

RENCONTRE AVEC FRANÇOIS DAVID, CONDUCTEUR D'OPÉRATIONS ASF

“UNE OPÉRATION COMPLEXE”

François David est un habitué des élargissements. « J'ai piloté l'élargissement de l'autoroute A9 entre Leucate et Perpignan Nord, ainsi que celui de la section de l'A61 entre Toulouse Sud et l'A66 », explique-t-il. Il travaille sur le passage à 2x3 voies de l'A9 à hauteur de Perpignan, depuis cinq ans déjà : « la genèse du projet remonte à 2006. J'ai pris en charge la phase d'avant-projet, puis les procédures administratives (DUP, loi sur l'eau...). »

L'élargissement de l'A9, entre Perpignan Sud et Perpignan Nord présente selon lui, trois particularités majeures :

EN MILIEU URBAIN

ASF intervient en zone périurbaine de Perpignan. Deux conséquences : l'omniprésence des réseaux (eau, électricité, gaz, téléphonie) et la proximité des habitations (quartier Saint-Assisclé) et de zones d'activités telles que, notamment, le Grand Saint-Charles. Par ailleurs, « d'autres maîtres d'ouvrage portent leurs propres projets, il faut le prendre en compte dans la gestion des travaux », indique François David.

François David, conducteur d'opérations ASF.

Un important travail de coordination est ainsi mené avec le Conseil général, RFF et des communes comme Saint-Estève, Rivesaltes et Perpignan.

ENVIRONNEMENT

Franchissement de l'Agly, de la Têt, de plusieurs canaux d'irrigation... Pas moins de 27 ouvrages d'art, jalonnant les 17 km de l'opération, seront élargis. Sensible à l'environnement, ASF veille, lors des travaux, à la préservation d'une espèce protégée de libellule.

PAS PRÉVU !

Contrairement à d'autres tronçons d'autoroutes, « l'élargissement de l'A9 n'a pas été prévu lors de sa construction dans les années 70. D'où la phase préparatoire. Il a fallu au préalable élargir les ouvrages d'art. Chacun ayant sa spécificité en termes de génie civil ! » La direction d'opérations (quatre personnes dédiées aux aspects techniques, financier et de communication) quittera Narbonne pour Perpignan en septembre. Elle s'installera dans des nouveaux locaux basés sur le district de Rivesaltes. Pourquoi ce déménagement ? « Nous voulons nouer un contact privilégié avec les

élus, les services de l'État, les administrations, les médias, les associations, les riverains, les acteurs économiques... Tous ces gens doivent pouvoir identifier le maître d'ouvrage, et parler avec lui. » ■

Photo : Visite des services techniques de Perpignan et du Conseil général des Pyrénées-Orientales intéressés par notre savoir-faire en élargissement et renforcement des ouvrages d'art et plus précisément par la technique de l'hydrodémolition (le 20/10/2010).



Les travaux d'élargissement ont été confiés à Guintoli

La phase préparatoire (décembre 2009 - mai 2011) a mobilisé 70 personnes. La phase de travaux (septembre 2011 - juin 2013) mobilisera le double, environ 150 personnes. ASF a retenu le groupement Guintoli (mandataire) EHTP / Agili / Siorat / Le Foll / Vaills pour l'élargissement de la section courante, comprenant la création d'une troisième voie. Le premier côté élargi (entre septembre 2011 et juin 2012) sera celui allant dans le sens Sud / Nord. Suivra le côté Nord/Sud entre septembre 2012 et juin 2013. Les périodes estivales, fortement fréquentées, sont neutralisées en ce qui concerne les travaux sur l'autoroute.

ENTRETIEN AVEC SALVADOR NUNEZ, DIRECTEUR OPÉRATIONNEL DE L'INFRASTRUCTURE EST ASF

“NOUS PRÉPARONS LA SUITE DU PROGRAMME D'ÉLARGISSEMENT DE LA CATALANE”

Qui décide de l'élargissement d'une autoroute ?

Il n'y a pas de règle absolue en la matière mais l'élargissement s'impose quand un certain niveau de congestion est atteint. Notre rôle n'est pas de décider. Nous mesurons les évolutions de trafic, la longueur des bouchons, l'accidentologie, les perspectives d'évolutions, élaborons les dossiers réglementaires et motivons le besoin. Depuis 1990, ASF a acquis une organisation et un savoir-faire dans ces chantiers très spécialisés d'élargissement.

