

# Newsletter Soletanche Bachy France - N°84 - Avril 2026

## Édito

À la une de cette nouvelle lettre, le chantier de réhabilitation du tunnel de Beaucaire !



Soletanche Bachy France a acquis une réelle expertise dans le domaine des travaux en tunnels SNCF. Deux nouveaux ouvrages viennent d'ailleurs d'être acquis : le tunnel de Chinon et le tunnel des Bâchées (pour l'Autoroute Ferroviaire Cherbourg-Mouguerre).

Il s'agit d'une contribution à une mobilité moins carbonée.

Nous participons également à deux projets de tramway à Caen et au Havre.

Très bonne lecture,  
Stéphane Monleau

## À la une



## Régénération du tunnel de Beaucaire

**Dans le cadre du programme de régénération, une opération majeure est engagée sur le tunnel de Beaucaire, situé sur la ligne Tarascon – Sète.**

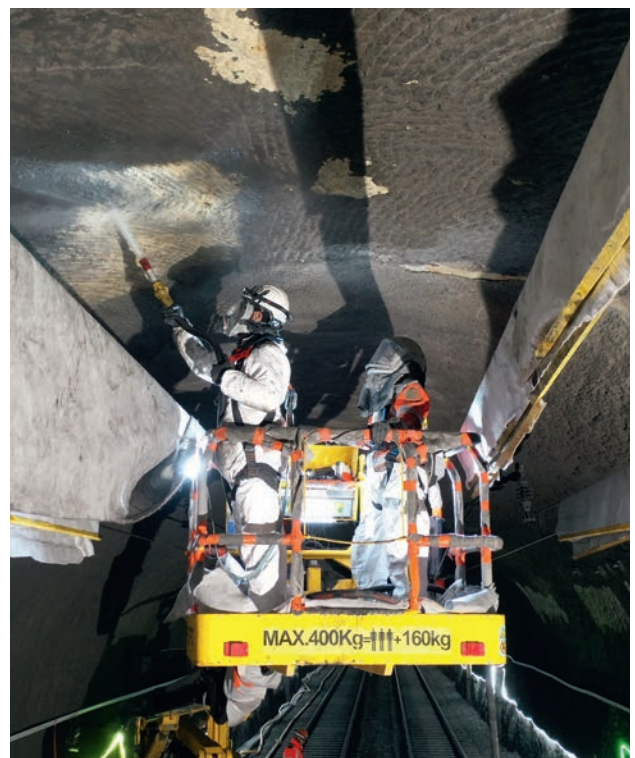
Ce projet vise avant tout à traiter les zones de voûte non revêtue afin d'améliorer la sécurité et la durabilité du tunnel. Il s'inscrit également dans une vision plus large : préparer l'infrastructure aux évolutions du fret ferroviaire, avec un passage à un gabarit supérieur envisagé à moyen terme (horizon 2030).

Construit en 1837 dans une molasse miocène du Burdigalien, le tunnel présente les particularités suivantes :

- ouvrage monotube accueillant deux voies,
- longueur : 300 m.

Les interventions prévues mobilisent des savoir-faire spécialisés en génie civil et travaux souterrains :

- protection de la plate-forme,



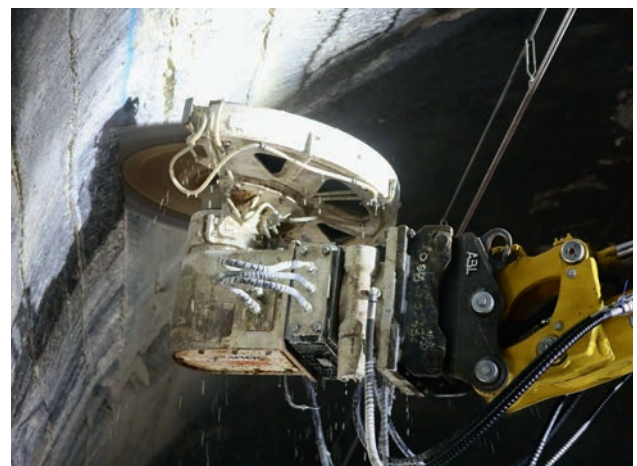


- purge des éléments instables et décapage du parement,
- présciage et rescindement à sec,
- mise en place de ferrailage,
- application de béton projeté RIG fibré.

