



Édito



Objectif : inauguration fin 2010 !

Qui l'eût cru à l'été 2009, alors que nous cumulions quelques 8 mois de retard sur le calendrier initial...

Au prix de l'abandon, accepté par l'Etat, des mises en service partielles, et de la mise en œuvre de moyens considérables par le GIE Eiffage Travaux Publics, le chantier a rattrapé une grande partie du temps qui aura été nécessaire pour intégrer les exigences nouvelles du Grenelle Environnement.

Aujourd'hui, les terrassements se terminent et les équipes des chaussées sont à pied d'œuvre pour réaliser les 1,5 million de tonnes d'enrobé (bitume) dont plus de 30% sont déjà réalisés.

Forts de ce bilan, nous pouvons raisonnablement envisager une ouverture pour la fin de l'année. C'est l'objectif fixé par Jean-François Roverato, président du groupe Eiffage.

L'avancement tout à fait exceptionnel du chantier l'hiver dernier ne doit pas nous faire oublier que l'objectif reste ambitieux. La route est encore longue jusqu'à la mise en service et l'effort fourni par les équipes d'Eiffage et ses partenaires restera soutenu tout au long de l'été pour mener à bien ce projet hors normes.

Rendez-vous à la rentrée pour un nouveau point d'avancement.

Olivier de Guinaumont

Sommaire

L'A65 et vous P2-3

Garlin
se prépare

Pujo-le-Plan
La polyculture en Bas-Armagnac

L'Armagnac
en Bas-Armagnac

Sur le terrain P4

ALIÉNOR
et les chasseurs

Il travaillent pour vous !

A pied ou à VTT, les randonneurs découvrent l'A65



Indifférents à la pluie, près de 500 randonneurs ont découvert l'A65 en avant-première. Ils ont transformé la manifestation en vrai succès populaire qui a ravi les organisateurs de l'événement.

«Si la météo avait été favorable, nous aurions atteint 700 à 800 participants au moins !», s'est exclamé André Fouquet, président du Lescar Vélo Sprint, club dont sont issus plusieurs coureurs professionnels.

Les participants se sont félicités d'avoir pu découvrir le tracé autoroutier, à VTT ou à pied. Sur les 15 kilomètres, le parcours du jour proposait une grande variété de points de vue, traversant champs, villages, routes et forêts.

Dans cette organisation sans faille, près de 200 bénévoles se sont dévoués pour renseigner les (rares) égarés ou assurer les ravitaillements.



A leur retour, un véritable repas servi à table accueillait les randonneurs, des douches attendaient les différents participants et des jets étaient spécialement prévus pour le nettoyage de leurs vélos. Sans oublier la présence du camion ALIÉNOR et les cors de chasse de Gélos pour assurer l'animation de cette matinée aussi sportive que conviviale!

A 65

Le tracé



Garlin se prépare



A cheval sur la région Midi-Pyrénées et la région Aquitaine, Garlin fait le pari du développement social et culturel.

Garlin est une commune étonnante. La réalité de son passé et la richesse de son présent ne semblent exister que dans le but de préparer un avenir toujours meilleur.

Les plus anciennes traces de civilisation retrouvées à Garlin datent de l'âge du bronze.

C'est à partir de 984 que dans les archives religieuses de Lescar, il est fait mention de Garlin sous le nom de Gaslii. La bastide, dont la structure initiale est encore bien présente, fut construite en 1302. Le roi Henri IV venait régulièrement chasser sur les terres garlinoises, au XVIème siècle.

La population actuelle est de 1350 habitants. Une quarantaine d'associations garantissent l'exceptionnelle vitalité de la commune. Depuis 1811, la tauromachie est à l'honneur à Garlin. Deux fois l'an, en avril et en juillet, ont lieu corridas, novilladas et courses landaises qui attirent un public d'amateurs de plus en plus large.

