

Toutes les réponses sur le chantier de renforcement de la VE2, avec Bertille Jouan-Ligné, directrice de l'Équipement de la province Sud

Afin de ne pas perturber le trafic durant la rentrée, aucuns travaux impactants ne sont prévus entre le 19 février et le 2 mars sur la VE2 (Savexpress). En effet, dans le cadre de son programme pluriannuel d'investissement (PPI), la province Sud renforce la chaussée de la VE2 entre le Pont de Dumbéa et l'échangeur de Païta Nord sur une période de dix mois. 7 questions sur ce chantier hors norme, qui concerne la route la plus empruntée de Nouvelle-Calédonie, et redémarre à compter du 5 mars.

Quelle est la spécificité de cet axe routier ?

Il s'agit d'une route express, en deux fois deux voies (2x2), empruntée par plus de 30 000 véhicules par jour, limitée à 110 km, donc fréquentée en vitesse élevée. Il faut donc que cet axe structurant soit à la fois sécuritaire, confortable pour les usagers et pérenne.

Pourquoi ce chantier est-il important ?

Le renforcement qui est fait actuellement sur la VE2 est dimensionné pour durer 20 ans. Il faut faire ces gros travaux pour ensuite, dans les prochaines années, pouvoir effectuer uniquement des travaux d'entretien courant.

En termes financiers, le montant de marché est aussi très important : il représente 670 millions de francs d'investissement pour la province Sud. Au total, ce sont 107 000 m² de chaussée qui sont traités et 37 000 tonnes d'enrobés qui sont mis en œuvre.

Quelles sont les exigences de la province Sud sur ce chantier ?

La responsabilité de la collectivité est d'assurer la sécurité des usagers. C'est donc la première exigence qui induit rigueur et qualité chez les entreprises retenues suite à un appel d'offres.

Deux axes importants doivent être suivis par nos équipes et l'entreprise ayant remporté l'appel d'offres : perturber au minimum les usagers (même s'il est impossible de faire des travaux routiers sans aucune perturbation...) et assurer une qualité des travaux vis-à-vis des enjeux importants que sont le fort trafic et la sécurité.

Quelles sont les problématiques auxquelles ce chantier doit faire face ?

C'est un chantier qui ne peut être entrepris que sous circulation, car il est impossible de bloquer la circulation sur la VE2 qui est un axe prioritaire emprunté par tous les Calédoniens à toute heure du jour et de la nuit.

Autre problématique de ce chantier : il y a très peu d'itinéraires de déviation possibles en parallèle de la VE2, les solutions alternatives doivent donc être trouvées directement sur l'axe.

Pourquoi ne pas faire les travaux de nuit ?

Les travaux « uniquement de nuit et en dehors des heures de pointe » sont impossibles au vu de la qualité attendue de la route : pour obtenir un état de chaussée uniforme, il faut impérativement libérer complètement un sens de circulation pour pouvoir tout traiter d'un seul coup et avancer par étapes.

Pourquoi l'enrobé n'est-il pas impeccable à certains endroits ?

Des imperfections, comme des ondulations notamment sur la voie lente, sont en effet constatées sur la section Nakutakoin/Savannah et ont été causées par une défaillance de l'un des matériels d'application d'enrobé. Un enrobé, c'est un mélange de graviers, de sable et de liant type goudron ou bitume. Or, c'est matériaux varient selon les carrières d'où ils sont extraits et même au sein d'une même carrière, il est donc difficile d'appliquer la même « recette » sur une longueur aussi grande, d'où de petites différences de texture.

Quelles solutions vont être mises en place pour y remédier ?

Ces désordres vont être systématiquement repris avant l'application de la couche finale, celle qui est en contact direct avec les pneumatiques des véhicules et que l'on appelle la couche de roulement. . Cette couche doit assurer la sécurité du trafic dans de bonnes conditions de confort, en protégeant les assises de chaussée et le sol support. Pour résister à la forte circulation et à la vitesse empruntée sur la VE2, cette couche de roulement est spécifique et rare pour la Nouvelle-Calédonie.