

CRÉATION DU PONT ET DU BARREAU DE CAMÉLAT

AVRIL 2023

JOURNAL DE CHANTIER



EN MAL D'ACIER

03

Comme annoncé dans le Journal de chantier n°2, la quasi-totalité des terrassements est aujourd'hui achevée du côté de Brax et du Passage d'Agen. Le chantier affiche néanmoins un retard de trois mois, lié aux difficultés d'approvisionnement rencontrées par les entreprises de travaux.

Nul ne peut l'ignorer, la guerre en Ukraine a des répercussions sur les marchés de l'énergie, des denrées alimentaires, mais aussi des matériaux, et notamment l'acier. Ce matériau polyvalent intervient à différentes étapes d'un chantier, dans l'armature des fondations ou l'ossature des constructions métalliques. À elles seules, les charpentes des ouvrages de la Garonne et du canal représentent ainsi 2 200 tonnes d'acier. À Camélat comme ailleurs, les délais d'approvisionnement plus longs ont engendré un retard dans la livraison du chantier, aujourd'hui fixée à mars 2024.

CALENDRIER

Zoom sur les impacts des difficultés d'approvisionnement et sur le planning général des travaux

À VENIR

Prochaine étape du chantier du pont de la Garonne : le lancement des premières poutres composant la charpente

ZOOM BIODIVERSITÉ

Déchets, eau, protection des espèces... l'environnement, une préoccupation quotidienne sur le chantier

CALENDRIER

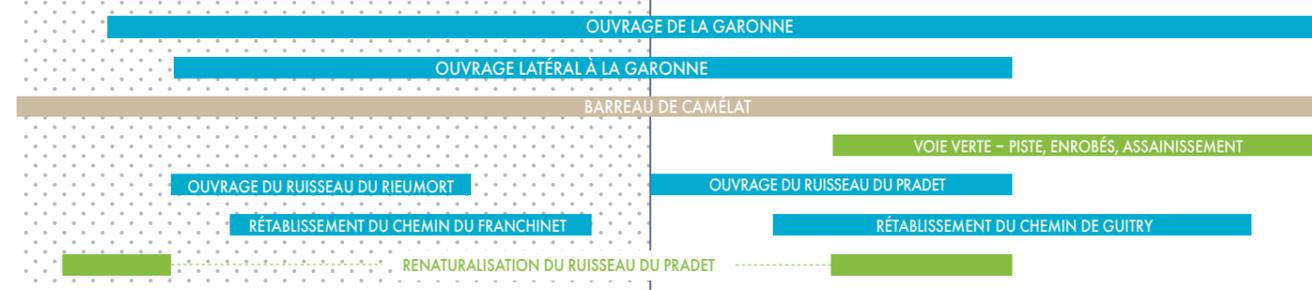


HORIZON MARS 2024

Face au contexte conjoncturel, des efforts sont réalisés à tous les échelons, par l'ensemble des intervenants du chantier, pour optimiser les plannings.



2023 | Oct. | Nov. | Déc. | Jan. | Fév. | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | Jan. | Fév. | 2024 | MARS



LE POINT SUR...

LES DIFFICULTÉS D'APPROVISIONNEMENT

avec Nicolas SEMMER, directeur de travaux, Eiffage Génie Civil

La guerre en Ukraine a des effets sur les coûts et les délais d'approvisionnement. Ce que chacun de nous observe à titre personnel est amplifié pour les importantes fournitures de matières, et qui plus est l'acier. Avant l'invasion russe, l'Ukraine, avec notamment les aciéries de Marioupol, était un des premiers fournisseurs d'acier brut d'Europe. Dès lors que le pays a dû couper ses voies d'approvisionnement, tous les constructeurs se sont rabattus sur les usines allemandes et turques, qui produisent un acier de très bonne qualité. Cela a créé un énorme goulot d'étranglement chez les fournisseurs qui se sont rapidement retrouvés dans l'incapacité d'honorer leurs commandes dans des délais classiques. Ce phénomène touche l'ensemble des chantiers de construction européens qui n'ont pu être approvisionnés avant le début de la guerre. Tous accusent un retard d'environ 3 mois. C'est ce qui se passe ici sur le chantier de Camélat. Nous construisons des ouvrages qui sont faits pour durer. Nos cahiers des charges traduisent un haut niveau d'exigence en matière de conformité et de qualité de fabrication. C'est pourquoi nous ne nous sommes pas tournés vers des fournisseurs plus rapides, mais moins qualitatifs, en Asie par exemple. Nous avons privilégié la pérennité et la sécurité des ouvrages, quitte à devoir en retarder la livraison.

LE PLANNING CÔTÉ ROUTE

Du 5 au 19 juin, une première phase de préparation des travaux sur le rond-point de Camélat impliquera des aménagements de circulation.

Les 5 et 6 juin, l'installation de la signalisation provisoire et des équipements de sécurité, la démolition des îlots directionnels en amont du giratoire et la réalisation d'une chaussée provisoire nécessiteront une réduction des voies à l'approche du rond-point et la mise en place d'un alternat manuel.

