



DOSSIER DE PRESSE

INAUGURATION DE LA DÉVIATION DE CADÉAC : UN CHANTIER ROUTIER DE 5 MILLIONS D'EUROS

« LA DÉVIATION DE CADÉAC, PRIORITÉ DES PRIORITÉS »



Il y a 4 ans, lorsque j'ai pris mes fonctions de Président du Département, j'ai affirmé que le contournement de la commune de Cadéac serait « la priorité des priorités ». Cet engagement a été tenu.

Un chantier est toujours fait de surprises, bonnes ou mauvaises. Celui de Cadéac aura connu des rebondissements, avec un ajustement du calendrier et du budget, en raison des mesures environnementales et sismiques.

Mais, enfin, ce 27 juin 2015, cette déviation s'ouvre à la circulation, et libère les 300 habitants de Cadéac de la pollution, de l'insécurité et des secousses induites par la circulation des poids-lourds. Bref, d'un transit asphyxiant et d'une situation intenable qui duraient depuis trop longtemps déjà.

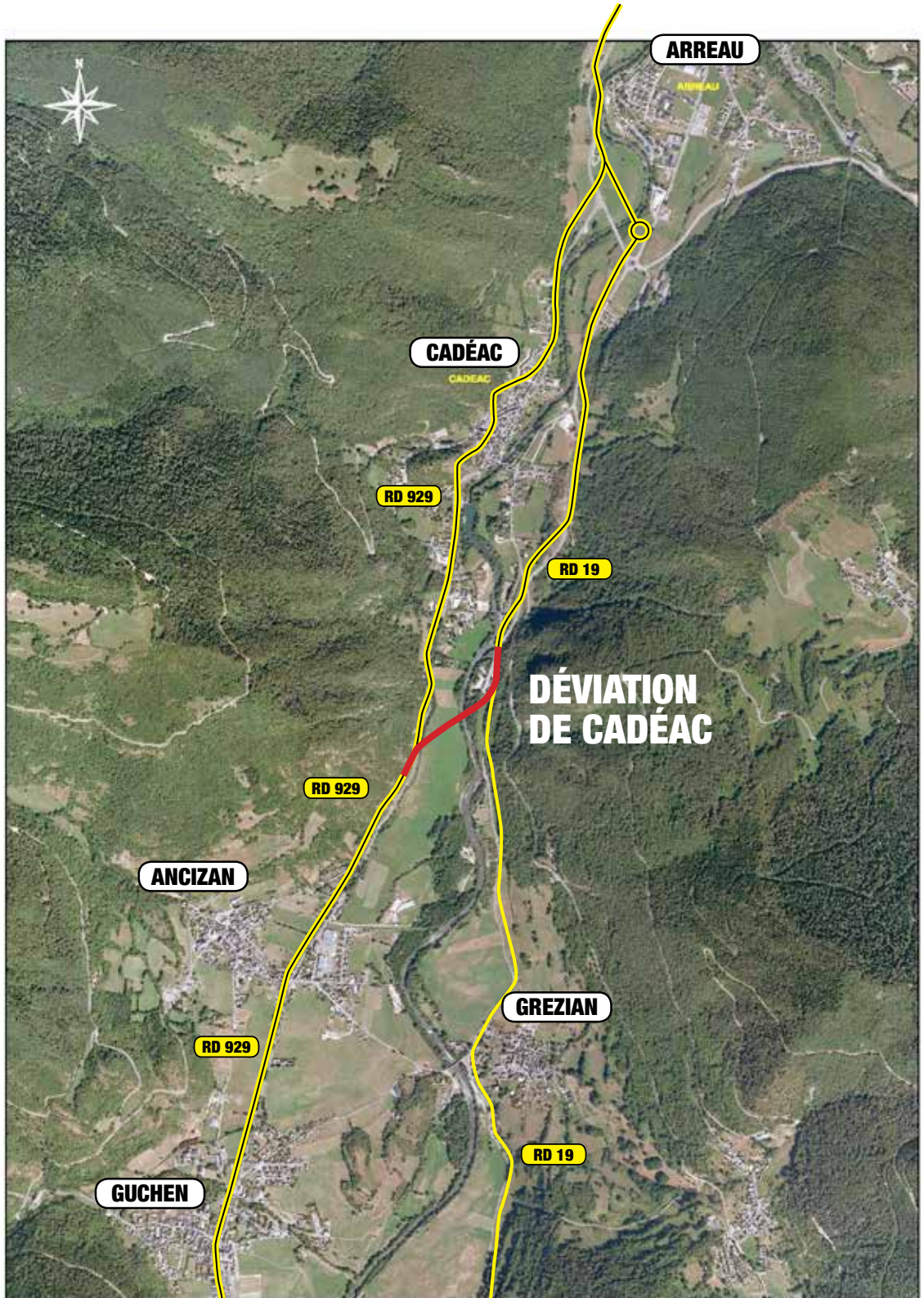
D'une longueur de 600 m et composée d'un ouvrage d'art innovant et unique dans les Hautes-Pyrénées, cette voie est réalisée et financée à 100 % par le Département, à hauteur de 5 millions d'euros. C'est le résultat d'un consensus entre les Communes de Cadéac, Ancizan, Grézian et Guchen en faveur de l'intérêt général.

