

OBJECTIF

A63

A63 ONDRES / SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE LES TRAVAUX ONT DÉMARRÉ DANS LES LANDES

ENVIRONNEMENT

LE PARTAGE DE SAVOIR-FAIRE
AU SERVICE D'UN
DÉBOISEMENT MAÎTRISÉ

PAGES 9 À 10

À LA UNE

ONDRES
SAINT-GEOURS-
DE-MAREMNE

PAGES 3 À 4

ZOOM SUR...

LA SÉCURITÉ

PAGE 15

ÉDITORIAL

D'UN CHANTIER À L'AUTRE

Le troisième acte de l'aménagement à deux fois trois voies de l'autoroute A63 par VINCI Autoroutes est à présent engagé sur le terrain. Les premiers travaux entre Saint-Geours-de-Maremne et Ondres sont dorénavant bien visibles le long du tracé.

Parallèlement, pour ne pas gêner le trafic estival, ceux de la section Biarritz - frontière sont mis en suspens pendant l'été pour se terminer à l'automne avec la mise en œuvre du revêtement des nouvelles chaussées.

Dans ces deux cas, et sur l'ensemble des chantiers de VINCI Autoroutes, les priorités sont toujours les mêmes : assurer la sécurité des utilisateurs de l'autoroute, garantir celle des intervenants du chantier qui travaillent souvent à quelques dizaines de centimètres du trafic, réduire au strict inévitable la gêne à la circulation.

Ces objectifs intangibles conduisent à une organisation de chantier très contrainte : espace de travail réduit derrière des séparateurs lourds ; ateliers regroupés dans des plots de quelques kilomètres en exploitant au mieux les accès extérieurs possibles ; travaux de nuit lorsque la disponibilité de toute une chaussée est inévitable...

On peut avoir quelquefois l'impression que les travaux s'étirent en longueur. Compte tenu de ces contraintes fortes, du volume d'aménagements à réaliser, assez inhabituel ici, et des aléas que comportent les chantiers sur de l'existant, c'est en fait une prouesse de tenir les délais.

Cela a toujours été le cas jusqu'à présent, et ce succès nous le devons pour beaucoup à Gilles Riondy, qui s'est très fortement investi dans cette opération, au point de l'incarner aux yeux de beaucoup d'interlocuteurs.

Il vient de passer le relais à Valéry Lemaire et je tiens à saluer ici la qualité de son action et la ténacité dont il a fait preuve (il en faut beaucoup pour mener à bien une telle opération), mais aussi sa capacité à créer de l'adhésion autour du projet qui est devenu ainsi, dans les faits, le projet de toutes les parties intéressées.

La réussite sera, je n'en doute pas, au rendez-vous également sur le chantier nord qui se déploiera en grande masse dès la rentrée de septembre.

Je sais pouvoir compter pour cela sur Valéry Lemaire et son équipe de la direction d'opérations, sur le maître d'œuvre Egis et sur les groupements Valérian et Guintoli ainsi que sur l'accompagnement bienveillant et efficace des équipes d'exploitation.

Rendez-vous à la fin de la première saison, à l'été 2018, pour mesurer le chemin parcouru.



Gilles Calas
Directeur de la construction
de VINCI Autoroutes.

SOMMAIRE

À LA UNE

- Dans les Landes, les travaux ont démarré... 3

SUR LE TERRAIN

- A63 Landes : un nouveau pont-route à Labenne 5
- A63 Pays basque : une autoroute à haute performance 7

ENVIRONNEMENT

- Le partage de savoir-faire au service d'un déboisement maîtrisé 9

SUR LE RÉSEAU

- Sécurité, confort et fluidité au péage 11

RENCONTRE

- Le Basque se parle aussi sur l'autoroute 13

ZOOM SUR...

- Sécurité et Biodiversité 15

OBJECTIF A63 Responsable de la publication : Gilles Riondy - Responsables de la rédaction : Noémie Aumaître, Laurence Brassac - Rédaction : Noémie Aumaître, Jean-Louis Bordenave, Caroline Jardri, Valéry Lemaire, Gilles Riondy, Laure Vaysse - Photos : Agence PJC, Balloide photo Bayonne, Jean-Louis Bordenave, Michel Garnier, Jean-Philippe Moulet, Photothèque VINCI Autoroutes - Réalisation : agence-valeursdusud.fr - Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2009 - ISSN : 1289-608
ASF, Direction Opérationnelle de l'Infrastructure Ouest - Europarc - 22, avenue Léonard-de-Vinci - 33608 Pessac Cedex - Tél. : 05 57 89 00 10
ASF - Société anonyme au capital de 29 343 640, 56 euros - Siège social : 12, rue Louis Blériot - CS 30035 - 92506 Rueil-Malmaison Cedex - www.vinci-autoroutes.com



Terrassement des pistes latérales d'accès au chantier.

DANS LES LANDES, LES TRAVAUX ONT DÉMARRÉ!

■ Déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en février 2016, l'aménagement à 2x3 voies de l'A63, entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne constitue un challenge de taille : 2 ans et demi pour élargir 27 kilomètres. Débutés en mars 2017, les travaux préparatoires vont bientôt laisser place aux travaux de grande masse. Retours sur ces derniers mois.

LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES, UNE OPÉRATION EN TROIS TEMPS

L'aménagement à 2x3 voies a nécessité l'acquisition de terrains, bâtis ou non. Près de 100 hectares ont ainsi été nécessaires et 300 riverains ont été concernés. Une fois ces terrains achetés, les limites d'emprise ont été définies après le passage d'un géomètre. Ce travail fondamental a permis de matérialiser la

superficie nécessaire pour réaliser les travaux. Suite à cette opération appelée la "libération d'emprise", des archéologues ont opéré des recherches préventives sur les zones dites à enjeu. Enfin, s'en est suivie l'étape de déviation des réseaux sans laquelle les travaux ne peuvent débuter. Les réseaux enterrés (eau, électricité, gaz) susceptibles de gêner la bonne marche du chantier ont été recensés. Par la suite, des corridors réseaux ont été définis

permettant de guider les différents concessionnaires de ces réseaux sur un même passage. À l'issue de la présentation du projet, une convention a été signée entre l'ensemble des parties prenantes et les opérations de réseaux ont pu débuter (120 ont été réalisées au total).

FACILITER L'ACCÈS AU CHANTIER GRÂCE AUX PISTES LATÉRALES

En fonction de la typologie des travaux à réaliser, la

création de pistes latérales réservées aux engins de chantier est nécessaire afin de ne pas perturber la circulation quotidienne des usagers de l'autoroute. Leurs constructions ont débuté mi-février. Une fois les travaux terminés, celles-ci pourront être réutilisées ou revégétalisées.

DEUX MANDATAIRES DÉSIGNÉS

Suite à un appel d'offres européen lancé en



septembre 2016, les entreprises Valerian et Guintoli (Groupe NGE), toutes deux entreprises nationales, ont été retenues pour la mise en œuvre du chantier. Valerian intervient entre Ondres et Benesse Marenne et Guintoli entre Benesse Marenne et Saint-Geours-de-Marenne.

Chacun a constitué un groupement d'entreprises pour réaliser l'ensemble des travaux :

- Valerian avec Demathieu Bard pour les ouvrages d'art

et Malet pour les chaussées, • Guintoli co-traite avec les entités du groupe NGE.

LA CONCERTATION COMME FIL CONDUCTEUR DU PROJET

Dès 2013, la concertation a été engagée avec les riverains et les collectivités. Ces échanges se sont poursuivis, dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, avec des réunions régulières afin de présenter le projet, ses enjeux, ses contraintes et sa durée. Suite à ces échanges, des compromis ont été

trouvés et ont débouché sur la création d'un planning de phasage tenant compte des contraintes et conditions de chacun pour aboutir à un scénario contractualisé. Ce dialogue constant entre VINCI Autoroutes – réseau ASF et l'ensemble des parties prenantes, garantit la bonne marche du chantier, tout en limitant au maximum la gêne pour les usagers et riverains de l'autoroute.

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DE LA RÉFLEXION

Les études d'impact sur la

faune et la flore réalisées en amont du chantier ont orienté la conception du projet afin qu'il y ait le moins d'incidence possible pour l'environnement. Cette intégration dès l'amont du projet est essentielle pour éviter les impacts, le cas échéant les réduire et sinon les compenser. Dans le cadre de ce chantier, de multiples aménagements vont être créés pour faciliter le cheminement de la faune et renforcer la transparence écologique. ■

Planning prévisionnel du chantier

- **Mars 2017** > Début des travaux préparatoires.
- **Avril à juillet/août 2017** > Premiers travaux sur les ponts inférieurs et les ponts supérieurs.
- **Dès septembre 2017** > Travaux de grande masse avec installation des engins de terrassement pour réaliser les travaux d'élargissement.

Planning des travaux de grande masse

- **Saison 1** > de septembre 2017 à fin juin 2018.
- **Saison 2** > de septembre 2018 à fin juin 2019.
- **Saison 3** > de septembre 2019 à début 2020.
- **Pendant les périodes estivales**, il n'y aura pas de restrictions de circulation sur l'autoroute.



Opération de déviation de réseau de nuit.

9 communes et 2 communautés de communes concernées

27 km de longueur de chantier

120 opérations « réseaux » réalisées



UN NOUVEAU PONT-ROUTE À LABENNE

Vue aérienne du pont-route au-dessus des voies SNCF.

Dans le cadre de l'opération d'aménagement de l'autoroute à 2x3 voies entre Ondres et Saint-Geours-de-Marenne, **les travaux préparatoires ont commencé en 2016 avec notamment, sur la commune de Labenne, la construction d'un pont-route permettant le franchissement de la voie SNCF.** Un chantier complexe que la Direction d'Opérations A63 a mené en étroite collaboration avec SNCF Réseau et l'entreprise Bouygues Construction.

DES CONTRAINTES EXCEPTIONNELLES, UNE SOLUTION INÉDITE



Le pont-route achevé.

L'aménagement d'une troisième voie de circulation a nécessité des travaux d'élargissement de cet ouvrage d'art dont la traverse supérieure ne présentait qu'une largeur utile de 19 mètres. Étant donné le gabarit de l'ouvrage initial, la solution habituelle d'un élargissement

bilatéral a été écartée au profit de la création d'un ouvrage indépendant, à côté, plus haut que l'existant. Ainsi, un déplacement du pont avec la création d'une nouvelle plateforme autoroutière d'un seul côté (côté Mer, sens Bordeaux – Bayonne), a été retenu.



Pose des poutres de nuit.

Au vu des contraintes géométriques et techniques, une conception spécifique a été engagée avec la réalisation d'un ouvrage à 3 travées avec portique. Pour des raisons de sécurité, la pose des poutres constituant le tablier a dû être réalisée sans trafic ferroviaire. Une concertation avec la SNCF, 4 ans à l'avance,

a permis d'établir un planning nocturne durant les week-end de février 2017. Cette organisation a permis l'installation des poutres métalliques au-dessus de la voie ferrée, la réalisation du ferrailage et le bétonnage du tablier définitif en toute sécurité et en un temps très court.



