



le fil d'A'LIÉNOR

AUTOROUTE DE GASCOGNE

ACTUALITÉ

6 mois après ?

Où en est-on six mois après la reprise des travaux ? Dès le feu vert donné en juillet 2008, les travaux préparatoires interrompus en janvier ont repris sous le pilotage du GIE A65 (groupement d'entreprises Eiffage mandaté par A'LIÉNOR pour concevoir et construire l'autoroute), avec pour objectif de mettre en service l'ouvrage dans les meilleurs délais.

La première étape ? Reprendre les travaux de déboisement qui avaient été arrêtés et permettre aux archéologues de finir les diagnostics archéologiques un temps suspendus. Les efforts ont porté sur le département des Landes qui n'avait pas encore pu être ausculté. À ce jour, la quasi-totalité du tracé a été sondée et 20 fouilles ont déjà été prescrites par le Préfet de région sur proposition des services de l'archéologie.



Dès la libération des terrains par les archéologues, les équipes d'**Eiffage Travaux Publics** ont œuvré à dévier les différents réseaux : gaz, eau, électricité, drainages, irrigation... et à réaliser les différents rétablissements nécessaires

au maintien des circulations des riverains, et des exploitants agricoles et sylvicoles.

Une fois ces opérations préalables achevées, les travaux de masse ont pu commencer progressivement à partir du mois de septembre : au total, 14 millions de m³ de terre devront être déplacés. Les travaux ont démarré partout où cela était possible avec un effort particulier du **GIE A65 Eiffage Travaux Publics** sur le Piémont Pyrénéen, là où les mouvements de terre sont les plus importants et techniquement les plus compliqués à cause du relief chahuté et de la nature des sols.

Le Génie civil et notamment les ouvrages d'art ne sont pas en reste. Sur les 15 viaducs que compte l'autoroute de Gascogne, 8 ouvrages



Lançage du tablier du Viaduc du Gabas

sont démarrés : 2 en Gironde et dans les Landes, 4 dans les Pyrénées-Atlantiques. Les 100 premiers mètres de tablier du viaduc assurant la traversée de la vallée du Gabas (64) ont été lancés par **Eiffel**, le 8 décembre dernier. C'est l'ouvrage le plus important du projet avec ses 444 m de long et ses 26 m de haut.

De nombreuses équipes travaillent aussi d'arche-pied à la construction des ouvrages de rétablissement des voies existantes, afin de créer de grandes portions continues du tracé de la future A65 pour limiter les circulations de chantier sur les voiries locales.

«Le chiffre : 14 millions de m³ déplacés sur la totalité du tracé.»

Les travaux de construction sont maintenant bien lancés malgré les difficultés liées à leur décalage en période hivernale. La météo reste une grande inconnue. L'automne a été particulièrement pluvieux cette année. Les terrains détremés et impraticables ont souvent contraint les machines à l'arrêt. Espérons que le dicton béarnais «octobre brumos ; ivèrn ruinos» (octobre pluvieux ; hiver ruineux) ne se vérifiera pas et que la météo des prochains mois sera plus clémente afin de limiter les retards accumulés.

Et l'environnement ?

L'ouvrage que nous réalisons aujourd'hui intègre, dans sa conception et ses méthodes de construction, le haut niveau d'exigence environnementale requis depuis le

Grenelle Environnement. Un soin tout particulier est apporté par le constructeur, avec l'aide des services de l'Etat, au respect des engagements pris dans ce domaine. Sans attendre la fin de la construction, A'LIÉNOR travaille à reconstituer l'équivalent de 1400ha de territoires au titre de la compensation environnementale associée au projet.

Près de 200ha sont en cours de définition et ont été présentés au Comité de Suivi institué par le Préfet de région qui s'est réuni pour la première fois le 14 janvier dernier.

■ Olivier de Guinaumont
Président d'A'LIÉNOR

SOMMAIRE

- >> **L'A65 et vous** P 2-3
ORGANISATION DU SDIS 40
Feux : la forêt landaise sous surveillance
Les pompiers et l'A65
- LA SOUS-TRAITANCE**
Un indispensable apport
- >> **Sur le terrain** P 4
CLIN D'ŒIL
L'A65 fait marcher les pèlerins de Saint-Jacques !
PORTRAITS DE FEMMES
Elles travaillent pour vous !

SUPPLÉMENT
Eiffage Travaux Publics

Au fil du tracé

ORGANISATION DU SDIS 40

Feux : la forêt landaise sous surveillance



Une détection des feux naissants la plus précoce possible.