Cette déviation s'inscrit dans la continuité des aménagements routiers réalisés par le Département pour contribuer, à la fois, à la qualité de vie et au développement économique de notre territoire. Cela concerne particulièrement ce chantier, situé sur l'itinéraire transfrontalier, entre Lannemezan et le tunnel d'Aragnouet-Bielsa. Le Département a investi 30 millions d'euros entre 2011 et 2015 sur cet axe routier.

Cette nouvelle voie est le résultat de la ténacité et de l'engagement de femmes et d'hommes motivés par la même ambition : celle d'offrir un ouvrage performant au service de l'intérêt collectif.

Michel PÉLIEU
Président du Département
des Hautes-Pyrénées

TRACÉ DE LA DÉVIATION DE CADÉAC



LA DÉVIATION DE CADÉAC EN QUELQUES DATES...

Le contournement de Cadéac est un chantier attendu depuis une trentaine d'années par les habitants de la commune. Après de nombreuses tentatives avortées et de vicissitudes, un projet est adopté en 2011.

Le Président Michel Pélieu propose un nouveau tracé

Lors de son arrivée à la Présidence du Département, Michel Pélieu a fait de la déviation de Cadéac, « la priorité des priorités ». Il propose un nouveau tracé, prévoyant un franchissement de la Neste entre la RD 19 et la RD 929 grâce à la construction d'un pont.

Juillet 2011: La population dit oui

Deux réunions publiques ont été tenues les 7 et 12 juillet 2011 à Ancizan et Guichen afin de recueillir l'avis des populations sur l'itinéraire de la déviation. Les conseils municipaux ont entériné leur avis favorable.

24 mai 2013 : Vote du lancement de l'enquête publique

C'est lors de la séance plénière du 24 mai 2013 que le Département des Hautes-Pyrénées a adopté la délibération sur le lancement de l'enquête publique de la déviation de Cadéac.

Acquisition de la totalité des terrains

Le Département a acquis à l'amiable les 13 parcelles situées sur les communes de Grézian et d'Ancizan. Il aura fallu près d'une année pour entrer en possession de tous les terrains.

18 juin 2013 : La zone inondée

« Apocalyptique » : tel est le terme qui a été utilisé pour décrire les crues dévastatrices qui ont touché les vallées pyrénéennes en juin 2013. La zone de travaux a été fortement impactée par la crue de la Neste.

6 novembre 2013 : Signature du contrat

Michel Pélieu, Président du Département, a signé le contrat pour ce chantier avec le groupement d'entreprises NGE génie civil, Guintoli et Baudin Châteauneuf, le 6 novembre 2013. Le marché a été notifié le 8 novembre 2013.

