



Édito



A l'heure où l'hiver s'installe sur l'Aquitaine, les travaux de terrassement et les ouvrages d'art de l'autoroute de Gascogne se terminent, laissant déjà la place aux équipes chargées de réaliser les chaussées.

Les moyens exceptionnels mis en œuvre en 2009 par Eiffage Travaux Publics ont porté leurs fruits et devraient nous permettre d'aborder le printemps dans de bonnes conditions.

Dans l'attente du retour des beaux jours, les équipes et les matériels restent mobilisés afin de profiter du moindre jour favorable. Les chaussées, l'assainissement, les gares de péage, le centre d'exploitation, les équipements de sécurité, la signalisation sont autant de challenges à relever pour les équipes de la construction en 2010.

L'effort est à la hauteur des enjeux de cet ouvrage. Nous partageons avec vous l'ambition d'un développement durable dans le respect de ce cadre privilégié.

Bonne année de la biodiversité à tous !

Sommaire

L' A65 et vous P2-3

Exposition itinérante

Aire-sur-l'Adour :
la métamorphose

Bernos-Beaulac :
les voies de l'A65

Sur le terrain P4

Archéologie :
le chantier des découvertes

Elles travaillent pour vous !

Le Gabas à pied sec



Le viaduc du Gabas est le plus grand de tous les ouvrages d'art que comporte l'A65. Premier commencé, il est aussi le premier terminé. Elancé, tout d'acier et de béton, à la fois courbe et pentu, il enjambe la vallée du Gabas... et un vieux moulin abritant des chauves-souris, préservant ainsi le corridor écologique qui s'étire le long de la rivière du même nom.

L'ouvrage est constitué d'un tablier unique de 21,50 mètres de large et 444 mètres de longueur sur une pente à 6 %. Il comporte six piles dont la plus haute culmine à 26 mètres. Au point le plus haut, le tablier s'élève à 30 mètres au-dessus du sol.

Les travaux pour l'érection des piles ont commencé en juillet 2008, à raison d'une moyenne de 4 levées de 4 mètres par semaine. Les travaux d'élévation ont duré 6 mois.

Le tablier a été assemblé sur une plateforme à terre et lancé en quatre fois. La longueur de la plateforme disponible, assez réduite, et la pente importante ne permettaient pas le lancement d'un tel tablier d'une seule pièce.

Pour réaliser les 2800 m³ de béton du tablier, il a fallu mettre en place 500 tonnes d'armatures. Désormais, le bétonnage du tablier est terminé. Des protections d'étanchéité précèdent la pose de la chaussée elle-même afin que l'eau ne puisse jamais pénétrer dans le béton. Les équipements de sécurité viendront prochainement compléter l'ouvrage avant son homologation.

Le viaduc du Gabas en chiffres

Béton : 7000 m³ (2800 m³ pour le tablier, 4200 m³ pour les piles)

Armatures : 860 tonnes

(550 t pour le tablier, 310 t pour les piles)

Charpente métallique : 2550 tonnes

Les dates principales

Début des travaux : 28 juillet 2008

Premier bétonnage (1^{ère} fondation) :
21 août 2008

Fin des travaux des piles : 4 février 2009

Début des travaux de charpente métallique :
6 octobre 2008

Fin du dernier lancement : 28 avril 2009

Fin des bétons : décembre 2009

Fin des équipements : prévue février 2010

Aires de service : Total à Aire-sur-l'Adour, Sighor et Agip à Captieux

L'A65 comportera, dès la mise en service de l'autoroute, deux aires de services bidirectionnelles comprenant chacune une distribution de carburant, une boutique assurant une restauration ainsi que des sanitaires à la disposition des clients de l'autoroute 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Soucieuse que ces services soient de haute qualité, A LIÉNOR a décidé d'en confier l'exploitation à des spécialistes. Ainsi l'aire de services d'Aire-sur-l'Adour a été confiée à Total, celle de Captieux a été confiée à la société Sighor, spécialiste de l'hôtellerie-restauration associée à la société Agip pour la distribution de carburant.



