



Le fil d'ALIÉNOR

AUTOROUTE DE GASCogne

n°9

JOURNAL D'INFORMATION DE L'A65 - NOVEMBRE 2010



Édito

Le 14 décembre, naissance de l'A65 !

La mise en service est une question de semaines maintenant. Le 14 décembre 2010, qui marquera le 4^{ème} anniversaire de la signature du contrat de concession, approche à grands pas. Nous espérons ce jour-là pouvoir recevoir l'ensemble des acteurs qui ont contribué à la réussite de ce grand projet d'aménagement du territoire qu'est l'A65 avant une ouverture à la circulation pour les fêtes de fin d'année. L'inauguration aura lieu en Béarn, siège de la société A'Liéonor.

Comme prévu les travaux de revêtement ont été terminés fin septembre. Se poursuivent encore aujourd'hui l'installation des 350 kilomètres d'équipements linéaires (glissières béton et métalliques), la pose des 450 kilomètres de clôtures ainsi que l'installation de la signalisation verticale et horizontale. La fibre optique posée par sanef est maintenant opérationnelle. Elle raccorde entre eux les multiples équipements électromécaniques qui permettront l'exploitation de l'A65.

Les processus de vérification de la conformité de l'ouvrage tant en matière de qualité que de sécurité sont en cours et devraient permettre à l'Etat de délivrer l'autorisation de mise en service vers la mi-décembre 2010. Dans la perspective de l'ouverture prochaine, l'exploitant a déjà pris possession des bâtiments et a commencé les actions de recrutement et de formation du personnel d'exploitation qui devra être à pied d'oeuvre à la mise en service.

Olivier de Guinaumont - Président

Touskiflot, A'Liéonor fait du radeau !

Touskiflot est un concept unique, une animation basée sur la convivialité qui demande en priorité d'aimer la nature. Loin d'être une course, il s'agit plutôt d'une descente festive du gave de Pau sur huit kilomètres, du Pont d'Espagne au lac de Laroin sur tout ce qui peut flotter. Et la gageure plaît !

Au départ, un jury note chaque équipage sur l'originalité, la décoration et le temps passé à la fabrication de chaque radeau. Les embarcations doivent être faites de bric et de broc, de matériaux de récupération, donc les plus recyclables possibles.

Manifestation nautique d'un genre nouveau, Touskiflot existe depuis 2001. Lors de la première édition, vingt-trois radeaux étaient engagés. Cette année, pour la dixième



édition de cette grande fête, on en comptait cinquante-neuf au départ.

A'Liéonor ne pouvait rester indifférent à cet événement de la rentrée paloise. Construit par les personnels du GIE Eiffage Travaux Publics et d'A'Liéonor, le radeau «Autogave A65» a emporté sur les flots sept courageux participants (Carole Crouzet, Emmanuelle Salmon, Perrine Gourdon, Rozenn Gillet, Didier Chevreux, Fabrice Frutos, Yoan Thomas), pour un voyage plutôt humide.

La construction, l'assemblage et la décoration du radeau ont réclamé une cinquantaine d'heures. Après 1h30 de descente pleine de rebondissements, sous le regard des 12.000 spectateurs présents, le radeau «Autogave A65» est arrivé à bon port. De surcroît, il a remporté le prix de l'entreprise.

Piémont pyrénéen, les points chauds d'A'Liéonor

Les meilleurs cyclistes amateurs ont roulé sur l'A65. Première course cycliste à emprunter l'autoroute de Gascogne, le Tour du Piémont pyrénéen a découvert l'impeccable revêtement bitumé, sur 17 kilomètres, entre Garlin et Thèze, au cours de la quatrième et dernière étape.

En parrainant le maillot des sprints intermédiaires (également appelés points chauds), A'Liéonor a apporté son écot à l'épreuve devenue, sous la direction de l'ancien champion Gilbert Duclos-Lassalle, l'un des événements sportifs du Béarn.

«La course prend de l'ampleur», se félicite le double vainqueur de la célèbre course Paris-Roubaix. Et de souligner l'importance des partenaires dans un budget général qui s'élève à environ 100.000 euros: «On vend de l'image. Alors s'il n'y a plus d'entreprises ou de collectivités pour nous soutenir, le vélo n'existe plus.»



Du 26 au 29 août, de Lembeye à Lescar, vingt équipes de sept coureurs ont participé à l'épreuve gagnée par le Bulgare du club de Martigues, Nikolay Mihaylov. Un autre coureur de Martigues, Christophe Goutille, a ramené haut la main le maillot des points chauds A'Liéonor jusqu'à Lescar, la ville du club organisateur (Lescar Vélo Sprint).

Sommaire

L'A65 et vous P2-3

Les villes traversées

- Langon
- Pau

Les aires de service

Sur le terrain P4

Les systèmes de péage

Les bornes d'appel d'urgence

Ils travaillent pour vous !



A 65

Le tracé



Langon, la bonne situation



Langon, qui compte environ 8000 habitants, a pour atout une situation très favorable. Située dans la vallée girondine de la Garonne à une quarantaine de kilomètres au sud-est de Bordeaux, elle a bénéficié à toutes les époques d'une économie fluviale. Son positionnement en a toujours fait un entrepôt des produits du Bazadais mais aussi de régions plus éloignées.