13 novembre 2013 : avis favorable

Du 11 octobre au 13 novembre, l'enquête publique s'est déroulée. Elle n'a recueilli aucun avis défavorable de la population et s'est conclue sur un avis favorable du commissaire enquêteur.

20 décembre 2013 : Pose de la première pierre

Michel Pélieu a procédé à la pose de la première pierre de ce chantier, le 20 décembre 2013. Cet acte symbolique marque le début des travaux après une trentaine d'années de tribulations.

1^{er} juillet 2014 : Démarrage des fondations de l'ouvrage

Afin de procéder aux fondations de cet ouvrage d'art, dix-huit pieux de 1,20 m de diamètre et d'une profondeur moyenne de 20 m ont été installés. Au préalable, le terrassement des appuis s'était déroulé en juin 2014.

17 décembre 2014 : Achèvement de la charpente métallique

Accompagné d'une délégation de Conseillers généraux, Michel Pélieu, Président du Département, assiste à la pose des dernières poutres de la charpente métallique, dévoilant le nouveau pont. Cette étape importante est significative de l'avancée des travaux sur cette route.

23 février 2015 : Pose du tablier (partie horizontale du pont)

La pose des 54 dalles de béton a été réalisée dans des conditions un peu particulières, sous la neige, en février 2015.

27 juin 2015 : Inauguration de la déviation de Cadéac

En présence d'élus locaux, de la Préfète, du Député des Hautes-Pyrénées et des habitants de la commune, Michel Pélieu inaugure la déviation de Cadéac, désormais ouverte à la circulation, le 27 juin 2015.

LA DÉVIATION DE CADÉAC EN QUELQUES CHIFFRES...

- **5 millions d'euros**
de travaux
- **100 %**
financé par le Département
des Hautes-Pyrénées
- **600 mètres**
longueur de la section aménagée
- **4 200 tonnes**
poids de la charpente métallique du pont
- **140 mètres**
longueur du pont
- **330 000 kg**
poids des armatures utilisées pour l'ouvrage
- **1 580 m³**
de béton utilisé pour l'ouvrage
- **34 000 m³**
de remblais utilisés dont 25 000 m³ issus
des crues
- **865 tonnes**
dalles de béton
- **8 000 tonnes**
d'enrobé
- **4 200 tonnes**
d'enrochement
- **18 pieux**
pour réaliser les fondations de l'ouvrage
- **16 mois**
de travaux
- **5 400 véhicules**
par jour en moyenne emprunteront cette
route
- **100 hommes environ**
ont travaillé sur le chantier
- **12 convois exceptionnels**
pour acheminer la charpente métallique
du pont

UN CHANTIER D'EXCEPTION

Pour libérer les 300 habitants de Cadéac de la circulation, le Département a trouvé une réponse de taille. Ainsi, une section à 2 x 1 voie, permettant de relier la RD 19 (Grézian) à la RD 929 (Ancizan) a été réalisée sur 600 m. Pour franchir la Neste d'Aure, un pont hors norme a dû être réalisé.

Des dimensions imposantes

Cet ouvrage d'art impressionne par ses mensurations : 141 m de long, 11 m de large pour un poids de 460 tonnes. « Sa particularité est qu'il se termine par une forme clothoïde, soit une courbe à rayon variable », précise Stéphane Paul, le surveillant de travaux du Département. La charpente métallique du tablier (la partie horizontale du pont) a été préfabriquée en atelier, sans attendre la construction des culées et de la pile centrale comme pour un pont classique. Ce choix innovant a permis de gagner du temps. De même, la préférence pour un pont métallique est justifiée par les portées caractérisant cet ouvrage (85 m et 56 m). Trois phases ont été organisées afin de déployer la charpente. Cet ouvrage mixte, en béton et acier, est le premier de cette dimension dans les Hautes-Pyrénées. Sa construction a été réalisée par le groupement d'entreprises Guintoli, NGE génie civil et Baudin Châteauneuf.

