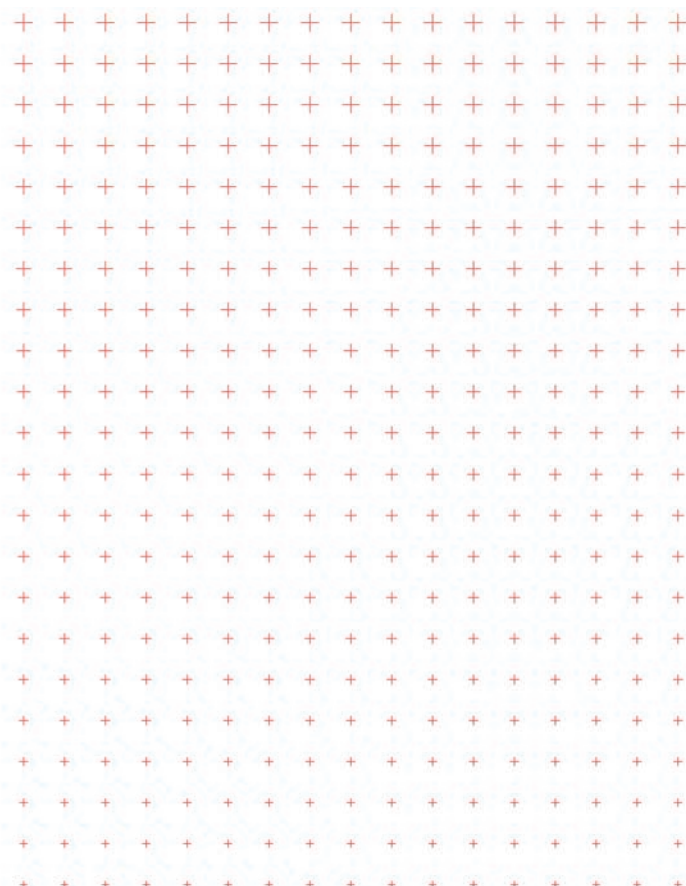
Les phases travaux se succèdent sur le chantier de la résidence du Cap Fleuri I qui a atteint son pic d'activité en ce milieu d'année, avec la fin de la microberlinoise amont et le démarrage des pieux de la paroi lutécienne.

Ce sont plus de 60 collaborateurs issus de 5 entreprises partenaires qui opèrent quotidiennement sur ce chantier piloté par le groupement Soletanche Bachy France / Soletanche SAM.

La fin de la première partie du soutènement :

À la suite des premières phases qui ont consisté en la sécurisation du site (puits de pompage, tirants de confortement à travers le bâtiment existant, campagne de reconnaissance de sol), les équipes se sont attelées depuis fin 2023 à la création de la première partie du soutènement de l'ouvrage définitif.

Cela a nécessité deux ateliers de petite perforation en poste prolongé pendant 8 mois pour réaliser 5 km de micropieux, 6 km de tirants et 2 000 m² de voile en béton projeté sur 40 cm d'épaisseur !





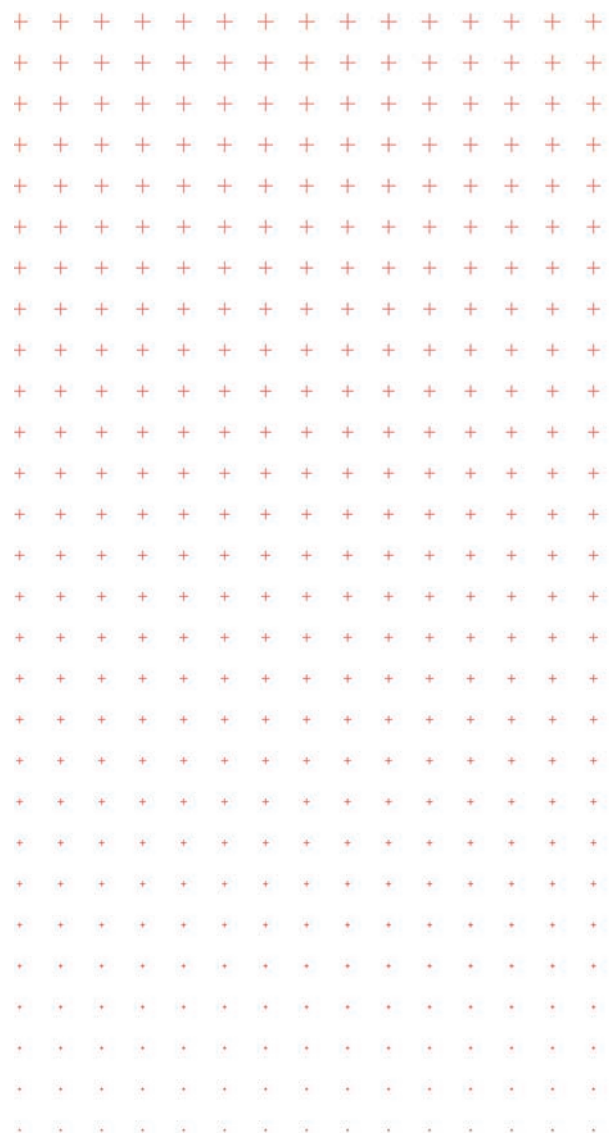
Bravo à toutes les équipes qui ont œuvré sur le chantier et qui ont su gérer les contraintes quotidiennes : coactivité, évolution des accès, ...

