

A406

Contournement sud de Mâcon

Actualités

N° 5 - juillet 2009



C'est aujourd'hui un chantier d'envergure qui s'offre aux regards de tous les riverains du projet. Avec le début des grands terrassements et l'avancement du chantier du viaduc, c'est tout le tracé de l'A406 qui est visible.

Le viaduc, on le répète à l'envi, est l'ouvrage emblématique de ce projet. L'élévation des piles nous permet désormais d'en apprécier depuis les rives de la Saône, le gabarit, la géométrie, l'importance des remblais et les bases de l'architecture.

Par ailleurs, nous avons pu mettre en œuvre toutes les mesures de protection des espèces végétales et animales prévues, que ce soit à travers les signatures de conventions avec les exploitants agricoles ou encore grâce à la transplantation méticuleuse de la désormais célèbre œnanthe à feuille de silaüs, fleur protégée mise en évidence par nos études.

Enfin, il nous a semblé intéressant de vous faire découvrir dans ce numéro, les hommes et les femmes qui collaborent à ce chantier et de recueillir des témoignages sur la façon dont s'organisent les ouvriers et les entreprises qui, venant de la France entière, participent pleinement à la vie locale.



Jean-Philippe Ehrhardt

Directeur des grands investissements et de la construction APRR

Sécurité : avant, pendant, après... tout le temps !

Les travaux de l'A406 sont maintenant en cours sur l'ensemble du tracé. Cela conduit à certains aménagements de circulation, en particulier au niveau de Crottet et Replonges, et d'autres à venir à Grièges pris en accord avec les conseils généraux et les mairies. Sur les pistes provisoires, qui croisent des voies départementales et communales, de nombreux engins circulent. Il est donc vivement recommandé de ne pas s'engager dans les emprises de chantier et de respecter attentivement les consignes de sécurité et les balisages mis en place.

La réflexion sur la sécurité ne se limite pas à ces seuls aspects. Le dernier numéro d'A406 Actualités vous a permis de découvrir les mesures prises pour assurer la sécurité des personnels et la collaboration existant avec les services de secours.

Mais c'est également dès aujourd'hui que la sécurité de l'ensemble de l'A406 se définit avec des aménagements particuliers pour les inspections à venir

en phase d'exploitation sur les ouvrages, comme par exemple la conception d'une passerelle sous le viaduc. C'est aussi maintenant que sont définis précisément les équipements qui permettront d'assurer la sécurité pour les futurs usagers de l'A406, comme le plan de mise en place des télépanneaux, d'une station météo ou encore des boucles de comptage permettant de gérer le trafic.



À découvrir dans ce numéro

- En direct du chantier : viaduc, les piles à l'heure
- Autour du chantier : rencontres
- Partenaires locaux : un agriculteur s'engage pour les compensations environnementales

Viaduc, les piles à l'heure

Le chantier du viaduc a déjà considérablement avancé. À fin juin, les remblais d'accès aux culées étaient terminés ; le tassement de celui de la rive gauche doit être achevé d'ici fin juillet, avec 30 à 40 cm attendus. Les deux premières piles à terre, la P1 et la P2 sont déjà réalisées et on coule la semelle et le soubassement des piles P3 et P4 en rivière. On devine bien maintenant

la géométrie du viaduc. Par ailleurs, 80 mètres de charpente sont déjà en cours d'assemblage. La charpente sera construite en quatre grands tronçons qui seront lancés successivement depuis la rive droite. Le premier lancement doit avoir lieu au début du mois d'août : la ligne du viaduc commencera alors à se tracer.



Le remblai d'accès au viaduc, d'où sera lancée la charpente métallique.



Assemblage du ferrailage des piles.



Des coffrages spécifiques ont été créés...



... pour une architecture originale des piles.



Le travail sur barge nécessite une organisation rigoureuse.



Un batardeau dans lequel sera coulée une pile en rivière.



Questions à...

Thierry Schmidt,
Responsable
travaux du viaduc chez
Demathieu & Bard

Comment se déroule l'avancement du chantier du viaduc ?

Depuis le début des travaux au mois de mars, les choses avancent bien, mais nous sommes dans un planning aux délais très serrés. C'est d'ailleurs notre principal challenge sur cet ouvrage qui, tout en étant plutôt classique, nous offre de réels défis.

Y-a-t-il des contraintes particulières avec cet ouvrage ?

Il a fallu répondre à plusieurs difficultés. Les piles par exemple qui ont une grande qualité architecturale sont complexes à réaliser en raison même de leur dessin et

de leur angle. Il a fallu imaginer un système pour que le vibreur qui donne son homogénéité au béton puisse être dans la bonne position. On a aussi créé des coffrages spécifiques. Un autre exemple concerne la réflexion qui a été menée sur la dalle préfabriquée pour qu'elle puisse se connecter sans problème à la charpente. Enfin, les travaux en rivière nécessitent une organisation et une gestion très rigoureuses en raison de l'espace restreint qu'offre la barge.