Très caractéristiques du Sud-Ouest et profitant des avantages offerts par un terrain plat, 19 tours de guet surveillent en permanence le territoire des Landes. Elles émergent au-dessus de la canopée à une hauteur de 40 mètres. Le système de

vidéo-surveillance traque chaque fumée sur les 620 000 hectares de forêt concernés. Toutes les images sont retransmises vers le centre de contrôle de Mont-de-Marsan où des veilleurs font partir les équipes d'intervention.

“Les Landes possèdent 50 unités *Feux de forêt*. Chacune est composée de cinq sapeurs-pompiers, deux camions de lutte contenant 3 000 litres d'eau et d'un véhicule 4x4 de commandement”.

Grâce à la mise en place de ces diverses procédures, le nombre de départs de feux a diminué dans les Landes depuis 2006. Ils sont pour 40 % d'origine non définie, 36 % dus à des causes accidentelles, 3 % liés à la malveillance et 18 % à la foudre. Pendant les saisons à orages, la proportion de feux initiés par la foudre peut grimper jusqu'à 40 %.

Les Landes possèdent 50 unités *Feux de forêt*. Chaque unité est composée de cinq sapeurs-pompiers, deux camions de lutte contenant 3 000 litres d'eau et d'un véhicule 4x4 de commandement. Dans les périodes à risque, trois unités sont envoyées sur chaque départ de feu. L'attaque est donc massive et localisée très précisément grâce aux outils de vidéo-surveillance.

La formule est connue : “Le verre d'eau dans la première seconde, le seau d'eau dans la première minute et les camions de pompiers dans la première heure”.

La stratégie, nationale, de lutte contre les feux de forêt consiste à attaquer de manière dynamique et massive les feux naissants, le plus rapidement possible. Trois principes ont été mis en place.

Un maillage du territoire

L'espace est aménagé pour pouvoir lutter contre le feu. Pistes, points d'eau mais aussi centres de secours et tours de guet sont répartis sur le massif forestier afin de surveiller

les naissances de feu. Dans les périodes de risque très élevé, la mise en place de patrouilles contribue à resserrer encore ce maillage.

Une mobilisation des moyens de lutte proportionnée au risque

La montée en puissance des moyens est liée aux facteurs de risque établis par Météo France. Dans les périodes considérées comme à risque modéré, sévère ou très sévère, des pompiers supplémentaires sont casernés par précaution afin d'avoir une réponse opérationnelle immédiate. Dans le Sud-Ouest, les deux périodes identifiées comme favorables aux feux de forêt sont mars-avril et juillet-août.

Les pompiers et l'A65



Unité Feux de forêt

Formation des cadres de l'A65

Les cadres du chantier ont suivi quatre sessions de formation et de sensibilisation aux feux de forêt. Cette formation a mis l'accent sur les fonctions à la fois économiques, sociales et écologiques de la forêt des Landes, avec rappel d'un lourd passé. L'incendie le plus meurtrier provoqua en 1949 la mort de 82 personnes. Enfin, les bonnes conduites à tenir pour éviter les feux et celles qui sont concrètement efficaces sont étudiées au cas par cas.

Une collaboration étroite

Les poussières inhérentes au chantier peuvent leurrer les caméras de surveillance. Les pompiers possèdent les coordonnées de toutes les personnes concernées sur le chantier afin de vérifier au plus vite l'origine des diverses fumées.

Des procédures adaptées

Des procédures spécifiques ont été mises en place en cas de feu et surtout en cas d'accident corporel sur le chantier de l'autoroute. A'LIÉNOR a conçu un plan de sécurité et de secours avec des points de rencontre sur chaque tronçon. Les pompiers ont référencé sur le GPS de leur système d'alerte tous ces points de rencontre. Cette mesure permet un gain de temps important sur les interventions.



Terrassements - Plateau de Garlin (64)

LA SOUS-TRAITANCE

Un indispensable apport

Même une société de l'importance d'Eiffage fait appel à des entreprises extérieures. Sur le chantier de l'A65, au moins 30 % du montant des travaux est confié, par A'LIÉNOR, à des entreprises tierces suivant les termes du contrat de concession.

Ainsi le concessionnaire fera exécuter au moins 30% du montant des travaux par des tiers (entreprises non liées, non groupées à A'LIÉNOR). Il peut s'agir aussi bien de travaux de gros œuvre, de second œuvre, d'équipement, de béton ou de métal.

Pour le chantier de l'A65, ces 30 % représentent 208 millions d'euros en valeur novembre 2005.

