

Au fil du tracé

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

04



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



Édito

Le bilan 2009

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

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

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

Michel Oléo
Directeur du GIE A65

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En bref

La hauteur de la chaussée

Une chaussée est composée de :

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

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

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

La technique

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

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

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

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

Une ambition assumée par Eiffage : zéro accident grâce aux SMS

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



Quels sont les objectifs de ces SMS ?

"Il y en a quatre :

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

Comment procédez-vous ?

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

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

Qui a droit aux SMS ?

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

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

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

Quels sont les prolongements des SMS ?

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

Cette démarche est-elle précurseur dans le BTP ?

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

Que deviennent les monstres, ces stars du terrassement ?

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

Un homme, un métier : Conducteur d'engins

François Cape :

J'ai 65 ans.

Je conduis des engins depuis quarante ans.

J'ai toujours aimé conduire.



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

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