Dès le mois de juin, les équipes ont laissé la place à celles de Soletanche Bachy Fondations Spéciales pour les pieux de la paroi lutécienne.

Cap sur la prochaine étape :

L'été sera chaud sur la Côte d'Azur avec un double objectif pour la période estivale : terminer les pieux de la lutécienne et les micropieux.

À partir d'octobre, les équipes de travaux spéciaux seront mobilisées pour la réalisation des 4 derniers niveaux de tirants jusqu'au printemps 2025.





Nos chantiers

Sète (34) – quai Richelieu



Le groupement d'entreprises Buesa / Soletanche Bachy France a été retenu pour la construction d'un nouveau quai dédié à l'amarrage de la drague Hydromer à Sète.

La région Occitanie réalise l'entretien des profondeurs de 3 ports régionaux Sète-Frontignan, Le Grau-du-Roi et Port-la-Nouvelle. Cette activité va très prochainement augmenter avec l'extension de Port-la-Nouvelle et la réalisation de dragages pour d'autres collectivités.

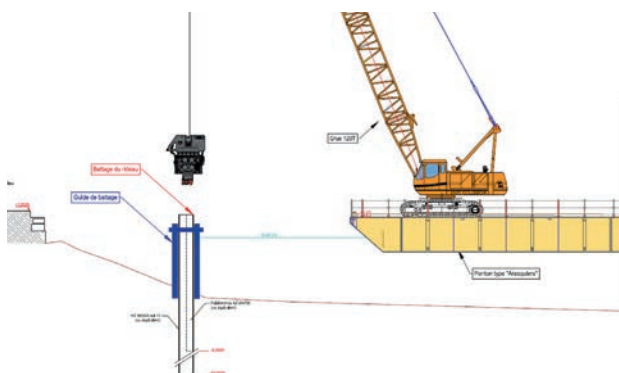
Dans ce contexte, la région Occitanie a décidé de remplacer son ancienne flotte de dragage et a construit une drague hybride de nouvelle génération, mue par des alternateurs entraînés, d'une part par des moteurs thermiques, et d'autre part par une source secondaire de production d'énergie à l'hydrogène (piles à combustible).

La drague est amarrée contre le quai Richelieu dans le port de Sète, un ouvrage ancien, qu'il convient d'adapter.

Les travaux consistent en la construction d'un nouveau quai de 65 m de long, surmonté d'une poutre de couronnement.

Le quai sera un rideau mixte autostable composé d'éléments principaux de type HZ-M et de palplanches intercalaires doubles de type AZ.

Les profilés HZ-M de 14,5 m de long, implantés tous les 2,1 m, seront mis en œuvre par battage à travers des sables et des argiles. À noter, la présence d'une couche indurée de calcaire coquillé de 70 cm d'épaisseur, typique du faciès géotechnique du port de Sète, qui nécessitera des moyens de battage adaptés.



Une poutre de couronnement en béton armé viendra coiffer cet écran. De section rectangulaire (1,7 m par 1,4 m), elle accueillera l'ensemble des équipements maritimes : bollards, défenses d'accostage et échelles de sécurité

Les travaux vont débuter en septembre 2024, après la saison estivale.

Istres (13) – port des Heures Claires



Le groupement d'entreprises SMB / Soletanche Bachy France / SMAC a été retenu pour le réaménagement et l'agrandissement du port des Heures Claires, au bord de l'étang de Berre sur la commune d'Istres (13).

Le projet comporte un volet portuaire et un volet terrestre pour lequel Soletanche Bachy interviendra.

Le projet terrestre consiste en la démolition de bâtiments existants et la construction de 5 bâtiments neufs (locaux associatifs, capitainerie, école de voile).

Il comprend également la création de places de stationnement en toiture des bâtiments créés et des aménagements paysagers.

Soletanche Bachy sera chargée des fondations des bâtiments sur micropieux, ainsi que de la berlinoise soutenant les voies d'accès à l'école de voile.

Le démarrage est prévu après la saison estivale, en septembre 2024.

Deux acquisitions à La Courneuve



La Courneuve – rue de Bobigny

Après une opération « coup de poing » à Montesson, Kaufman & Broad a renouvelé sa confiance à Soletanche Bachy France pour un autre projet immobilier. Les travaux consistent en la réalisation de 158 forages à 43 m et en la mise en œuvre de 2 500 m³ de mortier de comblement / clavage, pour traiter les anomalies liées aux dissolutions de gypse.

La mise en place de 2 foreuses à barillet et d'une centrale de fabrication de mortier de forte capacité sera nécessaire pour mener à bien les travaux dans les délais impartis.

La Courneuve – avenue Jean Jaurès

Cogedim a lancé cet été son projet de construction de 198 logements en bordure d'un axe principal de La Courneuve (le long du tramway ligne 1). Au menu pour les équipes de Soletanche Bachy France : la réalisation de 95 forages à 55 m et la mise en œuvre de 2 100 m³ de mortier de comblement / clavage, pour traiter les anomalies liées aux dissolutions de gypse.