Pour tout marché au-delà du seuil de 5 millions d'euros, le concessionnaire suit une procédure très proche de celle prévue par la directive européenne aux marchés publics. En pratique, A'LIÉNOR publie dans le JOUE (Journal Officiel de l'Union Européenne) un avis d'appel à candidature européenne ainsi qu'un autre, identique, destiné aux entreprises françaises, le plus souvent dans le Moniteur (revue spécialisée BTP). Cette procédure permet une information large auprès des entreprises.

En-dessous du seuil de 5 millions d'euros, A'LIÉNOR peut être amené à sous-traiter de petits contrats qui font l'objet d'une procédure simplifiée, comme du déboisement ou des déviations de réseau.

Le tracé de l'A65 est divisé en 6 tronçons appelés TOARC et la totalité d'un TOARC (Terrassements, Ouvrages d'Art et Rétablissement de Communications) peut être confiée à une ou plusieurs entreprises différentes. C'est le cas du TOARC 1. Parfois, des ouvrages particuliers peuvent être sous-

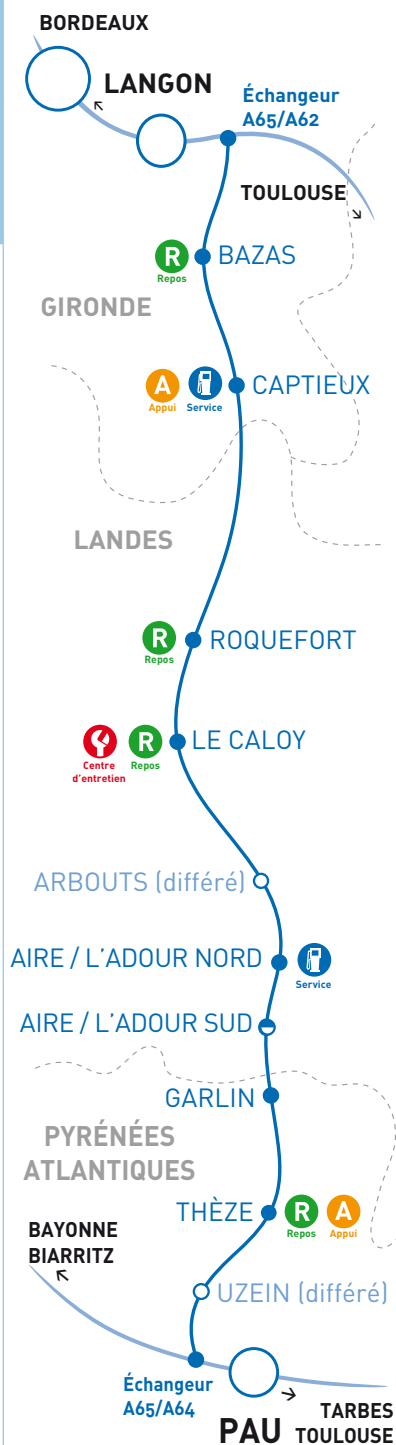
traités, notamment les ouvrages d'art non courants comme les grands viaducs. A'LIÉNOR doit réaliser quinze viaducs sur le tracé de l'A65. Ces ouvrages d'art non courant ont été regroupés en six lots dont plusieurs sont sous-traités. D'autres entreprises seront sollicitées à divers moments de l'avancement des travaux, notamment pour tout ce qui concerne la chaussée elle-même.

Dans la phase ultime des travaux, la signalisation, les équipements de sécurité, la peinture, les systèmes de communication, les bornes d'appel d'urgence et les clôtures, les entreprises extérieures ne seront pas davantage oubliées.



Installations de chantier - Thèze (64)

LE TRACÉ



À SAVOIR...

L'A65 en bref

- > **Autoroute à 2 x 2 voies de Langon à Pau : 150 km**
- > **Trois départements traversés :**
Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques

Dates clés

- > **Automne 2008 :**
démarrage du chantier
- > **Octobre 2010 :**
mise en service de l'autoroute

- > **Investissement total :**
près de 1,2 milliard d'euros
- > **Construction :** 880 M€ HT
- > **30 % de la valeur des travaux,**
soit plus de 200 M€ HT, **sous-traités à des entreprises indépendantes**
- > **Durée de la concession :** 55 ans

Site Internet

- > Retrouvez toute l'actualité de l'A65 sur www.a65-alienor.com





Aire-sur-l'Adour

Depuis le 20 juillet, le chemin qu'empruntent habituellement les pèlerins au sud d'Aire-sur-l'Adour, près du lac du Brousseau, a été dévié pour des raisons de sécurité, sur un secteur de 3 à 4 kilomètres. Jusqu'au 1^{er} mars 2009, les marcheurs ne passent plus au sud mais au nord du lac.