Pour la population de Langon, en légère progression sur le dernier quart de siècle, les plaisirs locaux se définissent en trois mots : gastronomie, chasse et rugby. Les cèpes, les palombes, le raisin évoquent les splendeurs des automnes langonnais. Chaque année, en octobre, la ville entière vit à l'heure de la palombe. Comme Bazas et La Réole, Langon a la particularité de posséder au moins un lycée.

L'avenir de la ville, souligne son maire Charles Vérité, passe par l'existence de l'autoroute: «Il faut

dépasser le concept de commune, c'est toute la communauté de (14) communes dont Langon fait partie qui est intéressée au premier chef par l'A65. Nous construisons une zone d'activités importante sur la route Langon-Bazas. Les pièces d'Airbus arrivent par bateau jusqu'à Pauillac. Ensuite, elles remontent la Garonne par barge spéciale jusqu'à Langon où les pièces sont débarquées et partent par la route jusqu'à Toulouse. Les vins ont longtemps été expédiés par la voie fluviale comme les pièces d'Airbus aujourd'hui.»

«Nous espérons que l'autoroute allègera la densité de camions actuellement présents sur Langon, poursuit M. Vérité. Nous sommes un carrefour qui a été rasé plusieurs fois au cours de l'histoire. Langon a depuis toujours une vocation commerciale car nous avons été et sommes encore confluents entre la terre et le port de mer.»

Les aires de service et de repos

Les 4 aires de repos sont situées à :

- Bazas
- Roquefort
- Le Caloy
- Thèze

Les 2 aires de service, qui accueillent en plus de l'espace de repos une installation commerciale sont situées à :

- Captieux (sous-concessionnaire pétrolier Agip)
- Aire-sur-l'Adour (Total)

Elles comprennent des places de stationnement, une station carburant, des services complémentaires aux usagers comme la restauration, les sanitaires, toilettes, etc.

Les installations commerciales ont été confiées respectivement à Sigor/Agip et à Total.

L'ensemble de ces aires sera mis en service en même temps que l'ensemble de l'autoroute. Leur conception permet des extensions futures en fonction de l'augmentation de la fréquentation.



Pau, porte des Pyrénées

Pau, capitale du Béarn, s'apprête à fêter son désenclavement. La ville, forte de 83.903 habitants, sera bientôt reliée à Bordeaux par l'A65. L'autoroute et la ligne LGV en projet devraient changer radicalement la vie des Palois.



En béarnais, «Pau» veut dire palissade et désignait sans doute le poste de surveillance installé là pour contrôler le passage des Pyrénées aux alentours de l'an 1000. C'est en 1464, par la volonté de Gaston Phébus, que la ville devient capitale du Béarn. Le futur Henri IV naît au château de Pau. Plus tard, la ville verra naître aussi Jean-Baptiste Bernadotte, futur roi de Suède. Au XIXe siècle, Pau profite de la mode et devient l'un des hauts lieux de la villégiature climatique, très prisée des Anglais.

La vue depuis le boulevard des Pyrénées, panorama unique qui fonde l'originalité de la cité, est classée depuis 1944 sous le nom d'Horizons palois.

Actuellement, Pau est le deuxième pôle économique d'Aquitaine après Bordeaux. Ville universitaire, elle concentre aussi plusieurs centres industriels et de recherche importants dans les domaines du génie pétrolier et des géosciences, de la pétrochimie et de la chimie, de l'agro-alimentaire, de la mécanique, de l'aéronautique et de l'informatique.

«Faisons Pau neuve», un programme de rénovation urbaine conduit à l'échelle de la ville, a été conçu pour booster l'attractivité de la capitale du Béarn et renouveler sa qualité de vie. En 2010, de nombreuses opérations en cœur de ville sont entrées dans leur phase opérationnelle parmi lesquelles la mise en service d'un nouveau réseau de transports collectifs (bus, autopartage, vélos en libre service), la restauration du boulevard des Pyrénées et la mise en lumière du Château. Un programme ambitieux - cent millions d'euros pour les dix prochaines années, est consacré à la requalification de l'habitat en cœur de ville.

Par la vertu de l'A65, Pau et Bordeaux seront à 1h30 l'une de l'autre. Grâce à cette autoroute tant attendue, la cité royale va ainsi se repositionner comme le cœur du triangle formé par Bordeaux, Toulouse et Saragosse (ville jumelée). «Pau porte des Pyrénées», nouvelle marque de territoire, en est le symbole.



Les bornes d'appel d'urgence

Sur les 150 kilomètres de l'A65, 178 postes d'appel d'urgence seront disponibles, à la fois sur la section courante et les aires de repos.

Chaque appel sera traité au centre d'exploitation du Caloy, le signal transitant via la fibre optique de l'autoroute. Une présence humaine présente 24h/24 assurera la réception des appels et déclenchera l'intervention des services d'assurances, de dépannage ou de secours. Chaque poste d'appel d'urgence est équipé d'un témoin lumineux, dans le but d'informer les malentendants de la prise en compte de leur demande. Les postes seront alimentés par énergie solaire.