A 65

Le tracé



Le Fil, exposition itinérante sur l'A65, arrive près de chez vous !

Le Fil, semi-remorque transformée en exposition itinérante, arrive près de chez vous début février ! Ce formidable outil de communication aux couleurs d'ALIÉNOR a pour vocation d'aller à votre rencontre afin de vous informer au mieux sur l'A65.

Au programme de l'exposition : présentation des nombreux thèmes liés à la réalisation d'un tel projet. Autour d'un circuit ludique vous découvrirez, entre autre sujets, les aménagements environnementaux pour les différentes espèces (faune et flore), les métiers, les machines, les différents acteurs de l'A65, l'historique du projet, l'intégration de l'A65 dans le milieu humain, les retombées économiques pour la région...

Vous pourrez aussi découvrir les différents métiers qui font une autoroute : le Génie Civil, le Terrassement, les Chaussées et l'Exploitation. Vous pourrez également visionner des documentaires sur l'A65 ou encore observer des maquettes et dessins 3D sur des thèmes divers comme le langage d'un viaduc. Des bornes interactives, toujours dans le but de vous accompagner dans votre recherche d'information, vous permettront de découvrir le tracé de la future autoroute de Gascogne.

L'exposition itinérante a été conçue pour pouvoir s'adapter à ses différents publics, des petits aux plus grands, et répondre au mieux à votre attente.

Le Fil, avec l'accord de ses hôtes, stationnera plusieurs jours dans chaque ville du tracé et sera présent sur la plupart des grands événements de la région Aquitaine.

Vous vous rendrez mieux compte ainsi du rôle d'aménageur d'ALIÉNOR et de ses actions pour préserver l'environnement et intégrer l'autoroute dans les paysages et les territoires traversés.



Avec cette exposition itinérante, ALIÉNOR, constructeur et gestionnaire de l'autoroute de Gascogne, propose aux élus, entreprises, associations et riverains, un moment d'échange sur le projet, pour une infrastructure exemplaire et durable.

Pour une demande d'informations pour la venue du Fil dans votre ville : marion.gy@a65-alienor.fr



Aire-sur-l'Adour : la métamorphose

Six mois après l'ouverture de la déviation d'Aire-sur-l'Adour, premier maillon de l'A65 en circulation, le bilan satisfait Robert Cabé, maire de la ville, président de la communauté de communes et vice-président du Conseil Général des Landes :

“La mise en service de la déviation a modifié le flux routier. Elle a été vécue comme un véritable soulagement puisque les poids lourds sont déviés, il y a donc à la fois moins de bruit, moins de danger et moins de pollutions, dans tous les sens du terme, en ville. Ce trafic était intense et nuisait à l'activité économique et touristique. Cependant, inévitablement, quelques commerçants considèrent que leur chiffre d'affaires baisse depuis l'ouverture de la déviation sans qu'on sache bien s'il faut l'imputer à l'autoroute ou à la crise. Néanmoins, le gain en qualité de vie est énorme. Je suis un maire satisfait.”

Nous sommes une petite ville de 6500 habitants qui a la particularité d'offrir des infrastructures propres à des communes habituellement beaucoup plus conséquentes. Aire est une ville-carrefour à la fois entre Pau et Bordeaux mais aussi entre Mont-de-Marsan et Auch. Nous avons deux lycées dont un de 1500 élèves mais aussi deux cliniques et un vrai centre-ville qui vit.”



Mon souci aujourd'hui est de préparer Aire à exploiter toutes les conséquences positives d'un événement d'une telle importance. Il faut réserver des espaces fonciers à la fois pour la construction et pour le développement économique, renforcer la préservation du patrimoine puisque nous avons la chance d'avoir deux monuments inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco (la cathédrale Saint-Jean-Baptiste et l'église Sainte-Quitterie) et créer un espace commercial avec des enseignes fortes.”