Ce chantier illustre parfaitement les enjeux actuels du réseau ferroviaire : préserver un patrimoine

d'infrastructures anciennes tout en l'adaptant aux besoins de demain, notamment en matière de performance logistique et de transport de marchandises.

Une étape clé pour garantir la fiabilité du réseau et accompagner la montée en puissance du fret ferroviaire.



# Nos chantiers



## Tunnel de Chinon



**Dans le cadre du déploiement des travaux de régénération des tunnels SNCF en France, le tunnel de Chinon est la dernière acquisition du groupement Soletanche Bachy France (mandataire) / Colas Rail RTS / Ferrotract.**

En effet, afin de satisfaire aux besoins de SNCF Réseau, les équipes s'affaireront à partir du deuxième semestre 2026 aux travaux de rénovation de ce tunnel situé sur la ligne Tours – Les Sables-d'Olonne. D'une longueur totale de 920 m, non électrifié, le tunnel de Chinon accueille une seule et unique voie de circulation.

Les travaux consisteront en la réalisation d'une coque en béton projeté RIG armée et drainée, de 10 cm d'épaisseur, répartie sur 444 m et ils s'accompagneront de quelques travaux d'amélioration des dispositifs de drainage existants (barbacanes, captages en voute, curage de fossé, ...).



Le marché impose une exécution des travaux en deux phases consécutives distinctes, à savoir :

- De juillet à mi-septembre 2026 : les travaux se dérouleront sous interruption temporaire de circulation (ITC), de nuit, avec mobilisation d'engins rail route uniquement.
- De mi-septembre à fin décembre 2026 : le chantier se déroulera ensuite sous ligne fermée, de jour, avec mobilisation d'un train travaux en 2 postes.



L'organisation et la logistique des travaux seront pilotées depuis la base arrière située au niveau de la gare de Chinon, à environ 600 m de la tête Sud du tunnel.



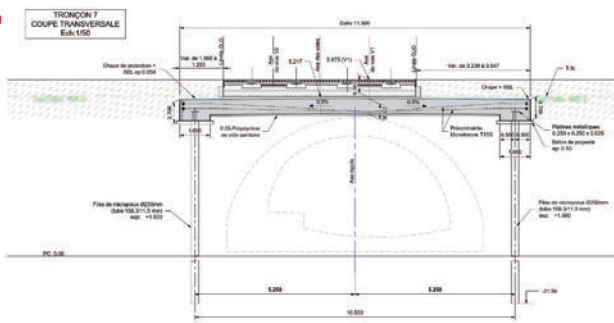
## Extension du tramway de Caen



**Dans le cadre de l'extension du tramway de Caen, le groupement Bouygues TP RF / Soletanche Bachy France a été retenu pour la réalisation de l'ouvrage de pontage de la rigole alimentaire. Ce marché est conduit pour le compte de la communauté urbaine Caen la Mer, représentée par Transamo, qui assure la maîtrise d'ouvrage déléguée. Quant à la maîtrise d'œuvre, elle a été confiée au groupement TrameO, constitué d'Egis, LA/BA et Merlin.**

L'opération consiste à construire un ouvrage de protection destiné à permettre le franchissement de la rigole alimentaire, en plein cœur de Caen. Cet ouvrage hydraulique ancien, constitué d'une voûte maçonnée, joue un rôle essentiel en assurant la collecte des eaux pluviales et en canalisant la rivière La Noë. Son état et sa sensibilité justifient la mise en œuvre d'un système de fondations profondes permettant d'isoler totalement les charges du futur tramway. L'ouvrage prévu prend la forme d'une dalle sur micropieux d'une longueur de 270 m, assurant la reprise des charges et la protection de la structure existante.

Le chantier se situe dans un contexte fortement contraint, en milieu urbain dense, avec des enjeux



majeurs de circulation, de coactivité et de protection de la rigole alimentaire. Les méthodes de terrassement et de forage devront limiter les vibrations, maîtriser les charges appliquées et maintenir l'accessibilité des commerces et des riverains. Deux ateliers de forage seront mobilisés.

