



JCS Sciage monte ses scies en bout de pelle ou sur un bras articulé.

V. DU SUD-OUEST

Deux scies suisses pour un tunnel

Pour vaincre un ferrailage exceptionnel, LTP a fait appel à une société spécialisée dans le sciage et à ses matériels très particuliers en partie développée par elle-même.

La réfection de deux anneaux du tunnel routier Aragnouet-Bielsa, 85m après l'entrée française de l'ouvrage franco-espagnol, ne semblait pas poser de difficultés. L'entreprise LTP devait placer neuf cintres de renfort dans des saignées de 53cm de profondeur et 25cm de largeur, remplacer la paroi sur 25cm de profondeur et 10m de longueur et réassurer l'étanchéité de cette partie de l'ouvrage. La circulation routière étant coupée, il était toutefois impératif que les délais de

deux mois (du 10 septembre au 10 novembre) soient tenus pour respecter les engagements de trafic transfrontalier. Francis Verbizier, responsable exploitation de LTP, avait prévu 175 heures pour scier les encoches recevant les cintres et des traits intermédiaires pour faciliter la démolition (210 m² de coupe) et pour « scalper » les 25cm de paroi en utilisant un BRH. La prévision n'a pas résisté au ferrailage datant de 1976 découvert dès les premiers essais. Avec une densité supérieure d'au moins 40% aux

investigations préliminaires et une présence à 5cm de profondeur, il aurait fallu des semaines de BRH et de chalumeau pour détruire l'existant.

La solution

Le responsable du chantier a alors fait appel à la société JCS Sciage SA d'Attalens en Suisse. Forts de leur expérience et des matériels qu'ils ont en partie développés, les techniciens de cette entreprise ont, en treize jours, réalisé près de 1000m de coupe (soit 350 m² environ). Outre les coupes verticales nécessaires pour les cintres, ils ont scié latéralement la paroi, tous les 20cm et sur 25cm de profondeur. Pour tenir ces délais, deux matériels travaillaient en permanence dans le tunnel de 6m de chaussée et 4,60m de hauteur et laissaient leur place une partie de la nuit à une minipelle Volvo ECR88 équipée d'un marteau MPK, un matériel loué chez Flexiloc à Oloron-Sainte-Marie (64) car la Komatsu PC 210 de l'entreprise ne pouvait évoluer sur le site. Les cou-

pes verticales ont été effectuées par une scie murale montée sur le bras d'une Mecalac 11 CX. L'engin, autonome, très mobile et d'un encombrement réduit, permet au bloc-scieur de faire des rotations à 360° avec des corrections latérales de 40° et d'assurer une pression de l'ordre de 4t au centimètre carré. Pour les coupes latérales, c'est un camion KotKurb S 220 B (Short Break), un matériel canadien (unique en Europe) qui officiait. Puissant (380ch), bénéficiant d'une pression hydraulique de 220bar et d'un débit de 360l/min pour refroidir la lame, le dispositif est monté sur un châssis Scania. Les deux outils utilisent des lames de 1,2m de diamètre. D. G. ■

L'HOMME DU CHANTIER



« La seule technique pour ouvrir à nouveau au trafic dans les temps »

FRANCIS VERBIZIER, responsable exploitation de LTP

« Devant ce ferrailage exceptionnel et avec les délais très stricts qui nous étaient imposés, c'est le sciage qui était la meilleure, voire la seule, solution. Mais pour cette technique, nous avons choisi de faire appel à une entreprise suisse. Là-bas, ils maîtrisent parfaitement ce savoir-faire, ils ont mis au point des matériels surprenants d'efficacité, font en permanence des recherches dans leur centre de formation spécialisé et le sciage est très courant dans leurs procédés. Une fois la décision prise, il restait à s'affranchir de toutes les formalités douanières. C'était presque plus compliqué. »

LES INTERVENANTS

- ▷ **Maître d'ouvrage :** conseil général des Hautes-Pyrénées
- ▷ **Maître d'œuvre :** sous-direction des infrastructures DEIT 65
- ▷ **Réalisation :** SARL LTP, filiale du Groupe Malet. Située à La-Barthe-de-Neste (Hautes-Pyrénées)