



LE LIANT

e-news NO. 7 | juin 2015



EDITORIAL



C'est avec plaisir que je succède à Peter Ross à qui je souhaite bonne chance dans ses nouvelles fonctions au sein de notre activité Lubrifiants. Je profite de ce nouveau numéro du Liant, pour m'adresser à vous pour la première fois depuis ma prise de fonction en tant que Directeur Général Bitumes Europe et Afrique du Sud en février dernier. Je suis heureux de pouvoir mettre, aujourd'hui, à votre service mes 11 années passées dans le groupe Shell. Pour ce faire, avec mes équipes, je suis à votre écoute et attentif à vos demandes, qu'elles soient de nature technique, commerciale ou logistique.

Ensemble, nous apporterons les réponses innovantes que vous attendez du groupe Shell et plus particulièrement de la division Bitumes.

Ce numéro 7 du Liant e-news, va vous faire découvrir, entre autres sujets, la réponse inattendue d'un de nos clients pour la rénovation d'une église. Vous pourrez également partager avec nous la fierté d'avoir participé à la mise en service, dans le courant du mois de février, du chaînon manquant de l'A89 qui marque le bouclage de la première grande transversale Ouest-Est en France.

Thomas Moons

Directeur Général Bitumes Europe et Afrique du Sud

L'inauguration du bouclage Tulle-Brive de l'A89



Le 7 février dernier, le Président de la République, François Hollande, a inauguré la première grande transversale Ouest-Est de France

ment d'entreprises régionales SIORAT / GUINTOLI / EUROVIA/GTM SO. Ce chantier de 30 millions d'euros, intégralement financé par ASF (VINCI Autoroutes), a permis de dynamiser l'activité économique locale, à travers les emplois qu'il a générés directement ou indirectement. Au total, le chantier a représenté près de 180 000 heures d'activité pour les 80 entreprises régionales et locales qui sont intervenues.

Le Président de la République a inauguré, le 7 février, la section autoroutière entre l'échangeur de Saint-Germain-les-Vergnes et Saint-Pardoux l'Ortigier, en Corrèze. La mise en service de ce chaînon manquant de 4.6 km assure le bouclage de l'A89, la première grande transversale Ouest-Est en France.

La solution retenue pour que l'A89, reliant Bordeaux à Lyon, soit achevée a consisté à optimiser l'infrastructure existante, une section à deux voies au statut de départementale (RD9), longue de 4,6 km, plutôt que de construire 17 km d'autoroute nouvelle dans un milieu particulièrement difficile.

C'est grâce au partenariat Shell avec la SDBE (Sté des Bitumes Européens), représentée par Laurent Ducasse, que le choix s'est porté sur le grade routier classique 50/70 Shell pour cette réalisation. Ainsi 800 tonnes de bitumes ont été livrées depuis le dépôt de Bayonne qui fonctionne aujourd'hui à pleine capacité.

En limitant les coûts, l'emprise foncière et l'impact sur les milieux naturels, ce tracé présente l'avantage d'être le plus favorable aux plans économique et environnemental.

De plus, le choix d'aménager la RD9 a permis de créer quatre sorties supplémentaires (une à Saint-Germain Les Vergnes, deux à Donzenac, et une à Ussac), améliorant ainsi la desserte des territoires traversés. L'aménagement a été confié, après un appel d'offres européen, au groupe-

En Bretagne, le Shell Mexphalte C LT s'inscrit dans le patrimoine



Du Shell Mexphalte C LT utilisé pour la réfection de l'église de Plonéour Lanvern et dans l'aménagement de la place du phare d'Eckmühl.

C'est une première, réalisée en intérieur le 6 mars dernier par la société Ouest Enrobés, filiale de la SAS Le Pape : « Nous avons reprofilé le cheminement central de l'Eglise de Plonéour Lanvern, en Bretagne, où une partie des dalles, descellées et irrégulières, posait des problèmes de sécurité et de confort, notamment lors des obsèques », précise Pascal Le Nours, conducteur de travaux pour l'entreprise. En 2 heures, 100 m² d'enrobés à partir de Shell Mexphalte C LT était mis en place et dès le lendemain l'allée centrale était à nouveau praticable. « **Une solution beaucoup plus rapide** que les étapes traditionnelles de démontage, repose de chacune des dalles et séchage du ciment qui nécessitent un arrêt du chantier de plus de 15 jours » ajoute Bertrand Le Pape, président de la SAS Le Pape.