Péage : des systèmes modernes



CINQUANTE ANS DE PÉAGE :

Le péage français voire européen a connu une importante évolution depuis sa naissance dans les années 1960. A l'époque, les utilisateurs prenaient une carte de péage perforée qui leur était remise par un agent et payaient à la sortie de l'autoroute correspondant à la fin de leur trajet. Il y avait une douzaine de tarifications différentes selon la classe du véhicule. Actuellement, il n'y en a plus que cinq. Avec l'arrivée de l'électronique, les tickets d'entrée ont réduit de volume et ont été distribués automatiquement.

En sortie d'itinéraire, jusque dans les années 1980, le paiement s'effectuait toujours de manière manuelle auprès d'un agent. A partir des années 1985-1990, la monétique a fait son apparition avec les paiements par carte magnétique. Les différentes sociétés d'autoroute ont adopté, dans la même période, des badges de télépéage. Une puce auto alimentée par une antenne reconnaissait automatiquement le détenteur et ouvrait la barrière. Ces badges assuraient la fluidité des automobilistes sur un parcours prédéfini, souvent domicile-travail.

La dernière génération de télépéage a vu apparaître des badges collés à l'intérieur du pare-brise qui permettent de franchir tous les péages d'une même société. L'information inscrite sur celui-ci dès la gare d'entrée est reconnue en gare de sortie, quel que soit l'itinéraire parcouru. Par ailleurs, la facturation se fait automatiquement et est envoyée à l'utilisateur mensuellement. Dès les années 1995, les différentes sociétés d'autoroute ont choisi de s'interconnecter afin de faciliter la vie de l'utilisateur régulier. Désormais, l'acquisition d'un badge assure la libre circulation sur la totalité des réseaux autoroutiers. L'utilisateur gagne un temps appréciable à chaque gare - un temps d'arrêt divisé par six ou sept en moyenne ! - et reçoit une facturation mensuelle.

LE PÉAGE DE L'A65 :

Deux gares sur les huit (Mont-de-Marsan et Aire-sur-l'Adour nord) sont équipées de cabines de péage avec péagiste. Les six autres présentent des voies automatiques tous paiements (carte magnétique, pièces, billets, chèques). Toutes ces gares sont supervisées à distance par des caméras de très haute définition. Une personne compétente peut parfaitement, à distance, prendre la main sur la transaction, afficher la classe du véhicule, afficher le tarif, rendre la monnaie, forcer l'extraction d'une carte bancaire coincée, lever une barrière. Si le client veut faire un chèque, il lui suffit d'appuyer sur l'interphone et de faire appel au superviseur. Une fois le chèque rédigé, il est déposé sur le scanner, ce qui permet au superviseur d'en vérifier le montant et la signature. Une pièce d'identité peut également être présentée au scanner et le chèque est déposé dans une petite urne afin que s'ouvre la barrière. L'ensemble est rendu possible par la supervision et les télécommandes à distance. Sur l'A65, les transactions seront assurées par les gares d'extrémités qui sont sur le réseau ASF, ce qui est très favorable à la fluidité du trafic.

LE PÉAGE DE DEMAIN :

Le péage de l'avenir sera celui qui n'imposera plus aucun arrêt à l'utilisateur. Les péages s'effectueront à la volée par des portiques de détection des badges qui déclencheront une facturation. D'autres systèmes sont envisagés à partir de la géolocalisation des véhicules disposant d'une antenne satellite et des échanges par transmission téléphonique vers des systèmes informatiques qui recevront les positions successives des véhicules. En fin de mois, ces mêmes systèmes pourront restituer, pour ceux qui le désirent, l'intégralité des itinéraires parcourus.

Ils travaillent pour vous !



Olivier Rossa,
46 ans

« Après un début de carrière en géotechnique (Fondasol puis Scetauroute), mon activité professionnelle a évolué depuis une dizaine d'années, au travers de grands projets d'infrastructures linéaires (A28, SCUT, LGV EST,...).

Depuis septembre 2006, Eiffage me permet de continuer à m'investir sur ces grandes réalisations avec l'Autroroute A65.

Directeur technique du GIE A65, je pilote l'ensemble des ingénieries et j'assure les relations avec les différents services techniques de l'Etat et des collectivités locales.



Frédéric Cuffel
35 ans

« J'ai suivi un cursus universitaire, complété par la formation CHEBAP (Centre Hautes Etudes Béton Armé Précontraint). Je suis entré dans le groupe Eiffage en 1998, en démarrant ma carrière à l'export.

Après quatre années passées à l'étranger, d'abord au Nigéria puis au Sénégal, je suis rentré en France en 2002. J'ai occupé plusieurs postes, en direction de travaux ou direction technique, sur différents projets pour le groupe avant d'arriver sur l'A65. Je suis actuellement en charge de la coordination de l'ensemble des équipements au sein de la direction travaux.

Ma mission, en liaison avec la direction technique, est d'optimiser, piloter et coordonner les interventions des différentes entreprises d'équipement.