Du 7 au 19 juin, la largeur de l'anneau de circulation du giratoire sera réduite afin de poursuivre cette phase préparatoire. Les automobilistes sont donc appelés à être vigilants et à réduire leur vitesse à l'approche du rond-point.

Une information détaillée sur les travaux du rond-point de Camélat et leurs incidences sur la circulation vous sera diffusée dès le mois de mai.



Une fois totalement assemblée, le premier tronçon de la charpente métallique sera prochainement glissé jusqu'à la première pile du futur pont.

À VENIR

LE «LANÇAGE» DES POUTRES

Il s'agit d'une étape significative du chantier. En mai, les compagnons vont faire glisser, 4 poutres métalliques de 90 mètres de long et pesant 700 tonnes, depuis la plateforme réalisée au sud de l'ouvrage, en direction des piles. Ces poutres serviront à poser le futur tablier.

Ces 90 mètres ne représentent qu'une partie du linéaire total de la charpente (240 mètres). En effet, pour faciliter l'opération et ne pas bloquer la circulation sur le chemin Sacha Guity, la charpente sera « lancée » en trois morceaux. Le premier lancement permettra d'atteindre la première pile. Le temps d'assembler 90 mètres de charpente métallique supplémentaires, un deuxième lancement reliera la deuxième pile, fin juin. Enfin, en août, les 60 mètres de charpente restants pourront à leur tour être lancés. Le tablier, structure en béton composée de dalles actuellement en préparation sur le site, sera ensuite posé sur les poutres.



Appelée « tablier », la structure béton du pont est composée de dalles, également en cours de fabrication sur la zone chantier.



DES SURPRISES GÉOTECHNIQUES SUR LES BERGES DU CANAL

En réalisant les fondations profondes de l'ouvrage de franchissement du canal de la Garonne, l'entreprise de travaux a été confrontée à un « fontis », c'est-à-dire un effondrement du sol causé par une déliquescence souterraine. Le trou a été comblé depuis, et la stabilité de la berge renforcée. Une série d'investigations géotechniques a néanmoins été réalisée en début d'année afin de comprendre les causes d'un tel éboulement. Les détections au géoradar ont révélé des anomalies dans la structure des deux berges du canal, avec la présence de cavités. Ces dernières sont liées aux méthodes de construction utilisées il y a plus de 150 ans au moment de la création du canal. Le terrain n'a pas été assez compacté. Avec le temps, l'eau qui circule a créé des poches. D'ici fin avril, celles-ci seront comblées par des injections de béton afin d'assurer la pérennité des berges et de l'ouvrage de franchissement.



UNE ATTENTION DU QUOTIDIEN

La préservation de l'environnement fait l'objet d'un engagement constant de l'ensemble des équipes mobilisées sur le chantier du pont et du barreau de Camélat.

Protection de la ressource eau

Afin de protéger les cours d'eau et le milieu naturel, les eaux de chantier et de ruissellement sont traitées grâce à des dispositifs de filtration, de décantation, ainsi que des séparateurs à hydrocarbures au niveau des installations. Les toupies à béton sont nettoyées hors du site. Les eaux de lavage de leurs goulottes sont récupérées grâce à des sacs filtrants et leur Ph neutralisé. Des barrages flottants ont été installés au droit des piles de l'estacade afin de bloquer les éventuelles pollutions accidentelles, tandis que des fossés de collecte des eaux ont été créés tout le long de l'emprise. Des prélèvements réguliers permettent de contrôler la qualité des eaux.



Collecte, tri et valorisation des déchets

Chaque grande famille de déchets implique un circuit spécifique :

- Les déchets ménagers liés aux bases de vie du chantier sont collectés dans des poubelles et ramassés par les services de l'agglomération.
- Les déchets liés au processus industriel sont collectés dans des conteneurs adaptés :
 - les déchets non dangereux sont triés dans des bennes distinctes (métaux, bois et emballages non souillés), avant d'être valorisés ou recyclés via des filières agréées ;
 - les déchets dangereux (aérosols, résidus de peinture, cartouches de graisse...) sont stockés à part dans des bacs fermés et abrités de la pluie, avant d'être acheminés vers les filières de traitement appropriées.



ET LA PRÉSERVATION DES ESPÈCES ?

Des mesures d'évitement et de réduction des impacts sont mises en place pour la faune et la flore : mise en défens des espèces à protéger, déplacement des bois mort accueillant des insectes xylophages, déplacement des nids d'oiseaux et abattage des arbres creux propices aux chauves-souris en dehors des périodes d'hivernage et de reproduction, puis installation de gîtes artificiels compensatoires, nappe géotextile sur les clôtures entourant le chantier pour éviter que batraciens et reptiles ne pénètrent dans l'emprise...

RESTEZ CONNECTÉS



POSEZ VOS QUESTIONS :

 Par mail : camelat-projet@agglomeration-agen.fr

 Par téléphone : 05 53 69 68 67
Ouvert du lundi au vendredi
de 8h30 à 12h et de 13h à 17h30

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DU CHANTIER :

 www.agglomeration-agen.net

 [agglomeration-agen](https://www.facebook.com/agglomeration-agen)

 [@AgglomerationAgen](https://twitter.com/AgglomerationAgen)