Malgré la présence des sites olympiques à proximité, SBF a pu démarrer les travaux de comblement en août.



Levallois-Perret – collecteur Jules Guesde



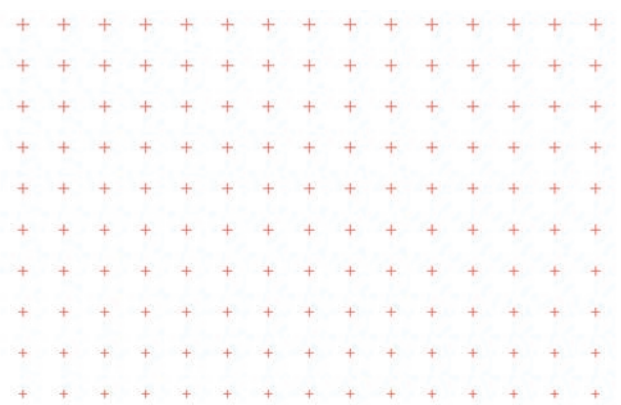
Dans le cadre du plan d'entretien des réseaux d'assainissement de son territoire, l'établissement public Paris Ouest La Défense a lancé une consultation pour la réhabilitation du collecteur Jules Guesde à Levallois-Perret.

Les équipes de Soletanche Bachy France ont été retenues en sous-traitance de l'entreprise SRBG pour la réalisation des travaux d'injection de collage et de traitement d'assise. Ces injections ont pour but de combler les vides entre le terrain encaissant et le collecteur, de régénérer les maçonneries et d'assurer la consolidation de l'assise du collecteur.

La partie à réhabiliter, longue de 326 m, comportera 5 forages de collage et 2 forages de traitement d'assise par auréole, ce qui représente environ 1 600 forages à réaliser depuis l'intérieur du collecteur.

Situé dans une zone particulièrement fréquentée (proximité immédiate avec le centre commercial So Ouest), ce chantier comporte plusieurs difficultés : le montage de la centrale d'injection dans une emprise réduite et des délais très courts (1,5 mois).

La phase de préparation est amorcée pour un démarrage des travaux au cours du mois de septembre 2024.



Breil-sur-Roya – modernisation de la ligne Nice – Breil

Dans le cadre des travaux de modernisation de la ligne reliant Nice à Breil-sur-Roya, SNCF Réseau a récemment confié au groupement Colas Rail / Soletanche Bachy France / CAN / Hydrokarst / La Nouvelle Sirolaise de Construction, les travaux multi-techniques du lot 2 dont le démarrage est prévu dès septembre 2024.



- Le programme des travaux consiste en la réalisation des opérations suivantes :**
- confortement du tunnel de Braus, avec les travaux hydrauliques liés au génie civil,
 - confortement du génie civil du tunnel de Grazian,
 - confortement de 11 sites d'ouvrages en terre,
 - mise en conformité des garde-corps sur 3 ouvrages en terre,
 - renouvellement voie et ballast sur 9 km.

Le sous-groupement Soletanche Bachy France / Colas Rail interviendra uniquement sur les travaux de régénération des deux tunnels qui s'étaleront de septembre 2024 à avril 2025.

Le tunnel de Braus, d'une longueur de 6 km, fera l'objet de travaux d'ancrage, de reprise des piliers des niches par plots, et d'un chemisage en surépaisseur de 15 cm en béton projeté RIG.

Des travaux de drainage, de génie civil et d'injections gravitaires sont également au programme. À noter, au sein de ce tunnel monovoie, la présence d'une conduite d'adduction d'eau potable, maintenue en service, afin d'alimenter les villages de la vallée de la Roya.

Le tunnel de Grazian d'une longueur de 4 km, ne comporte, quant à lui, que des travaux de reprises localisées par coques en béton projeté RIG, engravées



de 15 cm d'épaisseur en voûtes et en piédroits, et quelques zones d'injection de fissures.

L'ensemble des équipes et des installations de chantier seront localisées en gare de Sospel où une zone est mise à disposition par SNCF Réseau.

Les travaux débiteront par le confortement du tunnel de Grazian, dans l'attente que soient réalisés, au sein du tunnel de Braus, des travaux hydrauliques à charge des cotraitants. Entre novembre et décembre, ce n'est pas moins de 70 personnes qui sont prévues en pic pour la réalisation des travaux au sein des deux ouvrages. Puis, une fois les travaux de confortement des tunnels achevés, ceux-ci laisseront place aux travaux de renouvellement de voie.

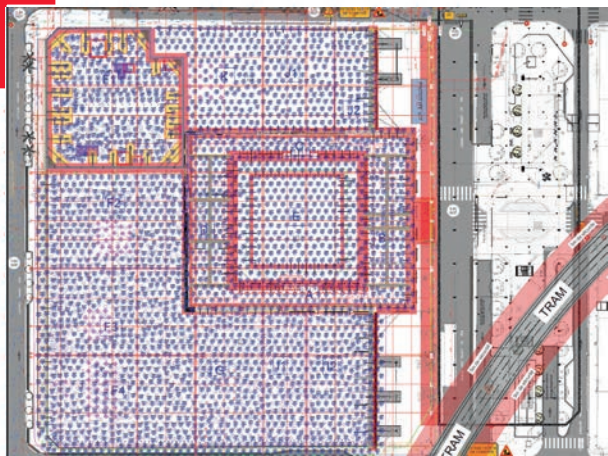
Clap de fin pour l'Hôtel des Polices à Nice.