Comment vous organisez-vous par rapport aux contraintes environnementales ?

Il y a une organisation environnementale très forte sur l'A406. Mais nous avons déjà intégré ces mesures dans notre façon de travailler. Nous sommes en cours de certification ISO 14001 et nous devrions l'obtenir d'ici la fin de l'année. Sur le chantier, nous portons par exemple une attention toute particulière à la gestion

des déchets, déchets courants comme déchets de chantier. Les eaux passent par un bac de décantation avant de retourner à la rivière. La peinture de la charpente est faite sur une plate-forme bâchée avant le lancement pour éviter tout écoulement de peinture sur le terrain ou dans la rivière.

Et les hommes sur ce chantier ?

Il y a l'équipe en rivière, l'équipe de la charpente, l'équipe des coffrages et bétonnage, plus les terrassiers et leurs engins et pour finir, l'encadrement. Cela représente près de 30 personnes sans compter les chauffeurs des semi-remorques qui ont fait les rotations pour amener les matériaux. Pour tout le monde, on organise des points de sécurité deux fois par mois ou quand il faut expliquer un outil spécifique du chantier. D'ailleurs leurs retours terrain sont essentiels pour nous permettre d'améliorer nos dispositifs.



On estime à 350 environ le nombre d'engins travaillant actuellement sur le chantier

Autour du chantier : rencontres

Environ 800 personnes travaillent à la réalisation de l'A406. Certaines viennent de régions différentes et restent en moyenne entre 6 mois et 2 ans sur place. Rencontre avec ces hommes et ces femmes qui parcourent la France au gré des chantiers.



Questions à...

Damien Arnoux,
33 ans, chef d'équipe,
entreprise Valérien

Pouvez-vous nous présenter votre équipe ?

Je gère une équipe de 21 personnes provenant de toute la France : Savoie, Auvergne, région parisienne, Est de la France... Moi-même, je viens de la Dordogne où ma femme et mes enfants habitent. Les gens de l'équipe ont été recrutés par l'entreprise en fonction de leurs compétences et de nos besoins sur le chantier de l'A406. Notre mission consiste à réaliser les remblais pour surélever la future autoroute.

Comment s'organisent les personnes qui viennent de loin ?

Chacun se débrouille pour se loger. Mais le bouche à oreille fonctionne très bien. Le monde des travaux publics est une grande famille et on se serre tous les coudes ! Nous sommes très solidaires : quand une nouvelle personne arrive, elle est aidée par les autres pour trouver un logement. Il arrive aussi que l'on retrouve sur un chantier des personnes avec lesquelles on a déjà eu l'occasion de travailler.

Quels sont les moyens de logement ?

Chaque entreprise a ses habitudes. Chez Valérien, la majorité préfère se loger en caravane parce que cela coûte moins cher, même si chaque salarié reçoit une prime pour les frais de déplacements, de logement et de restauration. Ce qui fonctionne le mieux, c'est d'installer sa caravane chez un particulier qui nous donne bien entendu son accord. On est plus tranquille que dans un camping. Cela se fait de plus en plus et il arrive que les communes, conscientes que nous participons le temps de notre mission à la vie économique locale, nous aident à trouver des terrains. En moyenne, les personnes restent sur un chantier entre 6 mois à 2 ans.

L'entreprise met-elle des solutions à votre disposition ?

Oui. Pour ceux qui souhaitent loger en appartement, ce qui est mon cas, une personne de l'entreprise est chargée de nous accompagner dans notre recherche. C'est pratique et ça fonctionne bien. Beaucoup d'entre nous ont opté pour la colocation. Et puis sur le chantier, des bungalows sont mis à notre disposition avec des douches et des salles de repos. Cela nous permet de nous retrouver et de passer des moments ensemble, une façon d'oublier que nos familles nous manquent !

Une femme au volant

Laetitia Hallier, 34 ans,
conductrice d'engins,
entreprise Valérien

Les femmes sont de plus en plus présentes sur les chantiers, particulièrement dans les domaines de l'archéologie, de la topographie de l'environnement ou du contrôle technique mais aussi celui de la conduite d'engins. Ce qui est le cas de Laetitia Hallier, conductrice de tombereau et de dumper pour la réalisation des travaux de terrassements de l'A406 : « Je ne trouve pas que ce soit moins ou plus facile d'être une femme sur un chantier. Ce qui compte, c'est de bien faire son boulot. Avant, j'étais responsable d'un magasin de sports extrêmes. J'ai eu envie de relever de nouveaux défis et je suis devenue conductrice d'engins. Je ne regrette pas mon choix ! J'adore travailler sur de grands chantiers. Un chantier, ça évolue, ça bouge et on ne s'ennuie jamais. Et puis j'aime cette idée de participer à de grands projets ».