La commune se prépare déjà à accueillir une population nouvelle grâce à la présence prochaine de l'autoroute. La mairie a donc choisi de développer la culture et les services à la personne. La liste exhaustive en serait trop longue à fournir. A titre d'exemple, un cinéma a été créé il y a six ans. Malgré le choix risqué de privilégier le cinéma d'art et d'essai, il remporte un vif succès et accueille entre 11000 et 12000 personnes par an. Une médiathèque sera ouverte en octobre 2010. Une maison d'accueil à la petite enfance (financée par la communauté de communes) qui réunira centre PMI, crèche, halte-garderie et ludothèque est en cours de construction. Le Centre Communal d'Action Sociale est d'une rare efficacité et d'une importance insolite pour une commune de cette importance. Son budget s'élève à 700 000 euros.

Tous les sports sont quasiment représentés à Garlin dont, bien sûr, le rugby.

Près de l'échangeur se trouvera une zone d'activités exploitée par un syndicat de cinq

intercommunalités. Les entreprises accueillies qui seront intégrées dans des espaces paysagers, concerneront principalement l'industrie agro-alimentaire.

Garlin conserve cependant sa vocation agricole. Les agriculteurs ont financé un immense lac artificiel : 1/3 du volume est destiné à l'irrigation nécessaire à la culture du maïs, 1/3 à soutenir l'étiage de l'Adour, le 1/3 restant sert de réserve à différentes espèces de poissons et d'oiseaux. Un circuit pédestre de 3,5km ceinture ce plan d'eau.

La commune de Garlin et celles des environs s'emploient à tirer profit de cette mutation économique.

GARLIN élabore un Plan Local d'Urbanisme* qui s'inscrit dans le Plan Climat Territorial du Pays du Val d'Adour et anticipe l'accroissement de sa population en créant un parc locatif important.

*Plan Local d'Urbanisme :

Le plan d'urbanisme (PLU) fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols et doit également exposer le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques.

Pujo-le-Plan La polyculture en Bas-Armagnac

Les communes les plus agricoles tirent parti elles aussi de l'autoroute. Pour preuve, Pujo-le-Plan, bourgade essentiellement rurale du Bas-Armagnac avec quelque 600 habitants sur une superficie de 1851 hectares.

Traversée par l'A65, elle bénéficie actuellement d'un accroissement sensible de la construction immobilière. Une augmentation de la population est attendue et les structures scolaires existantes comme une garderie gratuite matin et soir sont déjà là pour les jeunes prétendants.

Une dizaine d'exploitants agricoles vivent sur la commune et travaillent de grandes surfaces agricoles, en moyenne d'une centaine d'hectares. C'est désormais la polyculture qui y est développée prioritairement.

Pujo-le-Plan n'a pas de centre-bourg défini, ce qui constitue sa profonde originalité. Très étalée, la commune est constituée d'une dizaine de quartiers différents. Avec un territoire important et une densité de population assez faible, le village se retrouve donc très dépendant de sa voirie.

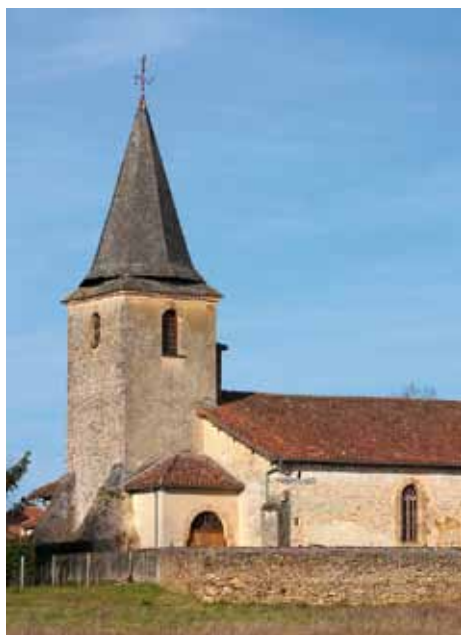


L'Armagnac en Bas-Armagnac

Dans les Landes, l'A65 traverse le Bas Armagnac, l'un des terroirs privilégiés de la plus vieille eau-de-vie de France.