**Les micropieux d'essais seront réalisés en août 2026, puis la production se déploiera en deux phases : une première entre mi-septembre et fin novembre 2026, suivie d'une seconde phase entre février et mai 2027.**



## Tunnels AFCM



Suite et fin des projets de régénération des tunnels situés sur l'axe de l'Autoroute Ferroviaire Cherbourg-Mouguerre (AFCM) qui, pour rappel, vise à permettre le passage de convois spécifiques sur la ligne Tours - Bordeaux. C'est dans ce cadre que le groupement Colas Rail RTS / Soletanche Bachy France / CRIS / Colas Rail Traction se voit une nouvelle fois récompensé et démarrera donc fin mai 2026 les travaux de confortement du tunnel des Bâchées à proximité de Poitiers (86).

Merci à SNCF Réseau pour ce renouvellement de confiance, après la réalisation en 2024 et 2025 des tunnels de Livernan et des Plans.

Les travaux prévoient la réalisation d'une coque engravée en béton projeté RIG de 10 cm d'épaisseur, répartie sur 130 m, qu'il sera nécessaire d'effectuer par plots alternés. Au préalable, pas moins de 440 ancrages, de type HA25 et d'une longueur de 2 à 3 m, seront forés et équipés. Enfin, 9 zones cumulant un linéaire total de 92 m feront l'objet d'une reprise localisée au moyen de voussoirs et 6 m supplémentaires nécessiteront un débouché ponctuel au moyen de travaux de rescindement sec. Le tunnel équipé d'une double voie possède une longueur totale de 426 m et est électrifié.

Ne dérogeant pas à la règle des précédents tunnels de la ligne, les travaux se feront de jour sous interruption temporaire de circulation, mais avec toujours une voie contigüe demeurant en partie circulée selon les horaires.

**Les installations de chantier se trouveront en gare de Saint-Saviol, à une trentaine de kilomètres environ du tunnel.**

**La durée prévisionnelle du chantier est de 5 mois, avec une fin des travaux prévue en octobre 2026.**



## STEP Tougas

La station de traitement des eaux usées du Tougas, située à Saint-Herblain, constitue l'un des maillons essentiels de l'assainissement de la métropole.

Dans ce contexte, Nantes Métropole poursuit la modernisation de ses infrastructures de recirculation. Entre 2019 et 2020, des conduites fortement corrodées avaient dû être remplacées. Le projet actuel vise à finaliser définitivement ces

travaux en remplaçant les conduites provisoires en place par de nouvelles conduites, assurant la recirculation des boues entre les bassins de clarification et les bassins anaérobies. Ces conduites seront installées en partie aérienne sur de nouveaux supports fondés sur micropieux. L'objectif est ainsi de garantir la pérennité du système, tout en maintenant en permanence l'exploitation du site, sans générer de désordres sur les ouvrages existants ou voisins.

Le marché a été attribué au groupement Freyssinet / Eurovia / Soletanche Bachy France / Boccard. L'intervention s'inscrit dans un environnement industriel particulièrement sensible, où les circulations sont contraintes et les interactions avec l'exploitant nombreuses.

Les travaux confiés à Soletanche Bachy France portent sur la réalisation de 66 micropieux (sous 21 massifs). Ces micropieux, de diamètre 150 mm, sont armés par des tubes acier de diamètre 88,9 mm et ancrés dans le gneiss à environ 26 m de profondeur. Un pré-tubage perdu de Ø 168mm sera mis en place sur environ 6 m pour traverser les remblais anthropiques particulièrement instables.

**La préparation du chantier débutera en avril 2026 pour une durée de quatre mois. Les travaux de réalisation des micropieux s'étendront sur environ 2,5 mois, avec un démarrage prévu début juillet 2026.**

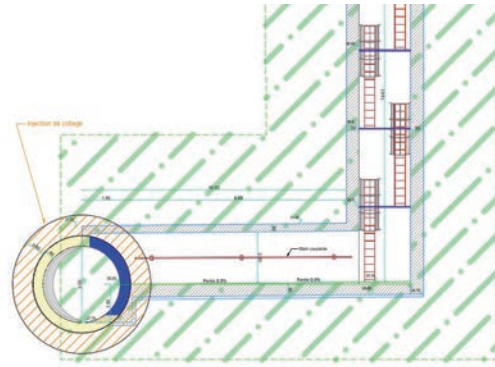
## Aubervilliers – DPLB

**Le collecteur Délestage du Pantin La Briche (DPLB) est un ouvrage souterrain de 3 m de diamètre qui traverse plusieurs communes de la Seine-Saint-Denis.**

Dans le cadre des travaux de creusement de la ligne 15 Est du Grand Paris, le tunnelier va être amené à croiser le tracé du DPLB à Aubervilliers.