Avec le temps, nous nous sommes améliorés, d'autant plus que nos exigences en matière de qualité de services, de sécurité, et de préservation de l'environnement ont augmenté. Mais c'est l'État qui décide de l'élargissement d'une autoroute.

L'A9 va être élargie à hauteur de Perpignan. Les fédérations de transporteurs souhaitent un prolongement de l'élargissement jusqu'à l'Espagne. Qu'en est-il ?

Nous préparons déjà la suite de l'élargissement, entre

l'échangeur de Perpignan Sud et Le Boulou. ASF entreprend déjà les démarches relatives à la protection de l'environnement et procède aux premières acquisitions foncières. C'est un travail de terrain, doublé d'une phase technique et administrative. Quant à l'élargissement jusqu'à la frontière espagnole, il est prévu, mais pas encore contractuellement acté. ■



Salvador Nunez, directeur opérationnel de l'infrastructure Est ASF.

L'ÉTAT, UN ACTEUR IMPORTANT DU PROJET

Les services de l'État veillent au respect du cahier des charges et du contrat de concession (normes techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation...). Ils délivrent également les nombreuses autorisations réglementaires préalables aux travaux, notamment dans les domaines de la loi sur l'eau, des espèces protégées, de l'archéologie.



Simulation 3D du projet.

SETEC, LE MAÎTRE D'ŒUVRE

Sous pilotage ASF, le maître d'œuvre SETEC réalise les études de conception, coordonne le chantier et veille à la bonne exécution des travaux. Toutes les entreprises sont soumises à un plan de respect de l'environnement et sont tenues de respecter les règles de sécurité sur le chantier.

ENTRETIEN AVEC DIDIER HAMON, DIRECTEUR RÉGIONAL LANGUEDOC-ROUSSILLON ASF

« CE CHANTIER VALORISE NOS MÉTIERS ET NOS ÉQUIPES SUR LE TERRAIN »

■ Défi technique, atouts pour le territoire, prise en compte des clients...
Didier Hamon analyse les enjeux de l'élargissement de l'A9 en terre catalane.

Pourquoi élargir l'A9 à hauteur de Perpignan ?

Didier Hamon : L'autoroute A9 joue un rôle majeur pour le développement touristique et économique du Languedoc-Roussillon et de la Catalogne. L'élargissement à 2x3 voies va nous permettre d'absorber la hausse du trafic sur cet axe Nord / Sud et d'améliorer la sécurité. Le trafic au droit de Perpignan se caractérise par l'importance du trafic poids lourds. Quand les poids lourds se doublent sur une autoroute à 2x2 voies, des ralentissements importants, parfois sur d'assez longues distances, se créent. Cela génère une gêne, voire un sentiment d'insécurité, chez les conducteurs de véhicules légers. Ces travaux sont aussi l'occasion de mettre l'infrastructure aux nouvelles normes environnementales : murs anti-bruit, protection des ressources en eau, amélioration de la qualité de l'air grâce à une circulation plus fluide, donc moins polluante.

27 ouvrages d'art sont élargis sur 17 km. Est-ce un défi technique pour vos équipes ?

Didier Hamon : La complexité de ce chantier est assez phénoménale ! Il faut composer avec bon nombre de paramètres. D'une

part, le foncier est limité. Nous avons dû opter pour un élargissement partiellement par l'intérieur. D'autre part, le milieu urbain est très proche. De plus, cette section est empruntée par un nombre important de poids lourds. Et, enfin, 27 ouvrages d'art doivent être élargis ! Au défi technique s'ajoute le soin apporté à limiter autant que possible les réductions de voies, à la fois pour la fluidité du trafic et pour la sécurité de nos équipes. Chaque pose de balisage sur une autoroute sous exploitation les expose en effet à la circulation. Nous veillons à regrouper les travaux, afin de comprimer la durée d'occupation de la voirie et le nombre de pose de signalisations par nos agents. Je tiens à tirer un grand coup de chapeau à nos équipes engagées sur le terrain. Nos collaborateurs sont de grands professionnels de la sécurité routière ; ils le prouvent au quotidien !