Écrans protecteurs le long des voies ferrées.

LA SÉCURITÉ: UN ENJEU MAJEUR

L'objectif « Zéro Accident » s'inscrit dans une démarche volontariste de VINCI Autoroutes pour assurer la sécurité des usagers et du personnel. La rigueur et l'exigence sont de mises et un travail remarquable a été mené avec SNCF Réseau et Bouygues Constructions sur ce chantier. Afin de permettre aux compagnons d'intervenir en toute sécurité et de garantir le « Zéro accident », les équipes de la Direction d'Opérations A63 et Bouygues Construction ont mis en place différentes mesures :

- la présence de personnels dédiés à la sécurité à plein temps,

- l'installation d'écrans protecteurs de 7 mètres de haut permettant aux compagnons de pas être en contact avec le trafic ferroviaire,
- une solution préfabriquée pour le tablier afin de limiter les manutentions sur site,
- des sécurités collectives (garde-corps) privilégiées aux dispositifs de sécurité individuels,
- un « quart d'heure sécurité » chaque matin pour débriefer de la veille,
- un réveil musculaire quotidien pour éviter les troubles musculo-squelettiques inhérents aux métiers du bâtiment.



La démarche Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident.

► La construction de ce pont a constitué le « gros » chantier préparatoire de l'aménagement de l'autoroute et a nécessité une anticipation importante au vu des contraintes SNCF, pour permettre la bonne marche des travaux. L'ouvrage a été livré en avril 2017.

Guillaume Carbonnière, conducteur d'opérations chez Bouygues Construction



« Nous avons travaillé sur la base d'un rétroplanning avec, comme jalons, les créneaux de coupures SNCF. Il a fallu adapter les moyens humains et matériels et être prêt à l'heure H le jour J. Les contraintes techniques, liées au travail à proximité de la voie SNCF et d'une voie de circulation, combinées aux exigences de planning nous ont amenés à être toujours plus vigilants sur le volet sécurité. Enfin, les moyens matériels et humains mobilisés ont été exceptionnels, à la hauteur du chantier. Une grue de 350 tonnes a été nécessaire pour la pose du tablier et 22 personnes sont intervenues sur cet ouvrage ».

Thomas Fortuné, SNCF, directeur d'opérations Bordeaux-Irun/sud Aquitaine

« La préparation de ce chantier avec la Direction d'Opérations A63 a débuté très en amont, en mai 2013. En 2015, nous avons engagé des travaux ferroviaires préalables, essentiels à la mise en œuvre du chantier. Bouygues Construction a ensuite réalisé les travaux de génie civil entre 2015 et 2016 avec, en point d'orgue, l'opération coup de poing sur les 4 week-ends nocturnes de février 2017. Cette anticipation très importante, 4 ans à l'avance, avec comme enjeu de se caler sur les 4 week-end de février, fut un réel défi. Ce challenge a été relevé avec succès grâce à l'engagement des équipes, tant du côté de l'ingénierie que des équipes sur le terrain ».



Vue aérienne du chantier.

UNE AUTOROUTE À HAUTE PERFORMANCE

■ Franchissement de l'Uhabia, rénovation du terre-plein central et constructions des protections acoustiques, **Objectif A63 fait le point sur l'avancement du chantier entre Biarritz et Biarritz**, avec Pierre-Yves Pascoat conducteur d'opérations – Direction d'Opérations A63, VINCI Autoroutes.

EN ZONE SENSIBLE

Avec la construction du dernier tablier puis des dernières phases de chaussées et d'équipements de sécurité, la construction de l'ouvrage de l'Uhabia s'est achevée à l'été 2017.

Au-dessus de ce cours d'eau sensible, la phase la plus délicate consistait à démolir l'ancien pont entre les deux voies de circulation reconstruites. C'est pourquoi des

précautions particulières pour la protection de l'Uhabia ont été apportées. Un platelage (plateau de protection) a notamment été installé pour éviter que les gravas ne tombent dans le cours d'eau. Les berges, quant-à-elles, ont été protégées par un géotextile afin de prévenir les pollutions. En effet, à cet endroit, les compagnons ont travaillé à seulement deux kilomètres des plages. ■



Le pont de l'Uhabia.

LE TERRE-PLEIN CENTRAL, UN ÉQUIPEMENT CAPITAL POUR LA SÉCURITÉ



Mise en place des glissières béton sur le terre-plein central.

Cette zone située entre les deux sens de circulation au milieu de l'autoroute fait aujourd'hui l'objet d'une attention particulière. Le terre-plein central, aussi appelé "TPC" dans le jargon autoroutier, joue un rôle important à deux niveaux.

C'est, bien entendu, un équipement majeur pour la sécurité des automobilistes, mais c'est aussi un élément clé du dispositif d'évacuation des eaux sur la chaussée. « Dans la phase actuelle, nous démontons les glissières métalliques existantes car

elles n'ont plus la même efficacité quand nous passons en configuration deux fois trois voies. Elles sont remplacées par des dispositifs en béton qui assurent une résistance plus forte face aux chocs, en particulier des poids lourds », explique Pierre-Yves Pascoat conducteur d'opérations.