En 1310, un prier, Vital DUFOUR, vante dans un mémoire qui a été retrouvé au Vatican les quarante vertus de l'Armagnac, utilisé à l'époque pour ses vertus thérapeutiques. Il était estimé infaillible pour vaincre la timidité, combattre la nostalgie et trouver de l'audace !

L'Armagnac doit son existence à trois **découvertes capitales**, la vigne apportée par les Romains, le tonneau inventé par les Gaulois et l'alambic, création des Arabes.



Arthez d'Armagnac

LE TERROIR :

La plus grande partie du territoire de l'Armagnac (3700 hectares de vignobles) se situe sur le département du Gers et le reste se répartit entre les Landes et le Lot-et-Garonne. Le décret d'Appellation d'Origine Contrôlée date de 1909. C'est dans les Landes que l'on trouve les fameux terroirs dits de «sables fauves» qui contiennent beaucoup plus de matière organique particulièrement intéressante pour la vigne à vocation «eau-de-vie». Ces terroirs donnent les eaux-de-vie les plus fines, celles qu'on retrouve plus tard sur les plus grandes tables.

Dans les Landes, pas de production de masse, pas d'article standardisé. Il existe seulement des produits griffés, des eaux-de-vie d'auteurs, que l'on appelle des millésimes d'armagnac et qui vont développer des expressions destinées à s'épanouir sur trente, quarante ou cinquante ans. Produit de longue garde, l'armagnac va se typer au fil du temps. Quant aux cépages, l'ugni blanc

représente à lui seul à peu près 50 % de l'ensemble. 20 % du vignoble est en baco, cépage traditionnel landais. D'autres cépages comme le colombar et la folle blanche sont représentés de manière très minoritaire. Le Floc de Gascogne Blanc est pour sa part fabriqué à partir d'ugni blanc et de colombar.

LA FABRICATION :

Les vendanges s'effectuent classiquement fin septembre début octobre. La vinification dure 15 jours. On obtient un vin blanc à l'état brut chargé de lies légères. Tout le mois de novembre est consacré à la transformation du vin blanc en eau-de-vie d'armagnac. A partir du mois d'avril de l'année suivante, cette eau-de-vie repose dans des fûts de bois. **C'est le début de l'élevage.**

Pour ce qui concerne la distillation, **l'Armagnac et le Cognac utilisent des procédés différents**. En Cognac, on a recours à des alambics appelés «à repasse» et on pratique des double distillations. En Armagnac, en revanche, on pratique une distillation à jet continu, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. L'eau-de-vie d'armagnac ne passe qu'une fois dans l'alambic mais de manière continue. L'armagnac titre entre 52 et 56° d'alcool.

Si l'alambic est toujours en cuivre, c'est pour permettre la catalyse par réaction chimique. Cette catalyse permet de capter des substances indésirables et de les éliminer. Le distillat ne conserve ainsi que **le coeur de la distillation**, c'est à dire uniquement les éléments de grande qualité.

L'eau-de-vie obtenue est incolore. Elle possède déjà toutes les caractéristiques de son terroir. Elle représente le sol, le micro-climat de l'année et le cépage. Elle est fraîche, fruitée, aromatique et intéressante.

Il va falloir ensuite l'habiller d'une jolie robe et l'anoblir par le vieillissement. Progressivement, la robe va passer au jaune clair puis à un ambré de plus en plus profond au fil du temps. **Ces couleurs ambrées sont obtenues après quatre ou cinq années** passées dans des fûts neufs appelés «pièces», d'une contenance de 400 à 420 litres.

Ces fûts sont issus des bois **des forêts de chênes pédonculés de la région**. Si ces arbres à gros glands et au diamètre d'importance poussent sur les mêmes terroirs que l'Armagnac, ils se situent souvent près des ruisseaux alors que les vignes affectionnent les plateaux. Ils vont donner une **typicité particulière** aux eaux-de-vie produites et griffer de manière singulière l'originalité et la personnalité des eaux-de-vie de Bas-Armagnac.