Les équipes en quelques chiffres

- Jusqu'à 800 personnes mobilisées sur le chantier, dont une trentaine de femmes
- 65 000 heures / mois passées par les équipes du chantier
- 50 entreprises déjà présentes à mi-2009

L'A40 retrouvée

La circulation est rétablie sur l'A40. En effet, les parois de l'ouvrage sous l'autoroute existante, ainsi que les nouvelles dalles de chaussée entre ces parois sont terminées. Les départs de bretelles d'accès étant eux aussi réalisés au niveau de l'A40, il n'y aura plus désormais de travaux ayant un impact sur la circulation.

La base de loisirs respire en été

La base de loisirs de Cormoranche-sur-Saône est située à proximité immédiate de la zone de compensation des crues des Grandes Raies. Ce chantier important est une des sources d'approvisionnement en matériaux du remblai de l'A406 et a nécessité la construction d'une piste provisoire le long de la base de loisirs. Pour que celle-ci puisse accueillir dans les meilleures conditions les vacanciers durant l'été, les travaux et le passage des camions y sont interrompus durant les mois de juillet et d'août ainsi que tous les week-ends. Rappelons que la zone de compensation ainsi que la piste provisoire seront remises en état paysager à la fin du chantier.



L'exploitation de Paul Bourdon à Grièges

Partenaires locaux



Questions à...

Paul Bourdon,
exploitant agricole à
Grièges.

Paul Bourdon, exploitant agricole à Grièges a signé deux conventions pour créer des zones de compensations environnementales liées à l'A406 sur son exploitation.

Qu'est-ce qui vous a incité à signer des conventions pour faire partie des zones de compensation environnementale ?

Il y a deux aspects sur ce sujet. On est dans une zone Natura 2000 et j'étais déjà sensibilisé aux questions environnementales, sur l'usage des engrais par exemple. Pour les compensations des perturbations de l'A406, les mesures mises en place sont sérieuses et acceptables. On doit faire un effort pour garder les prairies du Val de Saône. À côté de ça, il faut avoir un mode d'exploitation et des terrains qui permettent de le faire sans que ça remette en cause la viabilité de l'activité.

Comment cela se traduit-il concrètement ?

J'ai pu conventionner un peu plus de 30 hectares de mon exploitation qui se trouvaient en zone inondable, une partie pour des zones concernant l'œnanthe à feuille de Silaüs, l'autre pour la protec-

tion du rôle des genêts. Pour les zones d'œnanthes, je ne dois pas faucher avant le 15 août pour laisser la plante mûrir. Je ne dois pas utiliser d'engrais chimique ni faire de désherbage non plus. Mais ce n'est pas une révolution pour moi, j'avais déjà pris ce chemin. Pour les zones de séjour du rôle des genêts, il faut un nombre limité de gros bovins à l'hectare par exemple.

Ce sont des pratiques faciles à mettre en place ?

Ça dépend de l'exploitation. Pour ma part, cela modifie peu mes habitudes de travail. Quelqu'un qui doit nourrir un troupeau toute l'année ne pourra pas attendre le 15 août pour la fauche de foin, car il sera trop mûr pour offrir une nourriture de qualité aux animaux. J'ai pu signer ces conventions sur une partie de mon exploitation car je n'ai pas de troupeau à l'année. Les compensations financières me permettent d'amortir le manque à gagner sur la vente de foin.

Quel est votre sentiment sur l'ensemble de ce projet.

L'A406 ne me fait pas sauter de joie, il y a certaines nuisances comme la transformation du paysage, la poussière quand il fait sec et le va-et-vient des camions de chantier. Mais il y a aussi l'intérêt pour la circulation dans la zone urbaine de Mâcon que je peux comprendre. Le fait de participer aux mesures de protection de nos prairies du Val de Saône est une forme de compensation.

Transplantation réussie !

Outre les zones pour lesquelles des conventions sont signées avec les exploitants agricoles pour protéger l'œnanthe à feuille de silaüs, une grande opération de transplantation de terre végétale dans laquelle se trouvait des pieds d'œnanthe a eu lieu sur la commune de Grièges avant de

pouvoir y démarrer les travaux. C'est par plaque d'un mètre carré que cette terre a été découpée puis transportée jusqu'à sa nouvelle destination quelques kilomètres plus loin, pour que puisse s'épanouir en toute quiétude la fleur protégée. Des pélerinages retracés en images.



Découpage et prélèvement des plaques de terre avec un godet spécialement conçu.



Balade en tracteur sur les routes de Grièges.



Transplantation dans des zones protégées quelques kilomètres plus loin.



**DIRECTION DES GRANDS INVESTISSEMENTS
ET DE LA CONSTRUCTION**
42 boulevard Eugène-Deruelle
F 69432 Lyon Cedex 03
Tél. +33 (0)4 72 60 11 10
www.travaux-A406.com

Autoroutes Paris-Rhin-Rhône
SA au capital de 33 911 446,80 euros
016 250 029 RCS Dijon
Siège social :
36 rue du Docteur-Schmitt
F 21850 Saint-Apollinaire
www.aprr.fr