Compte tenu de la proximité entre les deux ouvrages et de la criticité du réseau d'assainissement, le SIAAP a confié au groupement Fayolle / Soletanche Bachy France la création d'un accès sécurisé au DPLB à des fins d'inspection, de surveillance et de contrôle.

Afin de limiter les venues d'eau lors de la réalisation du puits et de la galerie d'accès, les équipes de Soletanche Bachy France vont devoir réaliser des travaux de forage et d'injection de traitement depuis la surface dans un environnement urbain particulièrement contraint et



déjà impacté par les travaux de la ligne 15 Est, ainsi que des injections de collage depuis l'intérieur de l'ouvrage DPLB.

**Ce sont donc près de 140 forages inclinés à une profondeur moyenne de 19 m qui vont être réalisés depuis l'emprise de chantier et dans un délai réduit, puisque les travaux doivent impérativement être achevés avant le passage du tunnelier prévu début septembre.**



## LNPCA lot M2

Soletanche Bachy France a remporté le marché M2 du projet de la nouvelle gare ferroviaire Nice Aéroport et de son parking.



Ce marché est piloté par SNCF Gares & Connexions, qui assure à la fois la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de l'opération.

Ce marché s'inscrit dans le contexte global de la création de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), future ligne ferroviaire à grande vitesse destinée à améliorer les mobilités sur l'ensemble de l'arc méditerranéen.

Dans cette dynamique, les gares existantes – dont celle de Nice Aéroport – se modernisent et se réorganisent

pour accueillir ces futurs trafics, en augmentant leurs capacités et leur accessibilité.

Le marché M2 porte sur les travaux de consolidation des sols par injection solide, afin de traiter les risques de liquéfaction sismique sur les zones du futur bâtiment voyageurs et du futur parking.

Ces zones présentent des formations sableuses profondes, sensibles à la liquéfaction en cas de séisme. Le groupement intervient donc en amont des travaux de superstructure pour assurer la stabilité et la pérennité des ouvrages.



Enjeux principaux :

- densification des sols jusqu'à 25 m de profondeur,
- obtention d'un facteur de sécurité suffisant sur les horizons sableux,
- intervention en coactivité forte dans un environnement urbain, aéroportuaire et ferroviaire complexe,
- respect d'un phasage très serré entre les différents marchés.

**Ce projet est planifié pour débuter la période de préparation en mai pour une production, mobilisant deux ateliers de forage et d'injection, début août 2026.**

## Riquewihl



**La ville de Riquewihl a le projet de réhabiliter une friche viticole. Sur un hectare seront regroupés des commerces, un tiers-lieu, les locaux de gestion du dernier kilomètre et un parking de 450 places dont la conception/réalisation a été attribuée au groupement Demathieu Bard / Labba / Soletanche Bachy France / Colas / Fondasol / SIB Ingénierie / Lollier.**

Le programme attendu sur cet espace, en limite entre la ville et le vignoble, est un programme d'ampleur à la fois pour son impact sur le site, mais aussi pour sa relation et son insertion dans la ville.

A la verticalité des toits alsaciens, le projet répond par une insertion douce dans le site, en répartissant dans la topographie les éléments de programme.

Le projet nécessite un soutènement sur trois faces.