Le chantier, réalisé en partenariat avec Botte Fondations, s'est achevé avec succès fin juin. Il a permis de traiter, contre la liquéfaction des sols, l'ensemble de la surface du futur bâti : une surface de près d'un hectare, en plein centre-ville.

Après une mobilisation rapide en tout début d'année, réunissant jusqu'à 6 ateliers de forage en 2 postes, quelque 2 540 colonnes d'injection solide ont été mises en œuvre en un temps record. Des colonnes de 15 à 26 m de profondeur, injectées jusqu'à 70 bars, pour un volume total de mortier de près de 11 000 m³.

Le chantier a dû s'adapter au phasage imposé par le projet et composer avec la présence des façades de l'ancien hôpital Saint-Roch, conservées dans le futur projet de commissariat.



En parallèle, un chantier de 185 micropieux (diamètre 250 mm sous sas) a été mené au fond de l'ancien parking de l'édifice.

Aujourd'hui, les phases de gros-œuvre se poursuivent en vue de l'inauguration prévue début 2026.

Grand Paris ligne 18 – lot 3C

En mars dernier, les premiers forages des essais préliminaires ont été menés, donnant le top départ à une longue série de clous à mettre en œuvre dans le cadre des soutènements provisoires du lot 3C de la ligne 18.

Ce tronçon relie le lot 18-2 (viaduc entre les gares de Palaiseau et de CEA Saint-Aubin) et le lot 18-3A (tunnel entre les gares de Saint-Quentin Est et de Versailles Chantiers).

En 2024, trois parois clouées sont à mettre en œuvre : les parois des tranchées ouvertes Ouest, puis Est, du passage inférieur de Villiers-le-Bâcle, et la paroi clouée Est de la tranchée ouverte du passage inférieur de Châteaufort. Ces parois permettent de réaliser les ouvrages de génie civil sans pénétrer dans la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay. En 2025, les parois clouées de la tranchée ouverte Ouest de Châteaufort seront mises



en œuvre. Puis viendront celles à réaliser dans le Golf National de Guyancourt. Au total, environ 40 000 m de clous et 14 000 m² de béton projeté.

Dans un environnement très sensible et afin de contribuer à l'objectif de réduction de l'empreinte carbone du groupe, de nombreux efforts ont été faits en phase de dimensionnement, de préparation du chantier et de choix des matériaux. Des optimisations ont ainsi été menées par le bureau d'études pour réduire le nombre de clous et l'épaisseur du béton projeté. Côté matériaux, un béton projeté alternatif a été proposé. Ce choix permettra de réduire l'empreinte carbone d'environ 125 tCO₂eq. De même, le ciment retenu pour le scellement des clous présente une empreinte carbone largement réduite par rapport à celui du marché. L'utilisation de ce ciment permet une réduction de l'empreinte carbone de 435 tCO₂eq. L'empreinte carbone est donc réduite d'environ 560 tCO₂eq.

Toujours dans une démarche de développement durable, l'eau utilisée pour le scellement des clous et pour la réalisation des voiles en béton projeté est l'eau de pluie de la plate-forme de la base vie récupérée dans le bassin de rétention. Cette eau est ensuite pompée pour être acheminée à pied d'œuvre où aucune adduction d'eau n'est présente. Ceci permet de préserver une ressource qui tend à se raréfier malgré les pluies importantes de ce début d'année !

Malakoff

L'îlot Larousse est un quartier de Malakoff à l'aplomb d'une ancienne carrière de calcaire grossier (deux niveaux d'exploitation). Ce quartier, composé de 4 rues et de parcelles privées, était devenu prioritaire à sécuriser suite à l'apparition d'un nouveau fontis, sous une maison et sous la voirie.

La mairie de Malakoff a donc lancé ce chantier de mise en sécurité du quartier en prenant en charge le comblement



des carrières sous voiries. Elle a également proposé aux riverains de participer à l'opération, aidés par le fond Barnier, afin de sécuriser leurs parcelles.

Soletanche Bachy France a donc 11 clients sur ce chantier : la mairie de Malakoff, ainsi que 10 propriétaires de parcelles.

Les travaux durent 4 mois, de mai à août 2024 : 260 forages et barrages à réaliser, ainsi que plus de 5 000 m³ de mortier pour combler et claver cette carrière à sécuriser.

Les travaux s'articulent en plusieurs phases. L'avenue Pierre Larousse a été traitée en priorité, car les travaux nécessitaient sa mise en sens unique, avec un fort impact sur la circulation, et un dévoiement des bus RATP. Cette rue devait être achevée avant les JO de Paris 2024, afin de rétablir la circulation des bus. La rue a été rendue le 5 juillet 2024 !



