



le fil d'A'LIÉNOR

AUTOROUTE DE GASCOGNE

ÉDITO

Je souhaite, avant tout, saluer le tour de force accompli par Eiffage Travaux Publics et les entreprises travaillant à la réalisation de l'A65. Malgré un démarrage des travaux différé afin de prendre en compte les exigences nouvelles du Grenelle environnement et une météo particulièrement défavorable qui a connu son point d'orgue avec la tempête de janvier 2009, une part importante des retards a été comblée durant l'été.

La mobilisation constante de toutes les énergies et de tous les savoir-faire du groupe Eiffage et des entreprises partenaires porte ses fruits. L'A65 est devenue une réalité grâce aux efforts des équipes de construction mais aussi à la compréhension des riverains qui tout au long de l'été ont supporté, seize heures par jour, le ballet incessant des engins de terrassement.

Les efforts et les moyens colossaux déployés permettent aujourd'hui d'envisager une ouverture dans le courant du premier trimestre 2011. Avec seulement quelques mois de retard sur le calendrier initial !

■ Olivier de Guinaumont
Président d'A'LIÉNOR

ACTUALITÉ

Les aires de repos ont un nom



Les aires de repos de l'A65 sont **au nombre de six** en tenant compte des deux aires adossées à des aires de service. Elles ont toutes la particularité d'être implantées à proximité des diffuseurs et elles sont **communes aux deux sens de circulation** afin de limiter la consommation d'espace.

Au-delà des **aménagements paysagers**, A'LIÉNOR a souhaité souligner, lorsque c'était possible, les caractéristiques des territoires traversés. Les aires portent souvent le nom des communes sur lesquelles elles sont implantées. Néanmoins, A'LIÉNOR, de concert avec les collectivités locales, a tenté d'y

apporter une touche de poésie.

Sur ces aires de repos, les usagers trouveront parkings, sanitaires, installations pour pique-nique.

Toutes les aires de l'autoroute de Gascogne (repos et service) seront équipées de **points de tri sélectif**.

- Aire du Béarn Vert et Or (Thèze)
- Aire de l'Adour (Aire sur l'Adour)
- Aire du Marsan (Le Caloy)
- Aire de la Porte d'Armagnac (Arue)
- Aire du cœur d'Aquitaine (Captieux)
- Aire de Bazas (Bazas)

SOMMAIRE

→ L'A65 et vous P 2-3

AMÉNAGEMENT

Les passages à faune

FOCUS

Captieux : à cœur ouvert
Thèze veut doubler

→ Sur le terrain P 4

INNOVATION

Fibre optique, autoroute de l'information

PORTRAITS

Marc André et Yves Haller

SUPPLÉMENT

Eiffage Travaux Publics

Au fil du tracé

→ Le lancement P 1

→ Les carrières P 2

Un chapelet de carrières

→ Environnement P 2

Les mesures environnementales prises par le GIE

Aires de service : pas de hangar sans âme sur l'A65 !

Les deux aires de service, **l'une placée à Captieux, la seconde à Aire-sur-l'Adour**, rythmeront le parcours des automobilistes et leur proposeront dans un espace paysagé des zones de stationnement adaptées, quels que soient leurs véhicules (voiture particulière, poids lourd, caravane, camping-car, moto...).

Ces aires offriront en plus des espaces de détente extérieurs, une zone commerciale et des services spécialement dédiés aux usagers de l'autoroute de Gascogne : sanitaires, ravitaillement en carburant, restauration rapide et assise, espace boutique, mais aussi d'autres services (douches, espace change bébé, info touristique).

Leur réalisation et leur gestion sera confiée prochainement par A'LIÉNOR à des profes-

sionnels des services sur autoroute afin que ces installations soient opérationnelles dès la mise en service de l'A65.

A partir d'un cahier des charges très strict, les opérateurs devront concevoir des bâtiments **répondant aux impératifs du développement durable**. Les consommations d'énergie devront être maîtrisées par une isolation renforcée et des panneaux solaires en toiture afin d'obtenir des bâtiments à faible empreinte écologique.

Les installations devront également être respectueuses de l'architecture locale et **s'intégrer dans le paysage**. A Captieux, le bois sera la dominante et à Aire-sur-l'Adour, certaines façades seront ornées de galets de l'Adour.



Sanglier

AMÉNAGEMENT

Les passages à faune : jusqu'au rhinocéros !



Vison d'Europe

L'A65 comporte **500 ouvrages de transparence** sur les 150 kilomètres, soit un tous les 300 mètres. Le parcours est ainsi jalonné d'ouvrages de toutes tailles (de la buse de quelques dizaines de centimètres au viaduc de 444 mètres) qui permettent le passage d'animaux, ainsi que des cours d'eau.