L'évacuation des eaux de pluie est une obsession pour tout concepteur de routes et d'autoroutes. Dans le cas d'une autoroute en forme de toit, celles-ci s'écoulent normalement sur les côtés. Or de par la géographie qu'elle épouse, l'A63 est tout en courbes. Par conséquent, lorsqu'il pleut l'eau s'écoule aussi vers la partie centrale. Le TPC joue alors pleinement son rôle de collecteur grâce aux aménagements prévus. En surface, seuls se voient les

caniveaux à fente, mais dans les couches inférieures de la chaussée, les eaux s'évacuent efficacement à travers un réseau d'écoulement sous-terrain menant vers les bassins multifonctions.

LE RÔLE DRAINANT DE L'ENROBÉ

La pose d'un enrobé bitumineux de nouvelle génération, à larges pores, facilite considérablement l'écoulement des eaux pluviales. Cet enrobé à haut pouvoir drainant évite par mauvais temps le phénomène d'embruns sur la chaussée. En plus de ces qualités, il contribue à la diminution de l'impact acoustique de l'autoroute. Les ondes sonores émises par la circulation des véhicules sont captées et piégées entre les pores. ■

LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES: ESSENTIELLES POUR LES RIVERAINS



Pose d'écrans acoustiques de nuit.

Si le confort des automobilistes est essentiel, celui des riverains de l'autoroute l'est tout autant. Les écrans acoustiques ont pour fonction d'atténuer le volume sonore issu de la circulation. Sur la face située à l'intérieur de l'autoroute, les écrans sont constitués d'un ciment poreux qui absorbe les ondes sonores. Ces écrans mesurent entre 2 et 6 mètres de haut. « Pour limiter l'impact sur la circulation, leur pose a lieu le plus souvent de nuit » précise Pierre-Yves Pascoat. Ce dispositif peut être complété par l'aménagement de merlons, sorte de très grands talus de terre qui disparaissent ensuite sous un couvert végétal. ■

“ Les trois dernières années sont marquées par une baisse significative du taux d'accidents sur les chantiers. Les moyens humains mis en place pour veiller à la sécurité des compagnons portent leurs fruits. C'est un travail de longue haleine qui donne des résultats. ”

Pierre-Yves Pascoat, conducteur d'opérations.



Chargement des tronçons de bois avant traçabilité et valorisation.

LE PARTAGE DE SAVOIR-FAIRE AU SERVICE D'UN DÉBOISEMENT MAÎTRISÉ

■ Dans le cadre de l'opération d'aménagement à 2X3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne, VINCI Autoroutes a choisi Alliance Forêts Bois, premier groupe coopératif forestier de France, pour mener à bien le déboisement et sa valorisation aux abords de l'autoroute. De la route à la forêt, les savoir-faire se sont croisés pour aboutir à une synergie optimale intégrant de fortes contraintes sécuritaires et environnementales.

Pour ce grand chantier situé au cœur du plus grand massif forestier cultivé d'Europe, le recours à un partenaire disposant d'une connaissance approfondie des forêts locales et de leurs propriétaires s'est imposé. Depuis 1957, Alliance Forêts Bois a su développer une expertise très complète passant par le conseil forestier, l'entretien et le reboisement, l'exploitation et la commercialisation du bois. Cette coopérative créée et administrée par des propriétaires forestiers, assure un service de proximité à l'échelle du grand

Sud-Ouest en direction de ses adhérents et des industriels de la filière bois.

S'associer avec un acteur de terrain reconnu a permis de faciliter l'opération à différents niveaux, tout particulièrement par la bonne connaissance des accès au chantier. Alliance Forêts Bois connaît le cadastre, les codes de pratique habituels, sait comment se déplacer d'une parcelle à l'autre, recueillir les autorisations nécessaires. Les gros volumes de bois ont ainsi pu être évacués

sans passer par l'autoroute, dérangeant le moins possible les propriétaires forestiers et les riverains. Ce chantier s'est déroulé dans un climat de confiance et d'échanges avec l'ensemble des acteurs.

UN CHANTIER INÉDIT: 54 KM DE LISIÈRES FORESTIÈRES EN TRÈS GRANDE PROXIMITÉ AUTOMOBILE

Cette expérience inhabituelle a été l'occasion pour Alliance Forêts Bois de démontrer sa capacité à dépasser la mission d'un forestier traditionnel. Si la prise en compte des contextes environnementaux

fait partie du quotidien de la coopérative, l'adaptation aux très fortes contraintes environnementales imposées sur ce chantier et au niveau d'exigence supplémentaire de VINCI Autoroutes en termes de sécurité a représenté un véritable challenge. Ce chantier de déboisement a notamment confronté Alliance Forêts Bois à l'intégration et au respect de normes de sécurité très importantes du fait de la proximité de l'autoroute A63 en circulation. Une organisation très rigoureuse, accompagnée d'un matériel

adapté, s'est mise en place permettant aux équipes de faire preuve de vigilance à chaque instant.

UNE TECHNOLOGIE POINTUE

Pour fiabiliser le pilotage et assurer la traçabilité des interventions en coordination avec les équipes d'Alliance Forêts Bois, la Direction d'Opérations de l'A63 s'est appuyée sur un Système d'Information Géographique (SIG). Grâce à des cartographies de synthèse, celui-ci permet de mieux visualiser et appréhender les contraintes de l'opération. L'élaboration de cet outil repose sur le croisement des données du concessionnaire liées au tracé (le périmètre exact de l'opération, la nature des travaux, les zones à fortes contraintes environnementales...) avec celles d'Alliance Forêts Bois (caractérisation des boisements, accès, topographie...), pour aboutir à un plan d'intervention et de suivi des déboisements. Il permet ensuite de contrôler les emprises, de savoir celles qui vont être déboisées ou non, mais aussi de connaître les périodes liées au déplacement de la faune où le déboisement ne peut avoir lieu. Alliance Forêts Bois peut par

exemple déterminer sa méthode d'intervention : mécanique et autonome à l'aide de ses machines, ou accompagnée par le balisage d'une voie sur l'autoroute pour les arbres trop près des voies circulées. Un outil partagé très spécialisé favorisant les échanges entre les deux acteurs, le suivi et la qualité de la coupe, sa valorisation, mais aussi le gain de temps avec des interventions programmées au plus juste des besoins.