CLIN D'ŒIL

L'A65 fait marcher les pèlerins de Saint-Jacques !

La déviation rallonge d'un peu plus d'un kilomètre la marche des pèlerins dans cette zone. La boucle mise en place par A'LIÉNOR utilise un chemin de balade et une partie de route avant de rejoindre le GR 65 (Grande Randonnée). Lorsque ce tronçon d'autoroute sera terminé, le chemin sera, bien sûr, rétabli dans son tracé d'origine.

A'LIÉNOR a pris contact avec les gîtes des amis de Saint-Jacques-de-Compostelle pour recueillir leur avis et conseils sur l'emplacement et le contenu des panneaux conçus par A'LIÉNOR pour l'information des pèlerins. Plusieurs églises locales ainsi que des offices du tourisme ont été consultés.

La signalétique employée par A'LIÉNOR reprend la fameuse petite coquille (l'insigne du pèlerinage depuis le Moyen-Âge) accompagnée d'une flèche jaune si familière aux marcheurs de Saint-Jacques. Les panneaux explicatifs implantés au début de la déviation sont rédigés en anglais et en français pour faciliter la vie des nombreux pèlerins étrangers.

La préoccupation d'A'LIÉNOR de ne pas mettre en difficulté les pèlerins de quelque façon que ce soit semble avoir été tout particulièrement appréciée. Le "Miami, dodo", la bible des randonneurs, informe ses lecteurs de cette modification d'itinéraire.

PORTRAITS DE FEMMES

Elles travaillent pour vous !



■ Sandrine Chotard
Ingénieure environnement
■ GIE A65 Pau - Langon

“Je suis une spécialiste des eaux souterraines.”

Après des études de géologie, puis d'hydrogéologie, mes premières expériences professionnelles m'ont conduite dans des bureaux d'étude où j'ai réalisé, entre autre, des dossiers d'ouverture de carrières et des dossiers "loi sur l'eau" avant de rejoindre Eiffage pour un poste de responsable environnement sur un chantier.

Sur le projet de l'A65, j'ai participé à la phase conception, maintenant mon activité concerne la phase travaux. En phase conception, nous formions une équipe de quatre ingénieurs "environnement" en charge de missions à la fois transversales et thématiques. Désormais, nous sommes en phase travaux et je suis restée au niveau de la Direction Technique avec les fonctions principales suivantes :

- > **vérifier que les prescriptions travaux sont appliquées** au moyen de visites de terrain, d'audit et de la remontée des informations chantier via les correspondants environnement de la Direction Travaux,
- > **suivre l'instruction de six dossiers d'ouverture de carrière** spécifique à l'A65. Le déficit en matériaux de remblai pour le chantier implique l'ouverture d'un certain nombre de carrières situées au plus près du tracé afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et avoir ainsi un bilan carbone satisfaisant,
- > **suivre les éventuels incidents environnementaux** du chantier,
- > **répondre aux demandes des différentes administrations** en charge du suivi environnemental du chantier,
- > **participer au volet des mesures compensatoires** de l'A65.



■ Géraldine Evenou
Technicien Géomètre
■ Société Fougerolle Ballot
Terrassement

“J'ai un BTS de Travaux Publics et une formation de géomètre qui a duré un an à Egletons.”

Mon métier consiste à implanter le projet autoroutier, les déviations et les réseaux divers qui s'y rattachent. Nous avons des appareils topographiques contenant toutes les caractéristiques du chantier que nous matérialisons avec des piquets où nous portons toutes les indications afin que les travaux les appliquent. J'ai travaillé sur de nombreux chantiers avant l'A65 : plate-forme Toyota à Onnaing, l'A29 à Aumale, St Quentin, Cahors, Millau, Tours.

Concrètement, j'ai réceptionné aujourd'hui une plate-forme. C'est une surface qui ressemble à un parking et qui doit être à un niveau bien défini. Je vérifie ses dimensions. J'implante les piquets pour définir cette zone en altitude et en planimétrie. Je fixe les points de conformité du projet qui doivent être respectés par les travaux et je contrôle ensuite l'exactitude des travaux effectués, si besoin je les corrige.

Mon travail consiste donc à intervenir au début et à la fin de la mise en forme de l'autoroute.

Le géomètre matérialise donc l'autoroute avec des piquets. La topographie se vit en 3 dimensions. C'est du concret ! C'est un travail très physique, le matériel est lourd. On travaille par tous les temps dans la boue, les ronces, les hautes herbes ou carrément en forêt, si nécessaire.