Certains de ces ouvrages sont aménagés de manière à autoriser le transit des animaux même en cas de crues. Des circulations sous forme de « trottoirs » installés à des hauteurs variables pourvoient à ce principe de précaution.

Parmi ces 500 ouvrages, les plus grands sont les viaducs (au nombre de 15), qui sont construits pour renforcer la transparence de l'infrastructure, en laissant une large bande de terre de part et d'autre du cours d'eau, toujours dans le but de **faciliter les migrations animales**. Une vingtaine d'ouvrages mixtes (hydraulique et grande faune), d'une dizaine de mètres d'ouverture, complètent ce dispositif.



Cerf

En outre, quatre passages spécifiques pour la faune (dont trois dits supérieurs) ont été implantés à des endroits identifiés avec les fédérations de chasse comme étant des **cheminements habituels pour la très grande faune**, notamment les cerfs.

Les trois passages supérieurs, **en forme de diablo géant** –25 mètres d'ouverture pour 14 mètres de couloir!–, nécessitent également d'implanter devant chaque entrée, sur un territoire d'un demi-hectare, des

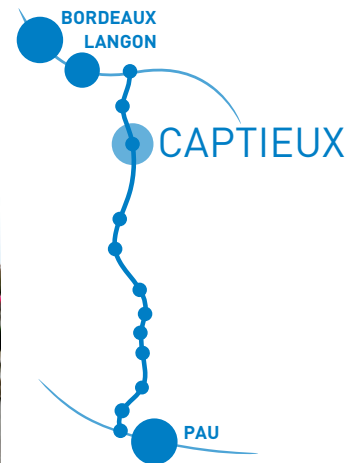
aménagements paysagers comprenant une nourriture qu'affectionne la grande faune afin de l'inciter à utiliser les passages qui lui sont destinés. Ces ouvrages en cours de construction seront bientôt visibles à Captieux et Retjons.

Pour chacun d'entre eux, **une convention pour l'entretien et le suivi des passages à faune** est passée avec différents organismes compétents.



FOCUS

Captieux : à cœur ouvert



Le canton de Captieux en sud Gironde accueillera l'un des dix diffuseurs de l'A65 et l'une des deux aires de service: l'aire du cœur d'Aquitaine.

« Obtenir une meilleure visibilité ».

C'est l'espérance du maire **Georges Bernard** pour Captieux, le cœur géographique de l'Aquitaine.

Cette commune de Gironde, forte de 1500 habitants joliment appelés Capsylvains et Capsylvaines, a dû trouver de nouveaux axes de développement après le départ dans les

années 1960 des troupes américaines. L'armée US avait installé un important camp au lieu dit « Le Poteau ».

Après la prospérité des années 1950 et 1960 vint la période de désindustrialisation larvée. Mais Captieux compte bien désormais maintenir ses activités qui tournent essentiellement autour du bois (scieries, sylviculture, etc).

Son maire affiche un bel optimisme quand il constate que les logements sociaux récemment créés se sont très vite remplis.

De l'avis de Georges Bernard, un regain de vitalité semble bien s'amorcer.

Pour mener son développement sans rien sacrifier de son identité, Captieux a choisi une thématique développement durable en créant une nouvelle zone d'activités. Le challenge est lancé pour cette commune rurale et fière de l'être, située à l'est du parc naturel régional des Landes de Gascogne.

Conformément à l'espérance du maire, l'A65 offrira aux usagers la possibilité de découvrir ce cœur de l'Aquitaine.

Thèze veut doubler

Le plus petit chef-lieu de canton du Béarn est appelé à disposer de la première sortie d'autoroute après Pau. Il espère doubler sa population dans les prochaines années.



Ensermé entre deux anciennes mottes féodales cernées par un chemin de ronde, le village-rue peut se targuer d'une ancienneté remontant au Moyen-Age. Mais le castelnau du XII^e siècle a vécu très longtemps sur lui-même. Après avoir reçu de Jeanne d'Albret, en 1560, le privilège de tenir marché, soit une presque totale autonomie financière, il fut nommé en 1790 chef-lieu de canton.

Depuis les années 1970, la population du bourg, rurale au départ, ne cesse d'augmenter malgré un léger fléchissement dans les années 1980. Elle atteint 900 habitants et sa sociologie évolue très vite.