DES MOYENS ADAPTÉS

Alliance Forêt Bois dispose d'engins perfectionnés et adaptés à tous les types de forêts, créés et améliorés par ses propres services de recherche et développement. Certains permettent non seulement d'abattre le bois, mais aussi de le façonner sur place pour l'acheminer directement à la taille demandée aux scieries, d'autres permettent de broyer les bois qui seront dédiés à la biomasse. Tout ce qui est coupé est valorisé en bois d'énergie, en palettes, en papeterie etc. y compris les pignons de pins et les souches. Chaque type de bois étant caractérisé en amont de l'intervention, la traçabilité en direction des différentes filières est optimale.

UN LIEN PERMANENT

Des réunions hebdomadaires avec les équipes de la Direction d'Opérations de l'A63 sont organisées pour contrôler sur place l'état d'avancement du chantier dans le respect des emprises identifiées. L'occasion également d'échanger sur les enjeux de sécurité et environnementaux, sur le planning à venir, les éventuelles difficultés et les solutions envisagées. Ce travail de coordination et de bonne entente est fondamental pour la réussite de l'opération. Passionnés par la forêt et sa préservation, les salariés d'Alliance Forêts Bois attachent une grande importance à la pluralité de leur métier : coupes de bois, plantations, suivi paysager, mais surtout la proximité et le lien permanent qu'ils entretiennent avec les propriétaires. Au travail ou dans leurs loisirs, la forêt est toujours présente. Dans leur vie professionnelle et bien souvent au-delà, ils se préoccupent à chaque instant de la bonne gestion des forêts. L'occasion de porter un autre regard sur un métier souvent méconnu. ■

> En savoir plus : www.allianceforetsbois.fr

3 QUESTIONS À...

Jean-Denis Cruse, directeur commercial d'Alliance Forêts Bois

Comment avez-vous vécu cette collaboration ?
Ce fut très intéressant de travailler avec VINCI Autoroutes, car nous avons pu mutualiser nos savoir-faire. C'est finalement le partage d'expérience qui a permis d'assurer le travail dans



des conditions de sécurité et de qualité optimales, mais aussi dans un cadre environnemental respectueux des propriétaires forestiers et du milieu.

En quoi votre méthodologie commune a-t-elle été bénéfique ?
Elle a permis de fluidifier les échanges et de gagner en efficacité, notamment grâce à la cartographie informatisée, un outil que nous maîtrisons bien. Nous nous sommes coordonnés pour parler le même langage et agir en bonne intelligence.

En quoi ce chantier a-t-il été particulier pour Alliance Forêts Bois ?
Cette opération nous a sortis de l'ordinaire, ce qui fut un challenge. Travailler aussi près d'une autoroute est assez inédit pour nous, mais nous nous sommes adaptés et y avons vu l'occasion d'optimiser nos process. Intervenir dans une zone délicate du fait de la circulation dense sur l'A63 nous a permis d'aller encore plus loin dans notre démarche du « zéro accident ». Ce souci de la sécurité, d'un niveau très élevé chez VINCI Autoroutes, nous a beaucoup intéressés et stimulés.

Sur les 27 km de bordure d'autoroute une intervention couvrant 120 ha

11 000 tonnes de bois exploité et valorisé

6 000 heures de travail sur une période de 10 mois



Emmanuel Dumai et Nicolas Moscovit sur le chantier de la gare de Bayonne.

GARES DE PÉAGE DE BAYONNE SUD, BIARRITZ ET ONDRES

SÉCURITÉ, CONFORT ET FLUIDITÉ AU PÉAGE

Intégrés au vaste programme de modernisation des gares de péages engagé par VINCI Autoroutes, les travaux à Biarritz, Bayonne Sud et Ondres sont aujourd'hui terminés. Retour sur ces opérations menées en étroite collaboration avec l'exploitant.

En apparence, le péage semble être une infrastructure simple. La réalité est beaucoup plus complexe. « On n'imagine pas le degré de complexité que demande une gare de péage. Équipements électriques et informatiques, transport de fonds par pneumatique sous la voirie, sécurité des usagers et des salariés, leur modernisation requiert une concertation poussée entre le génie civil et l'exploitation », souligne Nicolas Moscovit, conducteur d'opérations VINCI Autoroutes. D'autant plus quand s'ajoutent comme

sur l'A63 des spécificités locales d'exploitation. En effet entre Ondres et Saint-Jean-de-Luz, l'autoroute A63 tient lieu de périphérique et doit absorber, en plus de la contrainte saisonnière, un gros trafic pendulaire journalier. L'ambition de ces opérations était de permettre la réalisation de travaux d'envergure, impactant la totalité de la plateforme autoroutière, sans interrompre la circulation et avec une gêne minimum pour les automobilistes. Le pasage d'exploitation sous chantier a ainsi été très minutieusement étudié

en concertation étroite entre les différents services concernés (district, service exploitation et sécurité, direction opérationnelle des équipements et la direction de la construction) et le bureau d'étude chargé de la conception du projet. La méthodologie de reconstruction de l'auvent de la gare de Biarritz illustre parfaitement le fruit de cette réflexion avec un ouvrage existant déconstruit en 4 phases et stabilisé à l'aide d'une structure de soutien provisoire, et un ouvrage neuf monté en tout autant de sections distinctes.