Alambic Domaine d'Ognoas

LA PRODUCTION :

Six millions de bouteilles d'armagnac se vendent chaque année. A côté d'une quinzaine de gros producteurs d'armagnac, un millier de petits artisans signent pour l'essentiel leurs eaux-de-vie.

Dix pour cent environ de la production globale est millésimée, c'est à dire qu'elle a au moins une dizaine d'années de vieillissement, parfois bien davantage. Aujourd'hui, on peut déguster **des eaux-de-vie de 1894 ou 1896 !**

Il existe une AOC blanche qui concerne l'eau-de-vie sortant de l'alambic, consacrée essentiellement aux trous gascons. Les 3 étoiles sont des armagnacs qui ont 2 à 3 ans de vieillissement, les VSOP des eaux-de-vie entre 4 et 6 ans d'âge, les Napoléon et XO entre 6 et 10 ans d'âge. Au-delà de dix ans d'âge, les Hors d'âge, les Grande Réserve ou les Vieilles Réserves concernent des produits de grande qualité sans être millésimés.



Domaine d'Ognoas



L'expo circule



L'expo A'Liéonor continue sa course. Elle a connu un vif succès dans les différentes communes visitées jusqu'à présent, à savoir :

Pau, Thèze, Garlin, Aire sur l'Adour, Mont-de-Marsan, les championnats d'Europe de camion de Nogaro et Lescaur.

En juillet, on la trouvera à Aire sur l'Adour, à Gourette pour le Tour de France ainsi qu'à Mont-de-Marsan.

En août, elle se rendra à Bordeaux avant de revenir sur les terres des communes traversées par le Tour du Piémont Pyrénéen (Course cycliste du 26 au 29 août).

Pour le plaisir d'apprendre et de tout savoir sur la construction d'une autoroute venez en nombre. Grands et petits, ne la ratez pas!

Les chasseurs et A'LIÉNOR, une collaboration de la première heure

Dès le début des études, A'LIÉNOR a sollicité les fédérations de chasseurs pour les passages grande faune. Leur connaissance du terrain et de la faune locale a été précieuse pour définir et positionner au mieux ces passages qui permettent de maintenir les corridors de déplacement de la grande faune.

Dans le prolongement de cette concertation, des conventions sont en cours d'établissement avec les différentes fédérations pour assurer la gestion et le suivi des différents passages et des abords durant la période d'exploitation. Ces suivis permettront de vérifier que ces passages remplissent pleinement leur fonction de transparence écologique.

Autre sujet et pas des moindres, la question des palombières impactées par le tracé de

l'autoroute. Là encore la concertation avec les fédérations de chasse a permis de trouver une solution concertée. Véritable institution en

Aquitaine, souvent transmises de génération en génération, elles font partie intégrante du patrimoine culturel régional. A'LIÉNOR, conscient de l'enjeu affectif et historique a décidé d'indemniser les palombières déclarées dans un périmètre de 150 mètres de part et d'autre de l'autoroute.

C'est ainsi que tout naturellement, les chasseurs se sont révélés des partenaires privilégiés pour la mise en œuvre des mesures de compensation environnementale du projet

A65. Leur grande connaissance du réseau local, les actions qu'ils conduisent déjà sont d'une grande aide pour la mise en œuvre et la conservation des 1372ha qu'A'Liéonor s'est engagé restituer à la biodiversité.



Ils travaillent pour vous !



Didier Chevreux
Chef de section travaux
38 ans

“ Mon diplôme d'ingénieur Centrale Paris option Génie civil en poche, j'ai commencé ma carrière à Hong Kong, en tant que coopérant, sur un chantier de tunnel autoroutier. Après cette première expérience, j'ai intégré SETEC TPI où j'ai réalisé des études, des missions de Maîtrise d'œuvre et d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage dans le secteur du BTP. J'ai rejoint le groupe Eiffage et les équipes des grands travaux en 2004 pour le chantier de la Ligne à Grande Vitesse entre Perpignan et Figueras.