**La technique des pieux sécants a été retenue.**

**Une tranchée drainante vient compléter le dispositif et assurer une transparence de l'ouvrage vis-à-vis des écoulements d'eau des coteaux.**

## Orléans – rue de Bourgogne



**En février 2022, les équipes de Soletanche Bachy France étaient mobilisées en urgence à la suite d'un effondrement d'origine karstique au niveau de la rue de Bourgogne à Orléans, ayant fortement endommagé plusieurs maisons. Quelques mois plus tard, SBF était missionné par la ville d'Orléans dans le cadre d'un marché de travaux pour réaliser des injections solides au niveau de la voirie impactée par les désordres.**

Compte tenu de la sensibilité des avoisinants et du risque avéré d'effondrement de deux maisons à proximité immédiate du chantier d'injection solide, une partie du chantier avait été annulée pour permettre la démolition des maisons et la sécurisation des façades avant la sécurisation de la voirie.

Dans le cadre d'un nouveau marché de travaux, Soletanche Bachy France a été retenue par la ville d'Orléans pour réaliser un programme complet afin de sécuriser de manière pérenne la rue de Bourgogne avant sa rénovation.

Les équipes sont d'ores et déjà à pied d'œuvre dans un environnement urbain complexe pour préparer le chantier et réaliser environ 85 forages, avec un volume prévisionnel de 1 600 m<sup>3</sup> de mortier de comblement.

Ces injections ont pour but de remplir les vides résiduels présents dans le sol avant la campagne de 225 forages d'injection solide à 20 m de profondeur qui aura lieu au début de l'été.

**Des forages et injections de coulis de traitement seront mis en œuvre sous les bâtiments non accessibles aux injections solides.**



## Poste RTE de ROM

**Dans les Deux-Sèvres, Soletanche Bachy France et Soletanche Bachy Fondations Spéciales opèrent sur l'extension du poste électrique RTE de Rom, ouvrage stratégique qui alimente la LGV Tours-Bordeaux. La particularité de ce projet : deux marchés distincts, portés par des groupements complémentaires.**

Le premier marché, conclu directement avec RTE, concerne le traitement des sols par injection solide. Le second porte sur des fondations profondes en sous-traitance d'Omexom (groupe Vinci). Cette organisation permet d'avoir un interlocuteur unique pour la conception du modèle géotechnique et l'ensemble des travaux de géotechnique sur le site.

### Un contexte géotechnique exigeant

Le terrain du futur poste, qui s'étend sur 5 ha, présente deux dolines, des dépressions circulaires caractéristiques d'un contexte karstique, formées par l'érosion du calcaire. Pour traiter ces cavités, le groupement réalise près de 1 360 injections solides entre 16 et 26 m de profondeur, depuis novembre 2025 et jusqu'en juillet 2026.

La méthode n'a pas été figée dès le départ. Face à un terrain particulièrement abrasif et à un toit du calcaire plus profond qu'anticipé (atteignant localement 23 m, au lieu de 14,5 m), les équipes ont su adapter leur approche en utilisant une technique de colonne à la tarière de 520 mm de diamètre.

Cette abrasivité génère une contrainte majeure sur l'outillage : remplacement régulier des dents, usure rapide des pieds de tarière, nécessité d'un soudeur présent à plein temps sur site.

### Des fondations profondes pour un poste sous tension

En parallèle, le marché de fondations profondes mobilise Soletanche Bachy France et Soletanche Bachy Fondations Spéciales selon deux contextes bien distincts. Dans le poste existant, en exploitation



et sous haute tension, 57 micropieux sont réalisés avec une foreuse de petit gabarit, seule apte à respecter les gabarits électriques des ouvrages sous tension.

Pour l'extension du poste, le groupement a su aller au-delà du cahier des charges initial en proposant à RTE une variante en pieux en lieu et place des micropieux prévus.



## Extension du tramway du Havre

**Mises en service en 2012, les deux lignes de tramway existantes du Havre desservent les quartiers de la ville haute. Dès la phase de travaux de ces deux premières lignes, l'idée d'une troisième ligne reliant le centre-ville à Montivilliers, à l'Est du Havre, est évoquée. Une LER (ligne express régionale) existe déjà à l'époque entre Le Havre et Montivilliers. En 2021, un vote acte la disparition de la LER et l'installation**



d'une nouvelle ligne de tramway en correspondance avec les lignes existantes en gare du Havre, reliant d'un côté les quartiers Sud de la ville, et de l'autre les villes d'Harfleur et de Montivilliers.

