

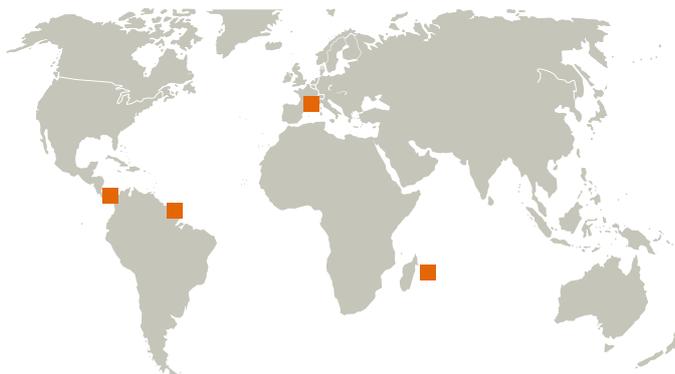


S A M T
LES ARMATURIERS

2017 : Les Armaturiers de la SAMT engrangent les succès !

La société SAMT (13 Saint-Chamas et Le Port, La Réunion), spécialiste de l'armature des grands ouvrages d'art (ingénierie, fabrication et pose) s'investit avec passion et succès dans 4 grands projets disséminés aux quatre coins du monde :

- La Nouvelle Route du Littoral à La Réunion, un ouvrage exceptionnel de 12,5 km sur l'eau (digue et viaduc, Vinci-Bouygues)
- Le Tokamak d'Iter (13 Cadarache), le premier réacteur expérimental à fusion nucléaire
- Le gigantesque pas de tir de la future fusée Ariane 6 à Kourou en Guyane (Eiffage)
- Le Pont de l'Atlantique sur le Canal de Panama (Vinci)



Contact

Frédéric Thirion

Président

+33 (0)6 09 07 43 05, + 33 (0)4 90 50 29 29

f.thirion@samt.fr

La Nouvelle Route du Littoral (La Réunion)

Le projet pharaonique de la nouvelle route du littoral est une prouesse technique unique au monde. Cette voie en pleine mer qui reliera d'ici 2020 Saint-Denis à La Possession permettra d'évacuer le risque de chutes de pierres sur la route actuelle et de résister à la houle et aux cyclones. C'est aussi un projet économique majeur pour l'île de La Réunion.

Le viaduc en pleine mer qui reliera Saint-Denis à la Grande Chaloupe sera le plus important viaduc en mer de France. Cet axe routier 2 x 3 voies qui intégrera dès le début la possibilité de réaliser à terme un TCSP guidé ou mode ferré (de type tramway) est une prouesse technique mondiale.

Le projet se compose de 2 digues (1 km et 5,7 km), d'un viaduc de 5,3 km, d'un échangeur à la Grande Chaloupe et d'un échangeur à La Possession.

La Nouvelle Route du Littoral est "la route la plus chère de France" et le budget initial du projet est colossal : 1,66 milliard d'euros.

L'ouvrage sera livré en 2020.

La SAMT Océan Indien produira 100 % des armatures du projet : viaduc en mer, digues et échangeurs, soit près de 80 000 tonnes sur les 5 ans de travaux prévus (2015-2020).

La SAMT assure la pose des armatures des piles du viaduc en mer, du mur chasse-mer et des ouvrages hydrauliques des digues ainsi que de l'échangeur de La Possession, soit près de 50 000 tonnes.

Armaturis a fourni les coupleurs Hérisson® qui assurent la liaison (essentielle) entre les embases et les têtes de pile posées par la barge Zourite.



Vue d'une section de tablier du viaduc en mer, constitué de voussoirs préfabriqués en béton posés par un lanceur

Contact

Frédéric Thirion

Président

+33 (0)6 09 07 43 05, + 33 (0)4 90 50 29 29

f.thirion@samt.fr

S A M T

Le Tokamak d'Iter (13 Cadarache)

L'installation ITER est en cours de construction en France, dans le département des Bouches-du-Rhône.

Sur un terrain de 180 hectares situé à Saint-Paul-lez-Durance – commune où est implanté depuis 1960 l'un des principaux centres de recherche du Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives (CEA) – 39 bâtiments (scientifiques et auxiliaires) accueilleront le Tokamak ITER et ses systèmes industriels.

La machine sera nichée au cœur du Complexe Tokamak, un édifice de béton armé comprenant sept niveaux, dont deux souterrains, qui dominera l'installation d'une hauteur de 60 mètres.

Plus d'un million d'éléments différents (10 millions de pièces) seront fabriqués dans les usines des membres d'ITER, sur trois continents, avant d'être acheminés vers le chantier de Saint-Paul-lez-Durance. L'intégration et le montage de ces éléments constituent un défi logistique et technique majeur.