Arrivé sur l'A65 en 2007, j'ai commencé par m'occuper de la passation des marchés sous-traités. Depuis le mois de février dernier, je suis responsable de la section sud (Lescaur - Aire-sur-l'Adour) au sein du GIE A65, l'entité de coordination des travaux.

Mon rôle consiste principalement à gérer les aspects contractuels, à veiller au respect du planning général et assurer la bonne marche des activités de construction en relation avec les nombreux intervenants du projet ainsi qu'avec les riverains, mairies, conseils généraux ou autres collectivités locales...”

“ Avec mon BEPC, je suis entré chez Eiffage en 1974 comme tireur de plans. A l'occasion d'un remplacement d'un collègue en arrêt maladie, j'ai commencé à travailler dans un service du personnel et cela m'a beaucoup plu. En quelques années, je suis devenu responsable du service. Au bout de 8 ans, je suis parti sur un chantier en Algérie où j'ai procédé à près de 5.000 embauches. De retour en France, j'ai sillonné le territoire : Roubaix, puis Levallois-Perret, Rouen, et à nouveau sur Paris. De Neuilly-sur-Marne, siège d'Eiffage TP, je suis reparti sur Montélimar puis à Cubzac-les-Ponts, à Millau pour le Viaduc, ainsi qu'à Perpignan pour la LGV avant de venir sur le chantier de l'A65.

A Pau, pour le chantier de l'A65, je me suis tout d'abord occupé des prises de contact avec les différentes administrations, ANPE, Assedic, missions locales, Conseil régional, afin de constituer un comité de pilotage capable d'organiser le processus de formation et d'embauche du personnel nécessaire au chantier. Nous avons été les premiers en France à créer un tel comité de pilotage qui a permis de travailler en avance sur les recrutements et répondre aux besoins très importants de ce type de chantier.



Jean-Pierre Thieffry
Responsable du personnel
Eiffage Travaux Publics
57 ans

Au fil du tracé

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

05



A65 : le rôle de l'ingénierie

Édito

Un été décisif

Les mouvements de terre des terrasseurs s'achèvent, ce qui démontre le succès des mesures exceptionnelles d'accélération prises dès l'automne dernier pour rattraper le retard initial. C'est maintenant au tour des entreprises de chaussée de faire des prouesses et de profiter de la période estivale qui sera déterminante pour dérouler le tapis sur les 150 kilomètres. Pour ce faire, ils atteignent des cadences qui n'ont jamais été réalisées sur aucun chantier du groupe à ce jour.

Les moyens et l'organisation ont été revus à cet effet puisqu'il y a aujourd'hui six centrales au lieu des trois prévues initialement. L'objectif de 100 % de chaussée autoroutière réalisée devrait être atteint pour le mois d'octobre. Dans le même temps, les équipements linéaires de sécurité sont posés, glissières en béton ou métalliques ainsi que les clôtures.

La fibre optique indispensable aux essais des équipements est également en cours de pose.

Quant à la signalisation verticale (panneaux), son installation devrait commencer au début de l'été.

Michel Oléo
Directeur du GIE A65



On peut identifier 4 grandes phases dans un projet d'infrastructure linéaire :

- la phase amont, qui est portée par l'Etat, qui va permettre de définir les principales caractéristiques de l'ouvrage (fuseau de 1 000 puis de 300 mètres, nombre et position des diffuseurs, enjeux environnementaux à respecter, etc.)
- la phase de Conception et Développement du projet qui va arrêter les grands principes de la construction (géométrie, ouvrages d'arts, équipements, signalisation, etc.)
- la phase travaux et les études dites d'exécution
- Enfin la phase exploitation et d'entretien de l'ouvrage.