Sous maîtrise d'ouvrage Le Havre Seine Métropole, et sous maîtrise d'œuvre Artelia / Attica / Richez\_Associés, Soletanche Bachy France participe, en groupement avec Bouygues Travaux Publics, Colas GC et Colas Rail, aux travaux du lot 3 de la ligne, entre Harfleur et Montivilliers. Soletanche Bachy France réalise les micropieux de fondation de six ouvrages d'art et de six massifs pour poteaux de la ligne aérienne de contact. Au total, 2 400 m de forage seront réalisés, avec des diamètres variant entre 200 et 300 mm.

La voie SNCF Paris-Le Havre croise le tracé de la nouvelle ligne de tramway. Ainsi, Soletanche Bachy France doit réaliser un ouvrage de pontage d'un tunnel ferroviaire. Le démarrage des travaux est prévu en avril avec deux foreuses dans une zone très restreinte en bord de voirie.

Avec près de 6 km séparant les deux ouvrages du lot les plus éloignés, le chantier du tramway du Havre est un vrai défi logistique, le transfert entre les différents ouvrages représentant une partie conséquente de l'activité. Afin de faciliter le déplacement de l'atelier de forage, la centrale de fabrication de coulis a été installée sur une remorque.



Deux des six ouvrages d'art viennent remplacer des ouvrages présents sur la LER, aujourd'hui fermée, et dont l'ancien tracé accueillera une partie de la nouvelle ligne. Ces ouvrages permettront le franchissement de la Lézarde. Les travaux en bord de rivière et au ras des anciennes culées impliquent des risques en termes de stabilité, ainsi que des risques environnementaux. **Un échafaudage a été mis en place sur l'un des ouvrages pour étayer deux culées existantes et des batardeaux sont mis en place avant le démarrage des travaux sur chaque culée pour empêcher les fuites de boue de forage vers la rivière.**

## Cap sur une nouvelle année d'injection au cœur des pistes de Roissy

Après deux premières années intenses et riches en enseignements, les équipes de Soletanche Bachy France reprennent le chemin des pistes de Roissy Charles-de-Gaulle pour la campagne 2026 de l'accord-cadre d'injection des dissolutions de gypse (pour le compte d'Aéroports de Paris).

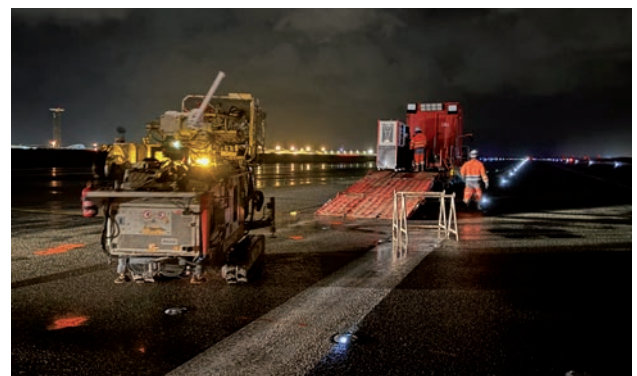
Débutée le 7 janvier, cette nouvelle phase s'étendra jusqu'à fin août, au rythme de trois nuits d'interventions par semaine, dicté par les créneaux stricts de fermeture des pistes.

**Au programme : 306 forages répartis sur 7 zones distinctes.**

Comme chaque année, les interventions doivent être réalisées dans une fenêtre nocturne extrêmement courte, de 0h30 à 6h00, avec une remise en état parfaite avant la reprise du trafic aérien.

Le travail de nuit sur les pistes impose une attention constante :

- à la qualité du rebouchage,
- à la propreté irréprochable des zones de travail,
- au respect strict des horaires imposés par ADP.





Nantes bassin Barbin : micropieux

## Notre expertise

### Hi'Drill® : un procédé innovant pour des forages plus rapides et plus polyvalents

Conçu par Soletanche Bachy, le procédé Hi'Drill® apporte une amélioration aux techniques de forage en combinant rotation, translation et résonance au sein d'une même tête d'outil. Résultat : une exécution plus rapide et plus maîtrisée, même dans les environnements les plus complexes.

Grâce à sa capacité à s'adapter à tous types de terrains, du plus meuble au plus dur, y compris à travers des matériaux comme le bois ou le béton armé, Hi'Drill® offre une grande flexibilité d'intervention.