Le premier tiers est composé d'agriculteurs, le deuxième de jeunes retraités souvent issus de l'armée qui ont fait bâtir à Thèze après avoir travaillé à Pau, le troisième de Palois qui accèdent ici à la propriété tout en continuant à travailler dans la grande ville du Béarn.

« Entre le Béarn et le Pays Basque, nous avons été les oubliés du maïs », résume le maire, **David Duizidou**, qui exerce la profession d'infirmier en libéral. Devant le développement prévisible et espéré de sa commune, il se préoccupe déjà de l'accueil des futurs habitants. Des écoles aux commerces en passant par les entrées

d'agglomération à élargir, rien n'échappe à la vigilance de Monsieur le Maire qui souhaite offrir un panel de services toujours plus important à ses concitoyens et travaille au maintien sur place des services publics, notamment La Poste.

La mairie et la communauté de communes souhaitent inciter les usagers de l'autoroute à quitter l'A65 avant de rejoindre Pau afin de découvrir les beautés de la région. Pour atteindre cet objectif, ils cherchent dès à présent à augmenter les capacités d'accueil tout en imaginant de nouvelles activités culturelles.

INNOVATION

Fibre optique, autoroute de l'information



Qu'est-ce qu'une fibre optique ?

Il s'agit d'un câble qui possède 60 minuscules fibres de verre réunies par paires. Ce câble est donc constitué de 30 paires de fibres de verre, aux capacités de transport gigantesques.

Quel est son intérêt ?

Une seule paire de fibres classiques peut alimenter 10000 abonnés internet. Le câble va de bout en bout de l'itinéraire et se raccorde sur des équipements similaires sur l'A62 et l'A64. Ces fibres sont donc reliées au réseau filaire national. Il s'agit d'un réseau de transport de signal informatique qui peut se raccorder sur le réseau internet ou sur des destinations dédiées à des entreprises. La similitude est grande entre l'utilisation qui peut être faite des rubans de bitume et le fonctionnement des fibres optiques. Pour aller du nord au sud de la France, les autoroutes et leurs raccordements permettent d'utiliser d'autres autoroutes. C'est exactement de la même façon que fonctionnent les fibres optiques pour véhiculer les informations.



Pourquoi l'A65 s'équipe-t-elle de fibres optiques ?

D'abord pour des raisons techniques d'exploitation. Ces fibres optiques vont véhiculer :

- la téléphonie afin de pouvoir se joindre d'un centre d'entretien à un point d'appui à une gare de péage ;

- la vidéosurveillance ;
 - les informations techniques comme des moyens de pilotage à distance des gares automatiques ;
 - les communications émanant des postes d'appel d'urgence, situés tous les deux kilomètres ;
 - la radio 107,7. Émanant d'un studio, elle est acheminée par fibre optique vers des émetteurs situés tous les dix à quinze kilomètres. Ce procédé permet d'obtenir une bien meilleure qualité de signal ;
 - le pilotage des panneaux à message variable implantés sur l'autoroute.
- Six paires de fibres sont nécessaires pour le transport de toutes ces données.

Que peut apporter cette fibre optique à la région ?

La fibre a été initialement installée comme outil d'exploitation. De ce fait, elle a de nombreux points de sortie tout au long de l'itinéraire. Tous ces points sont des possibilités d'entrée ou de sortie à disposition des collectivités ou d'autres opérateurs. **La fibre n'est pas emprisonnée dans l'A65. De nombreuses communes, qui ne disposent pas actuellement de l'ADSL, pourront désormais facilement s'y raccorder.** Au-delà du grand public, c'est un fabuleux équipement de transport des données qui est proposé aux entreprises.

PORTRAITS



Marc André
59 ans

Titulaire d'un DUT de génie civil, j'ai fait mes premières armes chez Dumez avant d'intégrer Eiffage en 1996. J'ai participé à la construction du viaduc de la Grenette pour le TGV Est, du viaduc de Millau et du tunnel de la LGV Perpignan-Figueras entre la France et l'Espagne.

Je suis actuellement responsable des ouvrages d'art sur les TOARC* 5 et 6 ce qui m'amène à diriger les travaux. Mon activité consiste surtout à aider les gens à faire ce qu'ils ont à faire.

Actuellement, 180 à 190 personnes (une trentaine du groupe et les sous-traitants) travaillent sur les TOARC 5 et 6. Dans cette partie du tracé, on trouve 52 ouvrages parmi lesquels 5 ouvrages d'art non courants (OANC).