CANIVEAU TECHNIQUE
Sur une barrière de péage, la maintenance opérationnelle est primordiale pour le confort des usagers et doit donc être prise en compte très en amont. La modernisation des équipements de péage permet tout d'abord de mener une action préventive en favorisant l'utilisation d'un matériel plus efficace et plus fiable. Ensuite, les facilités d'interventions, pour les équipes de maintenance, sont anticipées dès la phase de conception. Ainsi, à Biarritz par exemple, des ouvrages particuliers

ont pu être réalisés pour améliorer et alléger les actions des techniciens : dans ce sens, il ne sera plus nécessaire de démolir la chaussée pour réparer un réseau défectueux puisque l'ensemble des câbles, utiles au bon fonctionnement des équipements de péage, transitent au travers d'un caniveau technique spécifique. Autre cas de figure : celui des candélabres. « Autrefois pour intervenir

sur un candélabre il fallait fermer la bretelle d'accès à la gare ce qui avait un impact sur le trafic et sa fluidité. Aujourd'hui, on privilégie des équipements à LED et des modes d'intervention beaucoup plus souples pour éviter ce type de désagrément », explique de son côté Emmanuel Dumai, responsable de la direction opérationnelle des équipements VINCI Autoroutes.

ÎLOTS ÉPURÉS

Côté génie civil, les îlots ont fait l'objet d'une attention toute particulière. Leur conception a tenu compte des interventions des salariés sur les voies du péage. Objectif : renforcer la sécurité et le confort de travail. Élargis à deux mètres, les îlots ont été épurés de manière à supprimer les marches et autres obstacles, accidentogènes. « Ce sont des projets longs sur lesquels nous sommes tenus de figer

des choses dans la partie construction alors que les équipements évoluent en permanence. D'où l'importance du lien constant entre les constructeurs et les équipementiers », témoigne Nicolas Moscovit. La concertation entre ces deux univers et une prise en compte précise des contraintes d'exploitation auront été la clé de la réussite pour ces trois gares de péages. ■



De gauche à droite : Mathieu Bergé (ancien président) et Beñat Arrabit (Président de l'OPLB) lors du passage de relais de la présidence de l'OPLB le 11 juillet 2017.

CE QUI A CHANGÉ À BIARRITZ, BAYONNE SUD ET ONDRES

BAYONNE SUD

- Passage à 7 couloirs au lieu de 6 auparavant. Le couloir central est réversible. Selon les périodes d'affluence le péage peut prendre la configuration 4 couloirs en entrée et 3 en sortie ou 3 en entrée et 4 en sortie.

- Mise en place des voies « toutes classes » et « tous paiements » : elles permettent à n'importe quel véhicule d'emprunter chaque voie indistinctement.

- Aménagement des bordures « chasse roues » sur les îlots. Plus hautes, ces bordures empêchent notamment la roue d'un poids lourd s'approchant trop près de monter sur l'îlot.

- Rénovation et confortement de l'auvent existant.

- Démolition de la maxicabine d'exploitation située autrefois sur les voies et construction d'un bâtiment d'exploitation à proximité.



BIARRITZ

- Ajout de 2 couloirs de circulation, portant à 5 le nombre de couloirs dans chaque sens.

- Reconstruction de l'auvent de la gare.

- Reconstruction d'un caniveau technique permettant l'intervention d'un technicien.

- Élargissement des voies portées à 3 mètres. Ces voies dites « toutes classes » permettent à n'importe quel véhicule d'emprunter chaque voie indistinctement.

- Installation de nouveaux équipements de perception péage : les voies « tous paiements ».

- Aménagement des bordures « chasse roues » à chaque entrée d'îlot.

- Réaménagement et rénovation du bâtiment d'exploitation.



ONDRES

- Passage à 3 couloirs de circulation dans les deux sens (au lieu de 2 couloirs auparavant).

- Renforcement et extension de l'auvent.

- Aménagement des bordures « chasse roues » sur les îlots.

- Rénovation du bâtiment d'exploitation.

LE BASQUE SE PARLE AUSSI SUR L'AUTOROUTE

La langue basque qui occupe une place importante dans la vie quotidienne de milliers de personnes de part et d'autre de la frontière est aussi présente sur les autoroutes.

En fin d'année 2016, l'association de l'Observatoire des Droits linguistiques Behatokia avait interpellé VINCI Autoroutes suite au retrait temporaire des panneaux de signalisation en langue basque ce qui avait suscité l'inquiétude des usagers bascophones. Créée en 2001, Behatokia s'emploie à défendre la possibilité pour les locuteurs bascophones de s'exprimer en basque auprès des institutions publiques, entreprises, etc. VINCI Autoroutes avait alors reçu les responsables de l'association et leur avait confirmé que les panneaux en langue basque (entre Biriattou et Bayonne Nord et entre Bayonne et Briscous) retirés provisoirement pendant les travaux, seraient réinstallés au fur et à mesure de l'avancée des travaux.