Aire-sur-l'Adour saura s'adapter et profiter de la valeur ajoutée apportée par l'A65. Une première zone d'activités de 22 hectares est déjà remplie et nous venons d'en acquérir une autre de 36 hectares. Des entreprises qui sont actuellement dans les Landes ou dans le Gers souhaitent être à proximité de l'échangeur de l'autoroute. Nous nous organisons localement en fusionnant deux communautés de communes pour offrir une réelle perspective de développement.”

Bernos-Beaulac : les voies de l'A65



Proche de Bazas, Bernos-Beaulac a pour particularité d'être la commune (1100 habitants) qui a eu le plus de voies coupées puis de nouveau raccordées à cause des travaux de l'autoroute. Son maire, Philippe Courbe, professeur d'histoire et de géographie, attend beaucoup de l'A65 :

“L'axe routier est actuellement surfréquenté. Bernos-Beaulac voit passer plus de 6000 véhicules par jour. La population espère que l'autoroute rendra sa sérénité à ce lieu. Le village, dont l'existence est attestée depuis le XIV^e siècle, s'est constitué à partir de l'exploitation de son espace forestier, de ses moulins et de sa rivière, le Ciron.

C'est un pur joyau tapi dans des gorges de calcaire où l'on trouve encore une faune exceptionnelle dont le vison d'Europe ainsi que des forêts de hêtres. C'est grâce aux brumes matinales très particulières au Ciron que peut se former la pourriture noble qui a fait la réputation des cépages de Sauternes et de Barsac. Mais l'une des plus étonnantes richesses de Bernos-Beaulac est aussi son tissu associatif. La commune compte pas loin d'une vingtaine d'associations. De façon générale, l'autoroute entraînera probablement une résurrection de l'ensemble du Bazadais.”

Raccord pour tout

Pendant les travaux,

Les chaussées traversant le tracé de l'autoroute doivent être interrompues avant d'être rétablies ultérieurement, parfois en les améliorant.

“Le conseil municipal du village souhaite que ces raccordements s'accompagnent d'une amélioration de la signalisation, considérée comme insuffisante avant les travaux”, souligne son maire qui détaille la complexité des opérations de raccordement: “Trois chaussées et trois chemins de randonnée sont concernés. Par ailleurs, sous le viaduc qui enjambe le Ciron, A LIÉNOR s'est engagée à rétablir deux chemins de randonnée et une piste de DFCI (Défense forestière contre les incendies). Le réseau et le maillage de toutes les pistes ont dû être redessinés avant d'être raccordés. Mais tout est aujourd'hui désenclavé.”

Philippe Courbe raconte que durant les travaux, les habitants avaient pris l'habitude d'utiliser un chemin de terre très dangereux au lieu de la déviation proposée, jugée trop longue. Très inquiet de voir ses administrés utiliser de plus en plus fréquemment un chemin non carrossable, il s'en était ouvert aux responsables du GIE qui avaient aussitôt aménagé cette voie. Au soulagement de tous.



L'archéologie en chiffres :

Diagnostic préventif :

71% de l'emprise diagnostiquée

(1140 ha sur un total de 1600 ha d'emprise)

Besoins matériels (pelles 20T) :

850 000 € HT

Fouilles :

29 fouilles prescrites pour un total de 7 300 000 € HT

Surface totale de fouille : 18 ha

Plus petite fouille : 475 m²

Plus grosse fouille : 26 098 m²

(Le Dron/Piteque)

Besoins matériels (pelles +

dumper) : 850 000 € HT

Coût moyen d'une fouille

sur A65 (engins compris) :

280 000 € HT

Archéologie : le chantier des découvertes

A la façon des médecins, les archéologues établissent des diagnostics, autrement dit procèdent à des sondages de terrain préalables. Ainsi, près des trois-quarts (70 %) de l'emprise de l'A65 ont-ils été diagnostiqués par l'INRAP sous le contrôle de l'autorité publique. Il revient à la DRAC (Direction régionale des affaires culturelles) d'évaluer l'intérêt scientifique des sites repérés et de décider s'il y a lieu de procéder à une exploration plus complète. Le GIE A65 consulte ensuite les opérateurs agréés par l'Etat, qu'ils soient publics ou privés, pour la réalisation des fouilles prescrites. Au total, vingt-neuf fouilles ont eu lieu. Toutes les grandes périodes de la préhistoire et de l'histoire sont concernées, même si certaines sont plus densément représentées selon les territoires traversés.

