

■ 60 salariés recrutés pour faire face au défi de la LGV, un parc d'engins renouvelé ■ Depuis l'été, toutes les branches du groupe Garandeaun sont mobilisées pour faire face à l'impressionnant chantier.



**Aussac.** Le calcaire est extrait des carrières. 250 000 tonnes par an finissent sous les rails de la LGV



**Aussac.** Le calcaire est concassé, calibré. Chaque semaine, les experts de Vinci valident sa qualité.



**Saint-Projet.** Pour éviter les couacs, un important travail de logistique et d'organisation est effectué.

# Garandeaun

## Pour eux, c'est le chantier du siècle

Ismael KARROUM  
i.karroum@charentelibre.fr

Les chantiers géants, ça les connaît. Le Laser Mégajoule, au Barp, en Gironde, pour le compte du Commissariat à l'énergie atomique. Le pont Chaban-Delmas, à Bordeaux. Mais la LGV, c'est leur chantier du siècle. Le plus gros de l'histoire de Garandeaun. Le plus imposant, le plus impressionnant. Le plus tout. Dans les laboratoires, les bureaux, les carrières, les centrales à béton, sur les routes, les 650 salariés du groupe fournissent. Ballet incessant, rythmé, pour répondre aux exigences de Vinci et dérouler le tapis de la LGV à travers la cam-



Pour René Garandeaun, Ann Potier-Soucarret et Tanguy Chauvière, le chantier de la LGV, c'est le plus important de l'histoire du groupe.

Photo Phil Messeliet

» Grâce à ce chantier, on a pris énormément d'expertise. L'entreprise a fait un sacré bond, le niveau de toutes les équipes s'est élevé», salue René Garandeaun, le directeur général du groupe.

Pour Garandeaun, le chantier n'a pas démarré qu'en mai 2012, avec les premières livraisons. Six mois de travail en labo pour trouver la bonne formule de béton, autant de temps pour calibrer et certifier les granulats qui sortent des carrières d'Ebréon, Aussac, Birac,

Châteauneuf et Genouillac. «On a anticipé aussi. Pour pouvoir faire face, on a recruté 60 personnes de plus et anticipé le renouvellement de matériel, d'engins de chantier».

Pour être en capacité de répondre aux exigences de ce chantier, Garandeaun s'est préparé... quatre ans avant le lancement ! Des centrales béton ont été construites à Passirac, Saint-Projet et Caygnac, pile à quelques encablures du tracé retenu.

Chez eux, la LGV est à grande vitesse dès cette année. Pendant le chantier, ce sont de 200 à 250 000 tonnes de calcaire qui sortiront chaque année des carrières Garandeaun pour être déversées sur le tracé et constituer, notamment, la couche de forme du sillon LGV. A Aussac, les engins creusent, raclent, concassent le sol de la Charente pour le calibrer, le rendre apte à soutenir la ligne.

Ça s'agit dans les carrières, ça fourmille. Pour mettre en musique la partition, éviter les fausses notes et la cacophonie, la logistique est primordiale. Sensible. Ça, c'est le job de Tanguy Chauvière: «Car il faut fournir le chantier, mais l'idée, ce n'est pas de mettre la clé sous la porte à la fin. Il faut parallèlement continuer de répondre présent pour nos clients traditionnels, ça demande de l'organisation», décrit le responsable logistique du groupe.

Côté organisation, Ann Potier-Soucarret, la responsable de la branche béton du groupe, doit réaliser des merveilles. Exemple le 13 février dernier. Journée intense. Ce jour-là, ses équipes ont dû livrer 1 600 mètres cubes de béton en moins de 24 heures. Des rotations de camions tous les quarts d'heure, depuis les centrales béton de Saint-Projet et Ruffec. «C'est le deuxième plus gros coulage de l'histoire du groupe», indique Ann Potier-Soucarret en observant, ce jour-là, le ballet des camions livrant le béton servant à la réalisation de la semelle de l'une des piles du viaduc de la Charente-nord, à Luxé. «Tout est minuté, cadencé».



**Saint-Projet.** 1 600 mètres cubes de béton en 24h. La noria de camions est minutée, cadencée.



**Luxé.** Le coulage de la semelle du viaduc nord est le deuxième plus gros coulage de l'histoire de la société.



**Luxé.** Pas de temps mort pour garantir la qualité de la semelle du viaduc. Sacré challenge.