La séquence précise des différentes étapes a été définie par les différentes agences ITER dans le monde. Elle a débuté en 2015 avec l'arrivée des premiers éléments de la machine sur le site.

Progrès du chantier : dates clés

- 2006 Signature de l'Accord ITER
- 2007-2009 Préparation de la plateforme (déboisement, nivellement)
- 2010-2014 Fondations du Complexe Tokamak
- 2014-2021 Construction du Bâtiment Tokamak (accès dès 2019 pour les premières opérations)
- 2010-2021 Construction de l'installation ITER et des bâtiments auxiliaires nécessaires au Premier
- 2018-2025 Assemblage phase 1
- Déc. 2025 Premier Plasma

L'ouvrage sera livré en 2018.

La SAMT Ingénierie participe activement au projet en concevant avec modélisation en 3D les armatures les plus complexes du Tokamak.

La SAMT fournit et pose l'ensemble des armatures du bâtiment principal du Tokamak soit plus de 17 000 tonnes d'armatures.

Armatouris fournira près de 300 000 coupleurs Hérisson® qui seront nécessaires à l'ouvrage.

Ferraillage d'une dalle autour du central Pit dans lequel sera situé le cœur du Tokamak



Contact
Frédéric Thirion
Président

+33 (0)6 09 07 43 05, + 33 (0)4 90 50 29 29
f.thirion@samt.fr

S A M T

Le pas de tir de la fusée Ariane 6 (Guyane)

Le chantier d'Ariane 6 se poursuit au centre spatial guyanais à Kourou. Le CNES vient d'attribuer officiellement la réalisation du chantier de l'ensemble de lancement du futur lanceur européen. Un marché de 200 millions d'euros échoit à un groupement emmené par Eiffage.

Le chantier représente tous les ouvrages du nouvel ensemble de lancement qui sera dédié à Ariane 6, Ela 4 : ce qu'on appelle le massif de lancement, le bâtiment d'assemblage du lanceur et le portique mobile qui sera d'un poids et d'une taille respectables : 6 000 tonnes et 90 de mètres de haut, pour exemple, on se situe entre le premier et le deuxième étage de la Tour Eiffel.

Les chiffres sont éloquentes : 50 000 m³ de béton, 7 000 tonnes d'armatures, 400 000 m³ de terrassements et 7 500 tonnes de charpente métallique.

La SAMT fournira et posera sur site l'ensemble des armatures du projet et les coupleurs Hérisson® seront également largement utilisés. Les armatures seront coupées et façonnées en partie depuis Saint-Chamas puis transportées par voie maritime sur site ou bien directement produites sur place dans un atelier monté *in situ* par la SAMT.

SAMT Ingénierie a conçu avec modélisation en 3D l'ensemble des armatures du carneau qui reste la partie la plus sollicitée de l'ouvrage.



Profond de 28,5 mètres, voici le carneau et ses deux rampes pour évacuer les jets du lanceur Ariane 6

Contact

Frédéric Thirion

Président

+33 (0)6 09 07 43 05, + 33 (0)4 90 50 29 29

f.thirion@samt.fr

S A M T

Le pont de l'Atlantique du Canal de Panama

Le pont de l'Atlantique sera le plus long pont haubané en béton du monde d'une travée centrale de 530 m. Cet ouvrage est situé à 3 kilomètres au nord des écluses de Gatún, près de la ville de Colon.

Le contrat porte sur la réalisation d'un pont à haubans en béton de 2 x 2 voies, d'une longueur de 1 050 mètres, avec une portée centrale de 530 mètres. Des pylônes d'une hauteur de 212,50 mètres et un tirant d'air de 75 mètres. Le contrat comprend également la construction, de chaque côté du pont, de viaducs d'accès d'une longueur totale de 2 kilomètres, ainsi que des routes de connexion au réseau existant, soit une longueur totale de 5 km.

Il permettra le passage d'importants porte-conteneurs de type Post Panamax dans le cadre de l'exploitation du canal élargi. Il permettra également aux véhicules de traverser le Canal de Panama, côté Atlantique, indépendamment du fonctionnement des écluses.

Pour ne pas interférer avec le trafic du canal, les travaux se déroulent en pleine voie navigable. Ce qui implique de couler en place le tablier du pont.

La SAMT Ingénierie participe depuis près de 5 ans à la construction de cet ouvrage exceptionnel :

- modélisations 3D
- gabarits et méthodes
- décorticage
- mise à disposition de personnel encadrant sur site (jusqu'à 8 personnes en pointe).



Vue des deux pylônes en cours de construction, ceux-ci permettront de suspendre la travée qui enjambera le canal de Panama

Contact

Frédéric Thirion

Président

+33 (0)6 09 07 43 05, + 33 (0)4 90 50 29 29

f.thirion@samt.fr

S A M T