Pour la période gallo-romaine et le Moyen-Age, les vestiges sont généralement ténus et ne se lisent parfois qu'en négatif. Cela s'explique par une trame d'occupation du sol assez lâche (habitat dispersé) et par l'emploi de matériaux locaux qui ne laissent que peu de traces organisées (bois, terre, galets). Des constructions plus conséquentes existaient néanmoins, telle la villa de Saint-Hippolyte à Bazas, qui était dotée de plusieurs bâtiments annexes à fonction agricole ou artisanale, mais aussi d'un four de potier remarquablement conservé, associé à de nombreuses céramiques rejetées après cuisson.

Pour la Protohistoire, une nécropole datant du premier âge du fer a été découverte dans les Landes, à Pouydesseaux : aux urnes funéraires, enterrées dans des fosses, sont associés des dépôts d'objets métalliques (armes, boucles de ceinture, torques, ...) ou de vases céramiques. En revanche, les tertres qui ont été explorés sur les plateaux de Miramont-Sensacq, de Claracq ou de Momas gardent une part de leur mystère : s'agissait-il de tumulus funéraires ? de lieux à vocation culturelle ?

Pour le Paléolithique, la possibilité de fouiller à des profondeurs importantes va permettre de dater par des méthodes physiques et par des analyses géologiques des séries d'outils majoritairement fabriqués à partir de galets de quartzite.

Les objets recueillis sont confiés durant 18 mois aux opérateurs de fouilles aux fins d'études avant d'être remis à la DRAC. Dernièrement, un chauffeur de pelle a découvert fortuitement une hache en pierre polie du Néolithique à Saint-Gein (Landes).

Le chantier de l'A65 a donc constitué une véritable aubaine pour les archéologues, en leur apportant des connaissances souvent inédites sur des territoires qu'ils n'avaient jusqu'alors eu que rarement l'occasion d'étudier.



Elles travaillent pour vous !



Rozenn Gillet 37 ans
Assistante de direction A'LIÉNOR

J'ai une formation en tourisme ainsi qu'un certificat européen de langue anglaise. J'ai débuté chez un équipementier automobile. En six ans, j'ai occupé différents postes parmi lesquels celui de chargée des relations publiques. J'ai changé ensuite d'entreprise pour devenir assistante de direction "chargée qualité et environnement".

Depuis deux ans et demi, je suis l'assistante de direction du président d'A'LIÉNOR. J'organise le planning des rendez-vous et j'assure le suivi de certains dossiers dans une perspective d'harmonisation et de respect des délais. Je suis également chargée des relations avec la presse.



Marion Cuffel 34 ans
Assistante de direction GIE A65

J'ai commencé chez Eiffage en 2002. Après une expérience de chantier sur le TGV Est, j'ai travaillé pendant deux ans au siège d'Eiffage Travaux Public à Neuilly-sur-Marne, au service "Etudes".

Le profil de mon poste, assistante du directeur du GIE A65, comprend essentiellement de la diffusion d'informations et de l'assistanat de direction classique, à savoir archivage et référencement ainsi que, bien sûr, organisation et gestion de son planning.

Au fil du tracé

Supplément travaux « le fil d'ALIÉNOR - Autoroute de Gascogne »

04



Tout ce que vous voulez savoir sur la chaussée de l'A65



Édito

Le bilan 2009

Les moyens supplémentaires mis en oeuvre pendant l'année 2009 et la réorganisation de toutes les structures intervenant sur le projet ont permis d'atteindre fin 2009 un pourcentage global d'avancement des travaux de l'ordre de 70 %. Bien que nous soyons en hiver, une partie de ces moyens peut continuer à être opérationnelle pour ce qui concerne le terrassement si les conditions climatiques ne s'aggravent pas.