Au même moment, VINCI Autoroutes et l'Office public



de la langue basque (OPLB) ont initié un travail partenarial visant à assurer et à développer la présence et l'usage de la langue basque au sein de son réseau autoroutier au Pays Basque. Ce partenariat sera formalisé dans le cadre d'une convention. L'OPLB est un groupement d'intérêt public constitué de l'État, la

Région Nouvelle Aquitaine, le Département des Pyrénées-Atlantiques et la Communauté d'agglomération Pays Basque. Il a pour mission de définir et mettre en œuvre une politique linguistique publique concertée en faveur de la langue basque. Ainsi, parallèlement à la politique publique mise en œuvre dans

le domaine de l'enseignement, dans le cadre d'un partenariat permanent avec l'Éducation Nationale, les pouvoirs publics développent des politiques d'usage qui visent à renforcer la présence et l'utilisation du basque dans les institutions publiques, les établissements de santé, les commerces, les entreprises... L'objectif est que la langue apprise soit aussi vue, entendue et pratiquée, condition indispensable à l'apprentissage d'une langue et à la mise en marche d'un processus de revitalisation linguistique. En s'engageant dans cette démarche, VINCI Autoroutes deviendra un relais de la politique linguistique publique et rejoindra d'autres opérateurs déjà engagés aux côtés de l'OPLB (les chambres consulaires, IKEA, Carrefour, le Centre Hospitalier de la Côte Basque, la clinique Capio Belharrà et de nombreux autres).

FOCUS SUR L'ENSEIGNEMENT EN LANGUE BASQUE AU PAYS BASQUE DE FRANCE

39 % : c'est la proportion des élèves du primaire scolarisés en filières bilingues ou immersive.

45 % : c'est la proportion des élèves de maternelle scolarisés en filières bilingues ou immersive.

65 % : c'est la proportion des écoles du territoire qui proposent un enseignement bilingue.

Ces chiffres augmentent

chaque année de manière constante.

FOCUS SUR LES CHIFFRES DE LA DERNIÈRE ENQUÊTE SOCIOLINGUISTIQUE

52 000 : c'est le nombre de bascophones sur le territoire de la communauté d'agglomération Pays Basque, soit 20,5 % de la population. Cette proportion atteint 50 % de la population à l'intérieur du Pays Basque (zone Basse-Navarre et Soule). L'enquête réalisée en 2016 montre que pour la première fois

depuis 1991 le nombre de bascophones du territoire ne baisse plus en valeur absolue, et que la reprise chez les jeunes se confirme. D'autre part, si on inclut parmi les bascophones ceux qui comprennent le basque mais déclarent ne pas en avoir une maîtrise courante (les bilingues réceptifs), on dénombre en tout 74 000 locuteurs, soit 29,8 % de la population.

751 500 : c'est le nombre de personnes qui parlent couramment le basque sur les

trois territoires où la langue est parlée (Communauté d'agglomération Pays Basque, Communauté autonome basque, Navarre).

223 000 : c'est le nombre de locuteurs que la langue basque a gagné en 25 ans sur la totalité des trois territoires où elle est parlée.

55,4 % : c'est la proportion des bascophones chez les 16-24 ans sur les trois territoires bascophones. ■

EUSKERA

AUTOPISTAN ERE EUSKARAZ

Euskara milaka hiztunen hizkuntza da, mugako bi aldeetako herritarrek egunero erabiltzen dute. Autopistan ere, badu bere tokia.

2016 urte hondarrean, Hizkuntza Eskubideen Behatokia ASFekin harremanetan sartu zen, euskarazko bide seinaleak Iparraldeko autopista zati batetik desagertu zirelako eta horrek erabiltzaile euskaldunak kezkatu zituelako. Behatokia 2001ean sortu zen, bere eginkizuna hauxe du: euskal hiztunen eskubideak defendatzea, erakunde publiko, enpresa eta beste erakundeen aurrean. ASFek elkarteari harrera egin zion, eta berretsi zion euskarazko bide seinaleak berriz ezarriko zituela (Biriatu / Ipar Baiona tartean eta Baiona / Beskoitze tartean). Aldi bateko baizik kenduak izan ez ziren seinale horiek, obrak aitzinatu arau berriz ezarriak izanen zirela baieztatu zen.

Denbora berean, ASFek eta Euskararen Erakunde Publikoak (EEP) elkarrekilako lana abiatu dute Ipar Euskal Herriko autopistetan euskararen presentzia eta erabilpena bermatzeko; lankidetzat hori hiztarmen

baten baitan berretsiko da. EEP interes publikoko elkargoa da, maila guzietako botere publikoak bere baitan bilduak ditu: Estatuak, Akitania Berria Eskualdea, Pirinio-Atlantikoetako Departamendua eta Euskal Hirigune Elkargoa. Bere betekizuna du, hizkuntza politika publiko definitzea eta obratzea, euskara biziberritzeko. Helburu horrekin, euskarazko irakaskuntza indartzeko Hezkunde Nazionalarekin egiten den lanaren ondoan, EEPk lan egiten du euskararen presentzia eta erabilpena indartzeko bizi sozialean, hala nola, lan hori eramaten du erakunde publikoekin, erietxeekin, saltegiekin, enpresekina eta euskarak haien funtzionamenduan duen tokia handitzeko ados diren beste eragileekin. Helburua da ikasten den hizkuntza, entzuna, ikusia eta erabilia izan dadin, hori hizkuntza bat biziberritzeko ezinbesteko baldintza baita. Desmarta horretan parte hartuz, ASF hizkuntza politika

publikoaren hedagailu bihurtuko da beste eragile andana bat bezala (alor ekonomikoko ganberak, IKEA, Carrefour, Euskal Kostaldeko Ospitale Zentroa, Capio Belharra klinika eta beste anitz).

IPAR EUSKAL HERRIKO IRAKASKUNTZA DATUEI BURUZKO HURBILKETA

%39: sail elebidunean edo murgiltze sisteman lehen mailan euskaraz ikasten duten ikasleen proportzioa
%45: sail elebidunean edo murgiltze sisteman ama eskolan euskaraz ikasten duten ikasleen proportzioa
%65: lurraldean euskarazko irakaskuntza eskaintzen duten eskolen proportzioa (elebidun edo murgiltzea)
Kopuru horiek, jarraiki goiti joaki dira urtero.