La phase de CONCEPTION et de DEVELOPPEMENT

L'objet de cette phase est de faire évoluer les études du niveau d'Avant Projet Sommaire réalisé par l'Etat (échelle au 1/25000) à un niveau très détaillé (échelle 1/1000) qui va permettre aux travaux d'engager les dernières adaptations de terrain.

La partie purement conception et études est conduite par le GIE A65 en association avec des bureaux d'ingénierie. Le rôle d'Eiffage Travaux Publics est celui d'un assemblier et d'un coordinateur. Eiffage s'est associé à 4 bureaux d'ingénierie différents : Ingerop, Arcadis, Coteba, Egis (Scetauroute)

Ces bureaux d'ingénierie :
- viennent compléter les compétences de

l'entreprise dans les domaines d'expertise qu'elle maîtrise (géotechnique, environnement, etc.).

- apportent les compétences nouvelles pour l'entreprise (tracé, géométrie,...)

- assurent un volume d'études que l'entreprise ne peut pas toujours produire en interne. La phase de développement dure 19 mois. Le respect de ce délai extrêmement court nécessite une capacité de production qui fait des bureaux d'études un partenaire indispensable.

Au-delà du travail de bureau d'études, cette phase représente l'intégration de tous les éléments techniques et humains d'une infrastructure linéaire qui va devenir une réalité quotidienne pour l'ensemble des communes, des riverains et des acteurs politiques locaux. De nombreuses concertations sont à organiser avec tous ces intervenants, permettant de comprendre et de prendre en compte l'ensemble des problématiques locales.

Afin de répartir au mieux la charge considérable de travail que cela représente, le projet a été organisé en 6 sections. Chaque section a été confiée à une ingénierie : En partant du nord, les deux premières à Ingerop, les sections 3 et 5 à Arcadis, la section 4 à Coteba, la section 6 à Egis. Les ingénieries assurent également des missions transversales d'expertise à l'échelle de tout le projet : Ingerop l'hydraulique, Arcadis la géotechnique, Coteba pour les équipements et Egis l'environnement.

Pour piloter ces différents bureaux d'études, le GIE A65 a mis en place une cellule intégrée comprenant des personnes ayant des compétences particulières dans chacun de ces domaines.

Phase RÉALISATION

C'est la phase durant laquelle sont réalisés les plans d'exécution qui vont permettre la réalisation des travaux sur le terrain. Les bureaux d'ingénierie ont, à ce moment, une mission de suivi de la bonne exécution des contrats par les entreprises sous-traitantes. Ils retrouvent aussi, à cette occasion, une mission de maîtrise d'œuvre d'exécution.

Le rôle des bureaux d'ingénierie ne s'arrête pas le jour de l'inauguration. Même s'ils n'interviennent pas dans l'exploitation proprement dite, ils pourront être sollicités pour conduire des travaux de renouvellement ou de gros entretien.



SMS 2010 : Eiffage Travaux Publics affiche de nouvelles ambitions

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

Au-delà de l'utilisation des SMS (cf le précédent numéro du Fil d'Aliénor), de nouvelles actions de prévention sont menées pour réduire encore le nombre d'accidents sur le terrain. Bruno Saint-André, M. Sécurité de l'A65, fait le point.

L'objectif visé par l'opération SMS a-t-il été atteint ?

«La Direction générale d'Eiffage Travaux Publics, s'était fixée comme objectif juin 2009 pour la formation complète de tout son personnel horaire. A cette date, 98 % de ce personnel a suivi le cursus SMS, soit près de 11.000 personnes. Devant le succès remporté auprès des équipes sur le terrain, les chefs de chantiers ont souhaité être intégrés aux sessions de formation.

Certaines enseignes de travail temporaire témoignent aussi des modifications de comportement de leurs collaborateurs : meilleure connaissance des risques associés aux métiers mais également une diminution considérable du nombre d'accidents (le résultat obtenu n'avait jamais été atteint avant le chantier A65).