Comme prévu, les travaux de chaussée ont commencé sur le secteur sud. Nous prévoyons dès le mois d'avril de travailler à la chaussée sur l'ensemble des tronçons. Chacun d'entre eux se verra doté de son propre atelier de chaussée.

Quant aux travaux de bâtiment, ils ont eux aussi progressé conformément aux objectifs. Les bâtiments d'exploitation comprennent le PC de contrôle où se trouveront les équipes de gestion de l'autoroute ainsi que des bâtiments d'appui technique qui se situent aux extrémités nord et sud du tracé. Dès la fin de l'hiver, les premiers équipements pourront être installés.

Michel Oléo
Directeur du GIE A65

Laurent Chivet, directeur de travaux chez Appia Grands Travaux, éclaire les mystères des chaussées, l'élément le plus visible de l'autoroute pour l'usager :

Comment expliquer les différences de couleur d'une chaussée à l'autre ?

« Les différences de couleur sont dues aux matériaux auxquels on fait appel qui, eux-mêmes, diffèrent selon la région d'extraction. »

Les chaussées sont plus ou moins sonores. A qui attribuer ce phénomène ?

« Les chaussées très peu sonores sont traitées avec un enduit spécial qui n'est pas forcément adapté à une autoroute. Ce type de chaussée se trouve plus souvent sur sites urbains. Les chaussées peu sonores contiennent davantage de vide. Les interstices entre les granulats sont plus importants car c'est le vide qui absorbe le bruit. La structure de ces enrobés se rapproche de celle des enrobés drainants. »

Voulez-vous dire que les revêtements les moins sonores sont aussi les plus secs ?

« Oui, tout à fait. Les enrobés drainants mais aussi les enrobés minces diminuent le bruit. Comme c'est le vide qui absorbe le bruit, les enrobés drainants qui laissent l'eau s'infiltrer pour éviter l'aquaplaning en possèdent beaucoup et donc à ce titre sont également absorbeurs de bruit. »

Pourquoi ce type d'enrobés n'est-il pas adapté à toutes les autoroutes ?

« L'entretien des enrobés de ce type est très difficile, notamment en période hivernale car le sel lui aussi est absorbé par le revêtement, ce qui pose de vrais problèmes de sécurité. On s'aperçoit aussi que le sentiment de sécurité renforcée donnée par les enrobés drainants conduit les gens à rouler plus vite et génère davantage d'accidents. »

En bref

La hauteur de la chaussée

Une chaussée est composée de :

- une structure d'assise ou de fondation (8 cm)
- une couche de base (8 cm)
- un tapis : le béton bitumineux, autrement dit la couche de roulement (5 cm)

L'épaisseur totale d'enrobés s'élève donc à 21 cm

Les couches sont de plus en plus minces car les technologies évoluent vite et on peut désormais obtenir des performances analogues voire supérieures aux enrobés d'antan avec de nouveaux matériaux moins épais. La qualité des liants a progressé ainsi que celle des granulats choisis.

La technique

L'enrobé est un agrégat de granulats, sable et gravillons dont la formule est recomposée en fonction de la nature de chacun des matériaux mélangé à un pourcentage de bitume.

Le bitume est la fraction lourde de la distillation du pétrole. A travers plusieurs phases, ce matériau est travaillé afin d'obtenir différents grades de bitume qui détermineront la dureté de l'enrobé.

L'enrobé est appliqué à 150 degrés afin de rester maniable et de manière à être compacté efficacement. Il refroidit en deux à trois heures. Par conséquent, sa mise en oeuvre doit être rapide et ne pas excéder une heure et demie.

Sur l'A65, quatre plateformes de stockage des granulats sont constituées. Au Sud, les granulats proviennent du gave de Pau, au Nord, plutôt du bassin de l'Adour et de Charente. Les quatre lots de chaussée ont commencé début janvier.

Une ambition assumée par Eiffage : zéro accident grâce aux SMS

Bruno Saint-André est le préventeur de l'A65. Il explique la spécialité Eiffage, les SMS, les Savoirs Minimaux de Sécurité.



Quels sont les objectifs de ces SMS ?