Les 3 autres rues sont traitées sans contraintes de délai JO. Les emprises sont positionnées sur les zones de stationnement ou sur la voirie, mais avec stationnement neutralisé pour permettre la circulation. Cela représente une centaine de forages sur voiries, ainsi qu'une trentaine de barrages à 14 m de profondeur, à l'aide de deux foreuses et leurs ateliers respectifs à faire rentrer dans des emprises de 3 m de large au maximum.

En parallèle, les chantiers des riverains se font « à la petite cuillère », ou presque ! Deux foreuses sont utilisées : une sur chenille mesurant 70 cm de large pour passer à travers les portes et les



couloirs d'immeubles, et une démontable en 6 éléments de moins de 88 kg qui permet d'accéder partout. Le forage est certes plus lent et les mises en place plus longues qu'avec les foreuses habituelles, mais l'objectif est atteint : remplir la carrière !

Technicentre Charenton

Soletanche Bachy France intervient dans le Technicentre Sud-Est Européen (TSEE) de la SNCF, situé sur les communes de Paris et de Charenton-le-Pont. Le TSEE assure jour et nuit la maintenance des TGV desservant le grand quart Sud-Est de la France, ainsi que l'Italie, l'Espagne, la Suisse et l'Allemagne.

Les travaux consistent en la consolidation des anciennes carrières souterraines de calcaire grossier et d'un calcaire très altéré au niveau d'un dévoiement de voies et d'un parking/zone de stockage.





Les équipes du chantier ont dû faire preuve d'inventivité, compte tenu des contraintes liées à la SNCF et à une occupation très dense des abords du chantier. Ainsi, la centrale pour injection du mortier prêt à l'emploi est installée à 200 m des zones travaux. Le mortier est acheminé par des conduites protégées, installées sur une passerelle maintenue en circulation du grand public pendant toute la durée des travaux.

Les forages sont réalisés jusqu'à 10 m de profondeur et l'équipement est adapté en fonction de la zone travaux. Sur le parking, un équipement double est mis en place. Le forage sur les voies nécessite, quant à lui, un avant trou au tube débalasteur et la mise en œuvre d'un équipement mixte avec sacs séparateurs. Plus de 600 m³ de mortier ont été ainsi injectés en phase de comblement gravitaire sur les deux zones.

La voie concernée par les travaux d'injection est située entre plusieurs voies circulées : d'un côté, 8 voies desservant un atelier de maintenance, et de l'autre, deux voies fortement circulées à une vitesse atteignant 80 km/h. Cela impose des contraintes spécifiques pour l'accès aux emprises : accompagnement par des agents SNCF et surveillance des voies circulées. Deux systèmes d'auscultation sont donc utilisés lors des injections sous pression (clavage et traitement) : un système par théodolite et un système continu par laser permettant l'arrêt instantané des pompes en cas de soulèvement.

Les travaux s'inscrivent dans un planning tendu, lié à l'impossibilité d'accéder aux voies pendant les Jeux Olympiques, et imposant une libération des emprises avant le 15 juillet.

Toulouse – station François Verdier

Demathieu Bard Construction, mandataire du groupement Ligam (avec Implenia), en charge des travaux du lot 3 de la future ligne C du métro de Toulouse, a sous-traité à Soletanche Bachy France, en août 2023, les parois moulées et les poteaux profondés de la station François Verdier.

Cette nouvelle station, en interconnexion avec la station existante éponyme de la ligne B, se situe au centre-ville de Toulouse, aux portes de l'antique cité romaine, à l'emplacement du monument à la Gloire des Combattants qui a été déplacé temporairement pour les besoins des travaux. Elle est, par ailleurs, ceinturée au Nord par le parking souterrain Carnot, à l'Est par le tunnel de la ligne B, et à l'Ouest par des bâtiments R+4 fondés sur fondations superficielles.

La station est de forme rectangulaire (46 m de long par 29 m de large). Son fond de fouille est situé à 38 m de profondeur et ses parois moulées, de 1,5 m d'épaisseur, descendent à 57 m de profondeur, établissant un nouveau record de profondeur pour la région toulousaine.