Yves Haller
48 ans

Après des études d'ingénieur, j'ai commencé mon parcours professionnel dans un bureau d'études. J'appartiens au groupe Eiffage depuis 1991. J'ai passé quatre ans sur le métro de Rouen, trois ans en Maurienne pour un tronçon d'autoroute en montagne en tant que conducteur de travaux, puis quatre années en Pologne à Poznan, dix-huit mois au Portugal, trois ans à Mulhouse et quelques mois à Lyon avant d'arriver sur l'A65.

Je suis actuellement directeur de chantier sur le TOARC* 2 qui est découpé en trois corps d'activités principales : le terrassement, les ouvrages d'art et les rétablissements de chaussée.

*TOARC : Lot de Terrassement, Ouvrages d'Arts, Rétablissement de Communication

www.a65-alienor.com

SITE WEB



Au fil du tracé

Supplément travaux "le fil d'ALIÉNOR - Autoroute de Gascogne"

03



LE LANÇAGE

Édito

LA MÉTÉO AVEC NOUS

La météo a enfin décidé de sourire à l'A65. **L'été puis l'arrière-saison ont été favorables.** En conséquence, on constate un avancement significatif des travaux, notamment du terrassement qui a rattrapé son retard sur les ouvrages. On peut considérer que les travaux de l'A65 sont à **75 % d'avancement** sur ces deux secteurs. Il convient désormais de permettre aux entreprises de chaussée de réaliser leurs travaux dès le début de l'année 2010.

Pour la fin de l'année 2009, les objectifs sont :

- La livraison aux entreprises de chaussée d'au moins 30 % de la surface des couches de forme du projet.
- Pour le TOARC 5, le plus avancé, l'achèvement de l'intégralité de la plateforme de terrassement afin que l'entreprise de chaussée puisse commencer les travaux de manière significative.
- Le début de la construction des bâtiments, ce qui va permettre de basculer dans la phase équipement dès le printemps.

Comme le terrassier l'a fait pendant l'été avec la mise en place du travail posté, il revient désormais **aux entreprises de route de mettre les bouchées doubles.** Initialement, il avait été prévu sur l'A65 trois centrales pour faire de l'enrobé. Il y en aura six ! Les moyens de transport seront eux aussi augmentés. Les matériaux nécessaires sont d'ores et déjà sur des plateformes de stockage afin de constituer un approvisionnement anticipé.

Tout est bien qui continue bien !

Michel Oléo
 Directeur GIE A65 Pau-Langon



Ces ponts qui se lancent et s'élancent sur l'A65

Les ponts enjambent des routes, des voies ferrées voire des habitations. Construire le pont, non pas dans la vallée mais sur l'un des côtés avant de le « glisser » sur ses piles, permet de réaliser l'ouvrage avec une plus grande sécurité et pour un moindre coût. 90 % de l'activité est ainsi réalisée sur la terre ferme.

La technique

Un pont de taille importante n'est jamais d'un seul tenant, il est constitué de l'assemblage de plusieurs tronçons. Chacun mesure en moyenne 25 mètres de long pour un poids variant entre 30 et 90 tonnes.

La technique de mise en place la plus courante consiste à construire le pont sur l'un des côtés du site puis à le déplacer horizontalement afin qu'il se retrouve à la verticale de ses piles. On parle ainsi de lancement ou de lançage.

L'ouvrage définitif est équipé provisoirement d'un avant-bec profilé. Cette structure modulable légèrement orientée vers le haut, permet à l'ouvrage de franchir de grandes brèches et d'accoster plus facilement sur les différentes piles.

Le lancement s'effectue à l'aide d'un treuil à câble et d'un système de mouflage qui démultiplie l'effort. Ce choix de matériel est directement dépendant du poids du pont à lancer. Lorsque l'ouvrage est mis en

place, on le pose sur ses appuis.

Lors d'un lancement, le pont « avance » à une vitesse de 25 à 30 mètres à l'heure. Dans les cas extrêmes, un matériel hydraulique est utilisé en remplacement des treuils à câble. Notamment lorsqu'il s'agit de déplacer des ouvrages très lourds qui nécessitent la mise en œuvre d'un dispositif de traction capable de tirer plus de 300 tonnes. Ces matériels nommés « vérins avaleur de câble » dont les capacités unitaire peuvent atteindre 600 tonnes, grippent le câble, le tirent, le bloquent puis repartent le chercher aussitôt. On peut en installer plusieurs en parallèle. Ainsi, il n'y a quasiment pas de limite technique aux lancements. Au-delà de certaines brèches à franchir, ce sont plutôt des considérations économiques qui fixent les limites du lancement.

Cette technique a été mise en œuvre pour lancer la plupart des viaducs de l'A65, notamment les 2430 tonnes du tablier du viaduc du Gabas.