“Il y en a quatre :

- définir un standard de connaissances des règles de sécurité et s'assurer de son acquisition par le personnel ouvrier.
- inscrire la sécurité comme une compétence valorisée, au même titre que la compétence technique.
- modifier le comportement du personnel ouvrier.
- améliorer les résultats statistiques sécurité.”

Comment procédez-vous ?

“Le CATES (Certificat d'aptitude au travail en sécurité) est remis au salarié Eiffage à l'issue du cursus SMS s'il obtient un minimum de 12/20 au test d'évaluation des connaissances consécutif à la formation.

Il y a deux ans, Eiffage Construction et Eiffage Travaux Publics ont décidé de s'associer pour travailler ensemble sur un grand programme de formation pour tout leur personnel ouvrier. Cette initiative propre à Eiffage vise à ce que tout le personnel concerné soit formé”

Qui a droit aux SMS ?

“Les salariés d'Eiffage mais aussi les nouveaux arrivants. Récemment, les différentes agences d'intérim qui fournissent une partie du personnel de l'A65 se sont engagées à faire passer à leurs postulants un test assez proche du CATES comme préalable à toute embauche sur le chantier. Désormais, sur l'A65 au moins, même les intérimaires auront une formation sérieuse aux règles de sécurité.”

Y a-t-il une autre particularité propre à l'A65 ?

“Oui. Comme toutes les filiales d'Eiffage sont représentées, les formations SMS seront multibranches. Les SMS permettent aussi de réduire le fossé qui existe parfois entre les terrassiers, les acteurs du génie civil et ceux du souterrain. Les règles de sécurité étant les mêmes pour tout le monde, elles permettent non seulement de fédérer les hommes de terrain mais aussi d'améliorer leur mobilité d'un poste à l'autre.”

Quels sont les prolongements des SMS ?

“Cette démarche qui fait partiellement appel à l'écrit a permis de mieux percevoir la fraction de personnel qui maîtrise mal la langue et de lancer derrière une campagne d'alphabetisation. Le test de connaissances permet au personnel de réaliser que les règles de sécurité sont une vraie compétence.”

Cette démarche est-elle précurseur dans le BTP ?

“Oui, elle est novatrice, les SMS ont déjà eu deux effets sur la profession. D'une part, l'OPBTP (Organisme de prévention pour le bâtiment et les travaux publics) a souhaité se procurer les SMS pour les diffuser. D'autre part, la FNTF (Fédération nationale des travaux publics) a créé une commission dans laquelle Eiffage a été invitée afin d'aider à créer des SMS généralisables à toute la profession.”

Que deviennent les monstres, ces stars du terrassement ?

Les nombreuses machines qui interviennent pour les terrassements sont toutes appelées à repartir du site. «Chaque engin pèse entre 35 et 90 tonnes», explique le directeur des terrassements du GIE, Jacques Guichard. «Les plus grosses machines sont démontées en trois parties et partent par la route dans trois convois différents. Elles sont ensuite remontées par le service matériel sur le nouveau site auquel elles sont destinées. L'engin le plus conséquent (120 tonnes) est, quant à lui, démonté en cinq parties et fait l'objet de cinq convois différents. La durée de vie des machines est d'à peu près cinq ans».

Un homme, un métier : Conducteur d'engins

François Cape :

J'ai 65 ans.

Je conduis des engins depuis quarante ans.

J'ai toujours aimé conduire.



On demande désormais aux jeunes de passer le Caces. [Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité].

Il s'agit d'une base sécuritaire minimum qui n'exclut en rien la nécessité d'une formation spécifique ensuite en fonction de la machine. Je m'occupe désormais de former ces jeunes. La formation pratique et technique reste irremplaçable d'autant plus que les engins évoluent très vite en terme d'électronique. Les machines peuvent faire jusqu'à 100 tonnes. Il est donc essentiel de savoir correctement les manier. Ma longue expérience du terrain me confère une maîtrise suffisante de tous les types de matériels. L'A65 est mon premier chantier comme formateur. Avant, j'étais sur les engins !