Les SMS ont été la première pierre dans la mise en place de différentes actions pour amener Eiffage TP vers son objectif de Zéro

Accident. En effet, les cursus SMS ajoutés à d'autres actions («Séminaires 1515, Chefs de Chantier», «Rencontres PPPP 1000, Direction Travaux») ont contribué à faire passer le taux de fréquence à 19,76 %, sous la barre de 20 %. En outre, 34 % des établissements ont démontré que «tendre vers zéro accident» peut être une réalité en obtenant un taux de fréquence égal à zéro.»

Comment comptez-vous tirer profit de ce succès ?

«Cette dynamique positive ne doit pas s'arrêter là. De telle sorte que des modules complémentaires ont été élaborés pour les industries et les carrières ainsi que le personnel de laboratoire. Par ailleurs, nous finalisons un module pour les services matériels et prévoyons le début du recyclage des SMS.»

Qu'entendez-vous par recyclage ?

«Jean Guénard, président d'Eiffage Travaux Publics, souhaite qu'un recyclage aux modules SMS soit effectué tous les trois ans par les salariés du groupe. A ce titre, nous remplaçons le module «Geste et posture» par un module plus complet «Santé en milieu



professionnel». L'objectif est de permettre aux compagnons tout au long de leur carrière de maintenir un équilibre entre leur santé et les sollicitations liées à leurs activités.»

Concrètement, comment souhaitez-vous l'organiser ?

«Ce module sera dispensé sur une journée entière. Durant cette journée, les animateurs aborderont les thèmes suivants : les addictions, la nutrition, les rythmes biologiques, l'esprit, le stress, les conditions climatiques, l'activité physique, les microbes, le bruit, les vibrations, les produits chimiques et l'accompagnement du salarié.»

Un homme, un métier : Chef d'équipe, coffrage

Marc Teyssier :

Je suis chef d'équipe en coffrage. Chez Eiffage depuis 8 ans, je dirige une équipe de cinq à six personnes qui effectuent ensemble une tâche bien particulière : le coffrage. Le coffrage sert à couler notamment le béton des piles d'un pont. Plusieurs équipes interviennent dans l'opération. D'abord, celles qui s'occupent du terrassement. Puis, les ferrailleurs. On commence par bétonner la base de la pile qu'on appelle semelle. On installe ensuite un coffrage de chaque côté du ferrailage qui a été préalablement positionné puis on y coule du béton. Le béton prend en une journée, la première levée est terminée, on passe à la suivante et ainsi de suite jusqu'au sommet !



Hommage

Le Fil d'ALIENOR salue avec émotion la mémoire de Philippe Beugnet, décédé le 27 février. Ingénieur méthode sur chantier Grands Travaux, il était reconnu pour son grand professionnalisme, son expérience en chantier autoroutier. Nordiste de cœur, il avait entamé sa carrière au sein de l'entreprise Beugnet Grands Travaux, qui était à l'époque le premier constructeur d'autoroutes en France, et avait réalisé notamment les chaussées béton de l'A26 (Calais-Troyes), soit 500 kilomètres, avant d'intégrer le groupe Eiffage en 1995 et passer du béton aux enrobés. Voyageur dans l'âme, aimant son métier de nomade, cet amoureux de la nature était apprécié unanimement par ses collègues pour ses qualités professionnelles et, tout autant, sa gentillesse et sa disponibilité. Adieu collègue, adieu l'ami !

Mots clés

GIE Groupement d'Intérêt Economique

OA Ouvrage d'art, constructions (ponts, tranchées) nécessaires à l'établissement d'une voie.

OANC Ouvrage d'art non courant (viaduc).

OH Ouvrage hydraulique.

PS Passage supérieur à l'autoroute.

PI Passage inférieur à l'autoroute.

Pile Piliers supportant le poids du tablier d'un pont.

Tablier Plate-forme qui constitue le plancher d'un pont.

Terrassement Opération par laquelle on creuse les sols, on déplace puis redépose les matériaux extraits de manière à modifier la forme naturelle du terrain.

TOARC Terrassements, Ouvrages d'Art, Rétablissements de Communication.