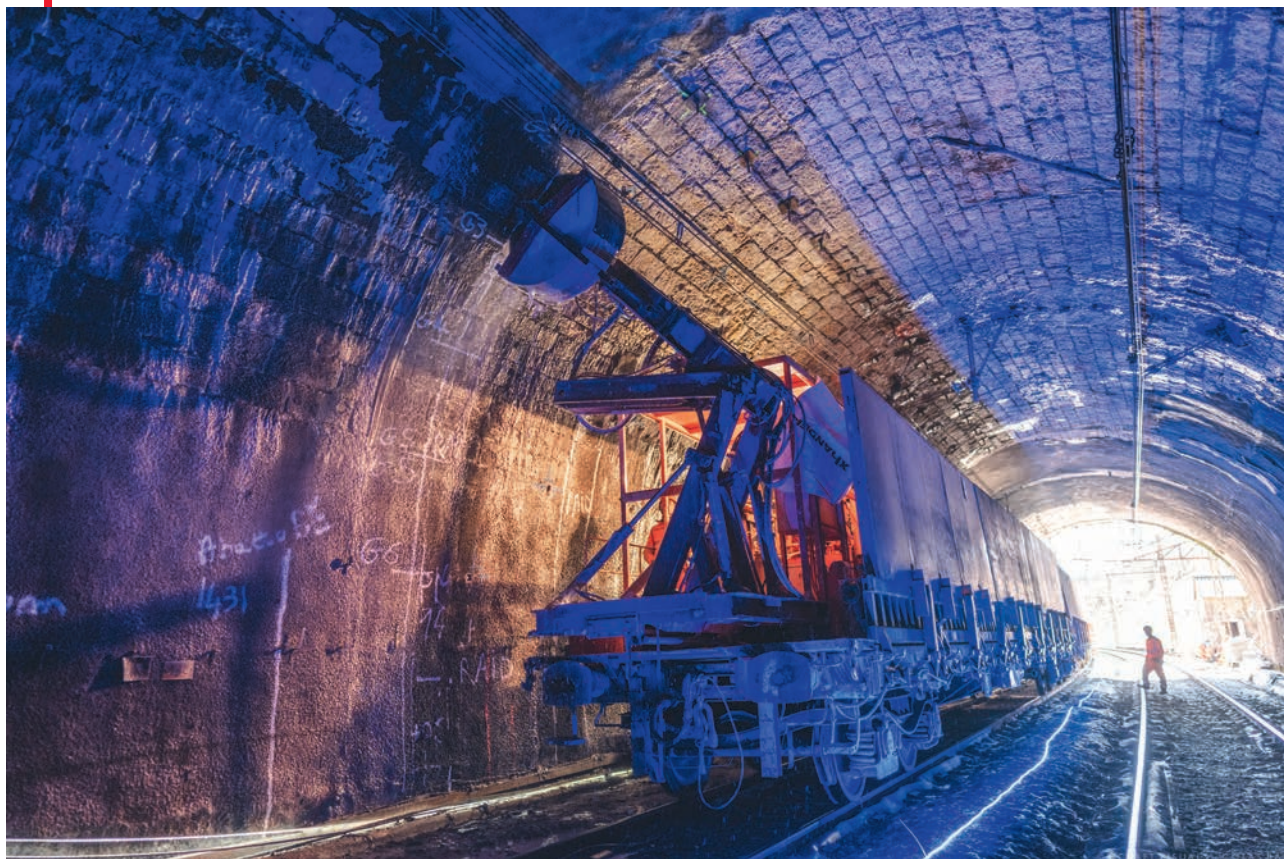
Huit barrettes avec poteaux profondés, de 52 à 56 m de profondeur, complètent les travaux – profondés qui permettront de supporter les dalles de la station coulées à la descente.

In fine, le total des surfaces excavées représente près de 9 700 m².

Les travaux d'excavation se sont déroulés d'octobre 2023 à juillet 2024, en 2 postes de 7 h à 22 h, mobilisant 35 personnes, un binôme benne KS / Hydrofraise Evolution 5 pour l'excavation, et une centrale de traitement D500 complétée d'un desilteur additionnel pour une meilleure gestion de la boue de forage.

La zone fait maintenant l'objet de fouilles archéologiques.





Tunnel de Livernan

Soletanche Bachy France est mandataire d'un groupement avec Colas Rail RTS et Ferrotract, pour réaliser les travaux d'élargissement du gabarit du tunnel du Livernan situé en Charente près d'Angoulême.

Le projet est mené par SNCF Réseau dans le cadre de l'augmentation du débouché des tunnels situés sur l'autoroute ferroviaire Cherbourg à Mouguerre. Ces travaux permettront le passage de convois spécifiques chargés de semi-remorques.

Les travaux ont démarré en décembre 2023 par le dévoiement des réseaux et par le lancement des études géométriques du tunnel. En fonction du gain de débouché à obtenir, la typologie de travaux a été adaptée.

Les travaux consistent à réaliser une coque en béton projeté en V1 et V2 sur 100 m, soit engravée par plot (avec ou sans raidisseurs), soit en surépaisseur.

Trois zones en V1, réparties sur 25 m, sont reprises : dépose de voussoirs en métal et remplacement par des cintres réticulés avec une coque en béton projeté.

Enfin, plus de 271 m ont fait l'objet d'un débouché ponctuel, par l'intermédiaire de 113 voussoirs en béton projeté armé ou au moyen de rescindement sec.

Le groupement a pu essayer de nouvelles méthodes telles que l'hydrodémolition pour l'abattage d'enduit, réduisant ainsi fortement la poussière provoquée auparavant par le fraisage.

Le principal défi du chantier consiste à travailler avec une voie contiguë circulée et des durées courtes d'intervention (5h30 dont 3h en simultané sur les deux voies). Pour cela, les équipes de jour travaillent depuis 2 trains travaux, spécialement équipés d'écrans de protection télescopiques et de matériel adapté au milieu restreint (silos horizontaux et glissières de forage plus courtes). Une équipe de nuit en base arrière est chargée de préparer les trains pour le poste suivant.

Les équipes travaux ont été démobilisées courant juin et durant l'été, le temps du moratoire des JO. Rendez-vous en septembre pour la phase 2 avec la réalisation des travaux en voie 2.