Une fabuleuse histoire

Eiffel, issue de la fusion de sociétés prestigieuses dans le domaine de la construction métallique dont les ateliers Gustave Eiffel, est l'un des leaders de la construction métallique en France et en Europe, filiale depuis 1992 d'Eiffage.

- > **1866 :** création des ateliers de construction Gustave Eiffel et A. Moisant
- > **1887 à 1889 :** construction de la Tour Eiffel pour l'Exposition universelle de 1889
- > **1898 à 1900 :** construction du Grand Palais pour l'Exposition universelle de 1900
- > **1966 :** création de la CFEM (Compagnie française d'entreprises métalliques)
- > **1979 :** le groupe sidérurgique Usinor prend le contrôle de la CFEM

- > **1982 à 1984 :** travaux de restructuration de la Tour Eiffel
- > **1988 :** inauguration de la pyramide du Louvre, réalisée par la CFEM
- > **1989 :** la CFEM devient Eiffel constructions métalliques
- > **1992 :** création du groupe Eiffage
- > **2002 à 2004 :** Eiffel réhabilite le Grand Palais et réalise le tablier du viaduc de Millau
- > **2005 :** acquisition de Goyer, leader français de la façade de prestige
- > **2005 à 2007 :** construction du Pont Levant Gustave Flaubert à Rouen



Les carrières

Un chapelet de carrières

Pourquoi des carrières : la genèse

Un grand projet linéaire suppose des mouvements de terre importants (déblais et remblais). L'objectif est d'être aussi autonome que possible en utilisant la terre de déblais pour les remblais. Sur l'A65, certaines parties du tracé sont déficitaires et nécessitent de faire appel à des matériaux extérieurs pour un volume d'environ 2,5 millions de m³.

Plutôt que de transporter des matériaux sur de très grandes distances, il est apparu préférable, dans le souci d'une meilleure prise en compte de l'environnement et notamment des émissions carbone, de les trouver sur place. Le GIE a donc choisi d'ouvrir plusieurs carrières de taille limitée à proximité immédiate des zones déficitaires, au lieu d'une seule, plus importante, qui aurait nécessité des transports importants.

Maitriser le foncier

Avant d'ouvrir une carrière, il est nécessaire de vérifier que les matériaux sont exploitables puis de se rendre maître du terrain. La parcelle peut être achetée mais la plupart du temps, le

propriétaire concède par contrat à la société le droit d'exploiter ce terrain.

L'exploitation

Elle se fait après avoir défini l'impact environnemental et n'est accordée que moyennant des mesures de réhabilitation adaptées. Elle doit être éloignée des habitations et ne pas se trouver en zone humide, deux contraintes obligatoires.

L'environnement

Au regard de la législation française, une carrière est considérée comme une installation pouvant générer des nuisances. Les procédures d'obtention des autorisations, comportant notamment une enquête publique, sont donc très méticuleuses et durent une dizaine de mois. Des études écologiques très détaillées sur tous les cortèges floristiques et faunistiques (qu'il s'agisse d'insectes, de mammifères, de poissons, etc.) sont notamment demandées par la DIREN (Direction régionale de l'Environnement). Il faut bien sûr obtenir l'avis favorable du propriétaire mais aussi l'accord de la municipalité concernée.



Environnement

Les mesures environnementales prises par le GIE

Le bilan carbone

Une multitude de petites carrières avec un rayon d'action de deux kilomètres de chaque côté ont permis d'améliorer de façon drastique le bilan carbone, en raison de la faible distance parcourue par les camions.

Le défrichement

Pour un hectare de pins défriché, il sera replanté un hectare de feuillus, ce qui accroît notablement la biodiversité.

Les chantiers

Les travaux n'ont pu commencer qu'après la protection effective des surfaces environnementales.



La remise en état des sites

Les travaux terminés, des plans d'eau biogènes seront mis en place, permettant le retour de la biodiversité par des pentes adaptées.



Les sites de carrières de type emprunts

- E1 : carrière d'Auros, 170 000 m³
- E2 : carrière d'Artigolle (Captieux), 450 000 m³
- E3 : carrière de Taste (Captieux), 450 000 m³
- E4 : carrière de Cap Bouès (Captieux), 370 000 m³
- E5 : carrière de Pradères (Captieux), 170 000 m³
- E6 : carrière de Retjons, 500 000 m³
- E7 : carrière de l'Uzan, 400 000 m³
- E8 : carrière de Momas, 900 000 m³
- E9 : carrière de Lescar, 500 000 m³