« LA COMPLEXITÉ DE CE CHANTIER EST ASSEZ PHÉNOMÉNALE ! »

Ce chantier vous procure-t-il des motifs de satisfaction ?

Didier Hamon : Bien sûr ! Il demande de la part de

l'exploitant et des entreprises beaucoup d'inventivité. Nous ne réalisons pas tous les jours un tel chantier d'élargissement ! Le défi technique, le maintien d'un très haut niveau de sécurité et le souci du service clients sont autant d'exigences qui nous poussent positivement dans nos retranchements. Il y a un vrai intérêt intellectuel à relever ces défis qui sortent de l'ordinaire. L'expertise dans nos métiers s'en trouve valorisée. Ce chantier est par ailleurs source d'activité pour les entreprises locales. Entre 150 et 200 personnes travailleront à l'élargissement de l'A9 d'ici à juin 2013.

Comment minimisez-vous la gêne aux clients ?

Didier Hamon : Concernant les travaux, nous avons demandé aux entreprises de prendre en compte le service clients, dès la remise des offres. Il est particulièrement gênant de réduire le trafic à une seule voie, même si cette solution est plus simple techniquement et économiquement plus intéressante. Le seul côté technique ne suffit pas. Notre obsession est de maintenir à tout prix deux voies de circulation. L'une des solutions mises en place est de réduire leur largeur. Côté communication, Radio

VINCI Autoroutes explique régulièrement à nos clients en quoi consiste ce chantier. Des messages ciblés sont adressés aux abonnés télépéage. Nous sommes en lien constant avec les syndicats de transporteurs routiers, pour qu'ils relaient les informations auprès de leurs adhérents. Un site Internet dédié aux travaux est en ligne : www.asf-a9-perpignan.fr. Des panneaux d'information fixes sont dressés le long du chantier (220 M€ investis, 27 ouvrages d'art élargis, livraison en juin 2013). ■



Didier Hamon, directeur régional Languedoc-Roussillon ASF.

RENCONTRE AVEC BERTRAND ROTH, CHEF DU DISTRICT DE RIVESALTES ASF

« GÊNER LE MOINS POSSIBLE NOS CLIENTS »

■ Son équipe composée de 116 salariés exploite et entretient 62 km d'autoroute entre Leucate et la frontière espagnole dont 4 gares sur diffuseurs, la zone frontalière du Perthus, 2 aires de services et 4 aires de repos.



Bertrand Roth, chef du district de Rivesaltes ASF.

DIALOGUE PERMANENT AVEC LES ENTREPRISES

Le district de Rivesaltes est le client final de l'opération de Perpignan.

« Nous étions là avant, nous serons là après », résume Bertrand Roth. À ce titre, il participe à la gestion d'exploitation du chantier sous circulation.

« Semaine après semaine, nous calons de manière très précise les interventions des entreprises qui peuvent être réalisées de jour comme de

nuit... Il faut aussi se projeter sur plusieurs mois. Le chantier a démarré en décembre 2009 et s'achèvera en juin 2013. Il y a, d'un côté, le temps réel et, d'un autre côté, la projection dans les étapes du futur. »

MINIMISER LA GÊNE À TOUS NOS CLIENTS

Bertrand Roth est en contact permanent avec les institutions - Préfecture, Conseil général, communes, communautés d'agglomération... « Le Conseil général redoute

l'impact des travaux sur son réseau routier. Notre rôle est de le rassurer, en faisant en sorte de ne pas basculer trop de véhicules sur leur réseau. La Préfecture est notre interlocuteur privilégié. Elle valide tous les arrêtés d'exploitation au fil du chantier. Et enfin, nous essayons de regrouper les zones de travaux et de limiter la durée et, le nombre de signalisations pour gêner le moins possible nos clients automobilistes. » ■

Photo 1 : François David (conducteur d'opérations) et Bertrand Roth (chef de district) ont accueilli le 21 février 2011, sur l'aire du château de Salses, les étudiants de l'IUT de Perpignan pour partager leur savoir-faire environnemental avec ces futurs professionnels de l'environnement.



1

Photo 2 : Les ouvriers autoroutiers du district de Rivesaltes mettent en place le balisage.



2