Chennevières-sur-Marne

Pour le compte de SNCF Réseau, l'agence France Nord est intervenue au cours de l'été 2024 dans le cadre du confortement du remblai de Chennevières-sur-Marne. Ce remblai, datant des années 20, supporte deux voies de fret entre Bobigny et Sucy-Bonneuil.



Le bureau d'études de la SNCF a dimensionné une solution composée de micropieux verticaux, afin de clouer le talus présentant des glissements. Le bureau d'études Eurofrance a vérifié les hypothèses du marché et calculé la stabilité des plates-formes en phase provisoire.

Pendant les 5 semaines de coupure totale des voies, les équipes de Soletanche Bachy ont été mobilisées en deux postes, au sein d'un groupement.

Ce chantier de micropieux verticaux, en diamètre 300 mm, à une profondeur de 8,5 m, est rendu complexe par une installation de la centrale à plus de 800 m de la zone de forage.

Les 122 micropieux ont été forés à l'air, à l'aide de trilames perdus, dans des terrains très hétérogènes nécessitant de nombreuses adaptations des méthodes de forage.

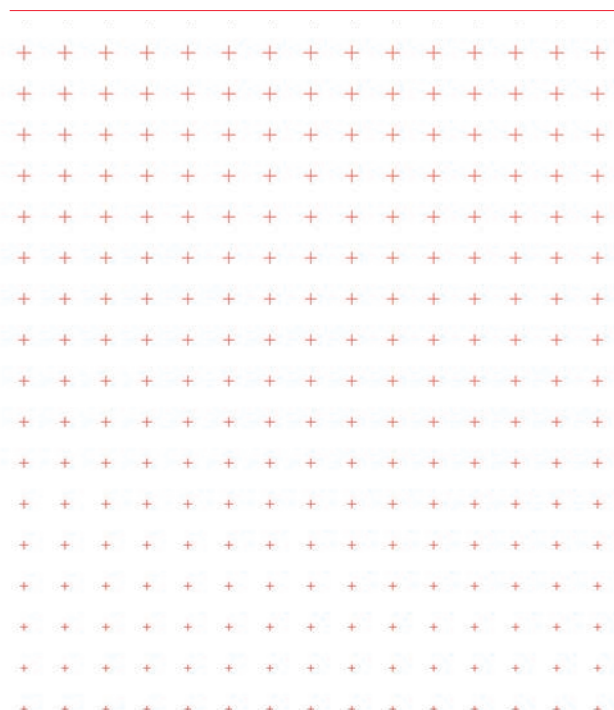
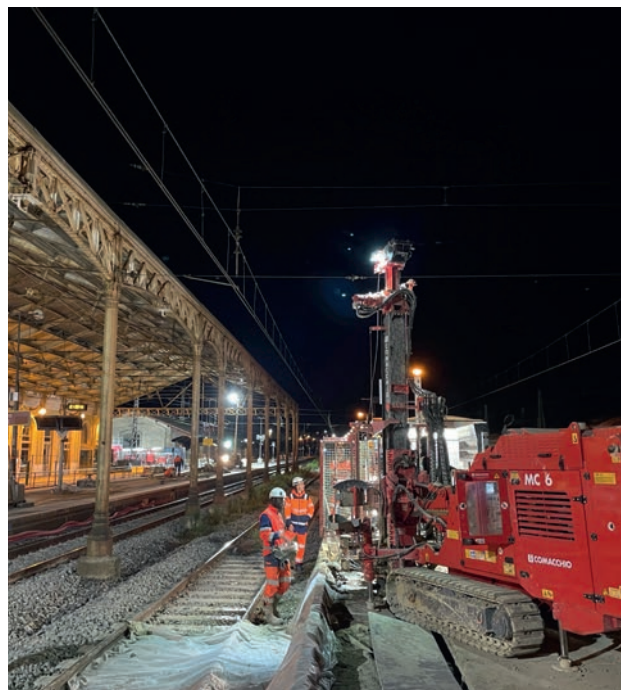
Gare de Carcassonne (phase 2)

Après la première phase des travaux en avril dernier, la deuxième phase vient de s'achever en ce mois de juin en gare de Carcassonne. Ces travaux ont pour objectif principal d'améliorer l'accessibilité des quais pour les personnes à mobilité réduite.

L'intervention consiste à installer des ascenseurs reliant les quais au passage souterrain. Plus précisément, Soletanche Bachy France met en œuvre des parois microberlinoises (une par quai) qui servent de soutènement provisoire. Cela permet aux équipes de Bouygues TPRF, mandataire du groupement, de terrasser et de réaliser les structures qui accueilleront les cages d'ascenseurs, tout en maintenant la circulation sur les voies adjacentes durant la journée.

Les 44 micropieux constituant la paroi microberlinoise du quai n° 3 ont été réalisés après une campagne de prétraitement du sol au coulis, suite à la découverte d'environ 2 m de ballast sous le quai, empêchant donc la foration du sol sans préparation préalable.

Ces travaux se sont déroulés dans un contexte ferroviaire contraignant, de nuit, dans des espaces restreints et avec des temps de travail effectif très courts.