Ses nombreuses applications, couvertes par plusieurs brevets, en font une solution particulièrement pertinente pour les tirants, les clous, les injections ou les micropieux. Il permet également d'atteindre de grandes profondeurs et de réaliser des forages même au-delà de 300 mm de diamètre, tout en maintenant des cadences de forage élevées.

Comparé aux méthodes traditionnelles, le procédé Hi'Drill® se distingue par :

- des vitesses d'exécution supérieures,
- une utilisation possible sur une large variété de terrains,
- une polyvalence reconnue pour de multiples applications.

Hi'Drill® répond également aux exigences en matière de vibrations sur les ouvrages et installations existantes.

Deux articles ont été préparés pour les JNGG qui se sont tenues à Grenoble du 7 au 10 avril 2026.

- Un article sur l'influence de la technique de forage Hi'Drill sur la résistance des scellements (retour d'expérience sur des essais d'arrachement) par Jonathan Millotte, Nicolas Utter et Ludovic Guillemau
- Un article sur le développement et les applications du forage Hi'Drill par Basile Leconte et Aurelien Prugnaud.

Quelques exemples de chantiers :

Nantes bassin Barbin : micropieux

Brest Fremm III : micropieux

Le Quesnoy-sur-Deûle écluse : tirants

Pont de Pierre : micropieux

Gare du Vert de Maisons (Grand Paris) : forages pour injection et congélation

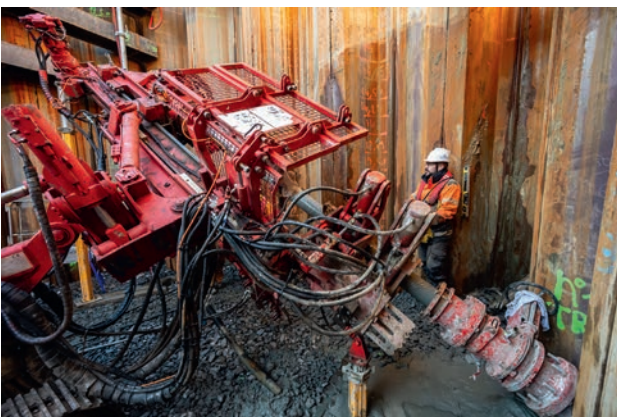




Bordeaux - Pont de Pierre : micropieux



Brest Fremm III : micropieux



Le Quesnoy-sur-Deûle écluse : tirants



Gare du Vert de Maisons (Grand Paris) : forages pour injection et congélation

# Nos implantations

## Retrouvez nos agences et nos filiales en France

### Agences

**Tél.**

<b>NORD</b> .....	: Romain FOURCADE .....	Rueil .....	01 47 76 56 10
• IdF service confortements .....	: Antoine D'HALLUIN .....	Rueil .....	01 47 76 56 10
• Antenne Est .....	: Frédéric KISSLING .....	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
<b>SUD</b> .....	: Julie DUFRENOY .....	Aix-en-Pce .....	04 42 99 03 50
• Lyon .....	: Quentin DESJARS .....	Lyon .....	04 78 31 51 71
• Côte d'Azur .....	: Thomas Becuwe .....	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
<b>LA RÉUNION</b> .....	: Emmanuel OLLIER .....	Rueil .....	01 56 70 42 00

### Filiales

#### Soletanche Bachy Fondations Spéciales

##### • Siège

Direction .....

: Jéroni BOUDE .....	Wissous .....	01 56 70 42 00
----------------------	---------------	----------------

##### • Antennes

Nord-Ouest et Région parisienne ....

: Mathieu DEMOULIN .....	Wissous .....	01 56 70 42 00
--------------------------	---------------	----------------

Antenne Bretagne .....

: Frédéric TALOTTE .....	Nantes .....	02 40 92 26 36
--------------------------	--------------	----------------

Grand Est et Luxembourg .....

: Anthony RE .....	Strasbourg .....	03 88 38 87 39
--------------------	------------------	----------------

Grand Sud .....

: Elric COMTE .....	Aix-en-Pce .....	04 42 99 03 50
---------------------	------------------	----------------

Auvergne 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
--------------------------------	--------------	----------------