AZKEN INKESTA SOZIO-LINGUISTIKOKO DATUEI BURUZKO HIRBILKETA

52 000 : Ipar Euskal Herrian diren euskaldunen kopurua da, hau da, biztanleriaren %20, 5a. Haatik, barmekaldean

(Baxenabarre eta Xiberoan) euskaldunak %50 dira. 2016an egin izan den inkesta horrek beste datu adierazgarriak erakusten ditu: 1991an lehen inkesta egin zenetik, lehen aldia da euskaldunen kopurua ez dela apaltzen balio absolutuan; bertalde, hiztunak irabazten dira gazte belaunaldietan. Azkenik, euskara ongi menperatzen dutenei gehitzen bazaizkie elebidun hartzaileak, hau da, euskara ulertzen dutenak baina mintzatzeko arraz trebe ez direnak, 74 000 hiztun dira orokorki, biztanleriaren %29,8a.

751 500 : Euskal Herri osoan euskaldunak diren biztanleen kopurua (Ipar Euskal Herria, EAE, Nafarroa).

223 000 : Euskal Herri osoan, 25 urtez irabazi diren euskaldunen kopurua (belaunaldi gazteen euskalduntzeak du emendatze hori eragin).
55,4% : 16-24 adin tartean, Euskal Herri osoan, euskaldunak diren proportzioa. ■

LA BIODIVERSITÉ

■ Au-delà de l'entretien courant des clôtures permettant d'empêcher la faune de traverser l'autoroute pour la sécurité des usagers, VINCI Autoroutes s'est engagé, depuis de nombreuses années, à aménager des espaces pour assurer la continuité dans le cadre de la Trame Verte et Bleue.



Le terrassement pour la création d'un des cinq futurs bassins.

Ces projets ont été intégrés au plan de relance autoroutier afin de préserver la biodiversité. Écoponts, écoducs, corridors écologiques : tout est fait pour que les espèces passent au-dessus, au-dessous et le long des autoroutes sans quasiment s'en apercevoir. Des écologues sont consultés avant les travaux pour repérer précisément les espèces présentes et déterminer les emplacements à privilégier, en concertation avec des associations et fédérations locales (environnement, chasse, etc.). Les réalisations font ensuite l'objet d'un suivi régulier grâce à des appareils photo dotés de détecteurs permettant, pour certains aménagements, d'inventorier les passages d'espèces. ■

HEURTS DE FOURGONS, ÇA SUFFIT !

■ Depuis le début de l'année 2017, 59* véhicules d'intervention ont déjà été heurtés sur le réseau VINCI Autoroutes contre 52 sur l'ensemble de l'année 2016.

En 48 heures, début avril, cinq véhicules de patrouille ont été heurtés en intervention, accidents au cours desquels un agent autoroutier a été légèrement blessé. Chaque fois, les dispositifs de signalisation des véhicules d'intervention étaient pourtant en place et bien visibles : gyrophares, flèches lumineuses sur le toit des fourgons, etc. Mais la collision a pourtant eu lieu. « On est régulièrement confrontés au phénomène des poids lourds qui se suivent

de trop près et n'ont pas le champ de vision suffisant pour voir nos panneaux, encore moins nos fourgons », déplore Christophe Calleja. Ce patrouilleur parle en connaissance de cause : le 11 avril, son fourgon a été heurté, sur l'A63, par un poids lourd qui s'est déporté. Pas une première pour lui, hélas. « J'ai juste eu le temps de sauter la

barrière de sécurité pour éviter un poids lourd qui mordait sur la bande d'arrêt d'urgence et n'avait pas vu qu'il entrait dans une zone de travaux », se souvient-il. En cause ? D'abord le fait que 55 % des Français oublient de ralentir à proximité d'une zone de travaux. Ensuite, 76 % des Français ne respectent pas les distances de sécurité. ■



*chiffres au 04/08/17.

A 64 : des bassins d'assainissement pour protéger la ressource en eau

Entre Artix, Labastide-Monréjeau et Denguin (Pyrénées-Atlantiques), cinq bassins d'assainissement, 10 kilomètres de dispositifs de collecte et 13 kilomètres de dispositifs de retenue sont en cours d'aménagement depuis janvier. Dix mois de travaux, occupant en moyenne une cinquantaine de personnes, sont prévus. De quoi « renforcer la protection du champ captant qui alimente aujourd'hui en eau potable ces communes et celles avoisinantes », selon Florent

Forté. Globalement, il s'agit de traiter deux types de pollution : la première, chronique, concernant les particules piégées par les eaux de pluie ramenées de l'autoroute vers le fond de ces bassins, avant d'être enlevées par photosynthèse ou curage, puis traitées. La seconde, accidentelle, en cas de déversement d'un camion transportant des matières polluantes : un système de confinement du bassin sera possible le temps de pomper les matières polluantes piégées dans le bassin.

VERBATIM



Christophe Calleja, ouvrier autoroutier sur l'A63.

« J'ai juste eu le temps de sauter la barrière de sécurité pour éviter un poids lourd qui mordait sur la bande d'arrêt d'urgence et n'avait pas vu qu'il entrait dans une zone de travaux ».

Pour en savoir plus : fondation.vinci-autoroutes.com

SAVIEZ-VOUS QUE NOUS ÉTIONS AUSSI PROCHES ?



Roulons autrement.