Notre expertise environnementale

Déploiement de packs batterie pour électrifier nos chantiers

Vinci s'est fixé un objectif de réduction de ses émissions directes de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030. Pour Soletanche Bachy France, cela signifie réduire les consommations de gasoil qui sont à l'origine de 80% de nos émissions du Scope 1.

Une des pistes majeures pour diminuer cette consommation est l'électrification des chantiers. Cela passe notamment par le raccordement au réseau de notre matériel électrique qui, actuellement, fonctionne sur groupe électrogène.

Néanmoins, électrifier n'est pas si simple et nos chantiers rencontrent des freins au raccordement au réseau, notamment :

- nos équipements ont besoin de puissances importantes, ce qui rallonge les délais de raccordement au réseau et les rend souvent incompatibles avec nos plannings de chantier,
- la puissance disponible sur le réseau local est parfois inférieure aux besoins des équipements du chantier.

Pour répondre à cette problématique, nous travaillons depuis 2021 pour mettre en place des packs batterie sur nos chantiers.

Un pack batterie est un stockage d'énergie. Connecté au réseau, il se recharge lorsque le chantier ne consomme pas d'énergie (par exemple la nuit). Lorsque les équipements fonctionnent, le pack batterie fournit de l'énergie, en complément de ce que le réseau peut fournir.

Avec les packs batterie, nous cherchons donc à permettre aux chantiers de se brancher sur un point de livraison de puissance inférieure à leurs besoins, le pack batterie fournissant la différence : cela peut permettre de raccourcir les délais de raccordement, ou de débloquer certaines situations où les puissances disponibles sont inférieures aux besoins du chantier.

Et si le pack batterie n'est pas suffisant pour permettre le raccordement au point proposé, il peut tout de même être employé avec la puissance du réseau disponible, pour diminuer la puissance du groupe électrogène nécessaire au chantier, et ainsi réduire les consommations de GNR du chantier.

Soletanche Bachy France s'est fixé pour objectif de passer de 32% des centrales de fabrication et 71% des bases vie raccordées au réseau (chiffres 2023), à 70% et 90% respectivement en 2030. L'utilisation des packs batterie contribuera à atteindre ces objectifs.

Les tonnes de CO₂ évitées grâce aux packs batterie sont très variables, car elles dépendent de l'équipement utilisé sur chantier. Nous avons, par exemple, utilisé un pack batterie en 2023 sur un chantier à proximité de Nantes : celui-ci a permis au chantier de se raccorder sur un branchement de 36 kVA au lieu des 150 kVA. Les émissions directes de la centrale de fabrication sont ainsi passées de 25 téqCO₂ (fonctionnement sur groupe électrogène) à 2 téqCO₂ (raccordement au réseau), soit 92% de réduction des émissions directes.

Nos implantations

Retrouvez nos agences et nos filiales en France

Agences

Tél.

NORD	Hubert GRUNEWALD	Rueil	01 47 76 56 10
• IdF service confortements	Antoine D'HALLUIN	Rueil	01 47 76 56 10
• Antenne Est	Romain FOURCADE	Strasbourg	03 20 50 92 92
• Normandie	Mehdi BENHABBARI	Petit-Couronne	02 35 68 87 41
• Bretagne - Pays de la Loire	Mehdi BENHABBARI	Nantes	01 47 76 56 10
• Hauts-de-France	Mathias RABOURDIN	Lille	03 20 50 92 92

SUD	Tony CHIGNARD	Aix-en-Pce	04 42 99 03 50
• Lyon	Quentin DESJARS	Lyon	04 78 31 51 71
• Côte d'Azur	Emmanuel OLLIER	Sophia Antipolis	04 93 00 12 42
• Bordeaux	Raphaël BATAILLE	St Médard	05 56 05 25 25
• Toulouse	David COUSIN	Toulouse	05 61 35 84 55
LA RÉUNION	Emmanuel OLLIER	Rueil	01 56 70 42 00

Filiales

Soletanche Bachy Fondations Spéciales

• Siège

Direction

JERONI BOUDE	Wissous	01 56 70 42 00
--------------------	---------------	----------------

• Antennes

Région parisienne & Normandie	Xavier BARTHE	Wissous	01 56 70 42 00
Est	Anthony RE	Strasbourg	03 88 38 87 39
Nord - Luxembourg	Anthony RE	Lille	03 20 50 92 92
Ouest Bretagne	Frédéric TALOTTE	Nantes	02 40 92 26 36
Sud	Elric COMTE	Aix-en-Pce	04 42 99 03 50
Rhône Alpes - Bourgogne	Clément MOLLARET	Lyon	04 72 76 82 82

SB TUNNELS

Cyril CHAUBERT	La Garde	04 94 21 70 42
----------------------	----------------	----------------

BESSAC

Bernard THERON	Toulouse	05 61 37 63 63
----------------------	----------------	----------------

BACHY BALINEAU

Axel TERLAUD	Fort de France	05 96 71 44 01
--------------------	----------------------	----------------

(Antilles - Guyane)

BALINEAU

Jean-Philippe DURVILLE	Pessac	05 57 89 16 78
------------------------------	--------------	----------------