Le rendu recherché était celui de la **couleur naturelle** du granit d'origine, obtenu à partir de sable et de gravillons couleur blé, extraits de la Carrière du Goasq, à Scignac. La formule avait déjà été étudiée avec le laboratoire de Shell Bitumes à Illkirch. « Les avantages du Shell Mexphalte C **basse température** est que la perte de produit est nettement réduite en comparaison avec un liant classique, plus polymérisé, et qu'il est beaucoup moins fatiguant à appliquer en fin de camion », précise Marcel Bernard, responsable de l'usine d'enrobés de la société.

Quelques jours plus tard, Ouest Enrobés a de nouveau utilisé du Shell Mexphalte C LT pour la réfection de la place du marché, au pied du phare toujours en activité d'Eckmühl et important lieu touristique à la Pointe de Penmarc'h. Le stabilisé utilisé jusque-là avait l'inconvénient de devenir boueux par temps de pluie ou très poussiéreux en cas de vent. Une journée a permis de couvrir les 470 m² de la place dans les teintes naturelles du granulat de base adapté à l'**environnement architectural**, conformément aux exigences des Bâtiments de France. La place a pu être ouverte aux piétons dès la fin du chantier et aux véhicules une quinzaine de jours plus tard. « J'ai revisité les chantiers, précise Pascal Le Nours. Les personnes sont agréablement surprises tant de l'intérieur de l'église que de la place du marché qui possèdent la teinte et les qualités attendues ».

Que présente la campagne ASPHALT ADVANTAGES ?



Lancée par Eurobitume et EAPA (European Asphalt Pavement Association), la campagne Advantages Asphalt, disponible sur internet, est l'occasion de mieux comprendre ce qu'est un enrobé bitumeux, ses avantages et ses domaines d'utilisation.

Des études récentes ont montré que les revêtements en enrobés bitumeux représentent le choix le plus économique par rapport à d'autres types de structures. A titre d'exemple, des chercheurs de l'Université du Kansas* ont constaté que les autoroutes rurales réalisées avec un revêtement autre que du bitume revenaient trois fois plus cher à construire et à entretenir. En effet, la rénovation des surfaces (dont les chaussées) réalisées en béton nécessite le détachement de la surface d'origine alors que la rénovation d'une surface réalisée en bitume peut se

faire par surfacage, une sorte de « chaussée perpétuelle ». Lorsqu'ils sont bien conçus, construits et entretenus, les revêtements bitumeux n'ont pas besoin d'être entièrement retirés et remplacés. Le remplacement est nécessaire, mais uniquement pour l'entretien de la couche de roulement (en moyenne tous les 16-22 ans) et la couche de liaison (en moyenne tous les 28 ans) à une profondeur de 4 à 12 cm au maximum en fonction du type de bitume et du volume de trafic. Pratiquement toute la structure de la chaussée revêtue de bitume va durer plus de 50 ans. Au contraire des chaussées en béton qui doivent être totalement renouvelées jusqu'à 29 cm tous les 28 ans en moyenne.

* Croix, SA et Parsons, RL; Évaluation des dépenses sur les chaussées rurales inter à Kansas, Kansas University Transportation Center, Février 2002

www.asphaltadvantages.com

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

www.shell.bitumes.fr

Directeur de Publication : Laurent Costa

En vertu de la loi Informatique et liberté du 06/01/78, la Société des Pétroles Shell vous garantit un droit d'accès et de rectification sur les informations vous concernant. Vous faites partie du fichier Shell et à tout moment, vous pouvez demander de ne plus y figurer. Société des Pétroles Shell - Immeuble les Portes de la Défense, 307, rue Estienne d'Orves, 92708 Colombes Cedex, France - SAS au capital de 640 401 744 euros - R.C.S. Nanterre B 780 130 175

Si vous souhaitez vous désabonner [suivez ce lien](#)