A chantier exceptionnel, convois exceptionnels

Les éléments du pont sont arrivés par 12 convois exceptionnels de Châteauneuf-sur-Loire (Loiret, région Centre) où l'entreprise française Baudin Châteauneuf est implantée depuis 1919. Un périple de quatre jours a été nécessaire afin d'acheminer l'ensemble de la charpente métallique. Ces transports auront permis de vérifier la robustesse du pont de Grézian, qui a bien supporté leur traversée. Les éléments ont ensuite été assemblés, soudés et peints sur place, mobilisant 10 personnes et un savoir-faire de haut niveau technologique.

Un test hydraulique grandeur nature

Autre élément hors norme : le contexte. Le chantier a débuté quelque mois après la crue de juin 2013. Cette tragédie aura néanmoins permis d'évaluer le dimensionnement hydraulique du projet dans des conditions réelles et de confirmer son adaptation au site. En effet, si une inondation se produisait, l'ouvrage ne ferait pas barrage et ne se transformerait pas en piège à embâcles.



PAROLES D'HABITANT(E)S

Jeanine LE BRETON :

« La déviation, une délivrance »

69 ans - Retraitée

Vit à Cadéac depuis 1976

« J'ai la chance de vivre un peu en retrait de la rue passante. Malgré cela, je ne peux jamais ouvrir les fenêtres à l'étage de la maison, à cause du bruit et des odeurs d'échappement. Quant aux chassés-croisés des voitures et des poids-lourds, ils font trembler la maison ! Cette déviation est une délivrance pour nous. »



Denise SALLE-CANNE :

« J'avais peur de ne jamais la voir »

79 ans - Retraitée

Vit à Cadéac depuis 1955

« Je suis la plus touchée par cette circulation. J'ai eu la gouttière arrachée à de nombreuses reprises. J'ai alors essayé de la protéger avec des grilles en plastique, mais tout a été emporté. Et ça ne s'arrête pas là. J'ai la chambre qui donne sur la route, et je ne peux pas y dormir à cause des passages incessants des camions. Je me souviens que lorsque je tenais un café-restaurant chez moi, un client s'est fait écraser le pied en sortant. Cette rue est très dangereuse et cela me peine. Cette déviation, je l'attends depuis 30 ans. J'avais peur de ne jamais la voir. Cela va me changer la vie.»



Arnout DIERICK (et son épouse Greet) :

« Acheter à Cadéac était un pari ! »

38 ans - Menuisier et propriétaire de la chambre d'hôtes Maison Fouga

Vivent à Cadéac depuis 2007

« Nous avons acheté cette bâtisse pour en faire une maison d'hôtes car nous savions que la déviation était dans les clous. C'était un pari. En attendant que cela se réalise, on a sécurisé les balcons arrachés par les camions. Certains clients se sont plaints du bruit de la route malgré le vitrage phonique, d'autres sont surpris de voir les camions passer à 50 cm d'eux en ouvrant la fenêtre. Pendant une semaine, la route a été fermée. On pouvait discuter au milieu de la rue avec les voisins, laisser les enfants faire du vélo. Du jamais vu ici ! Cette déviation va être un plus, nous allons même pouvoir créer une nouvelle terrasse. »



PAROLES D'HABITANT(E)S

Jean-Louis ANGLADE :

« Cadéac va reprendre vie ! »

71 ans - Maire de Cadéac

Vit à Cadéac depuis sa naissance

« Depuis que je suis maire (élu en 1983), je me suis battu pour ce contournement. J'ai même bloqué la circulation en manifestant ! Nous en avons ras le bol. Il n'y a pas une maison de la rue principale qui n'ait pas de dégâts. Et la chapelle a subi 17 sinistres, mais aucun déclaré. A cela, il faut ajouter la pollution, la détérioration de la chaussée, les secousses provoquées par le transit et les bouchons. La déviation va être une libération. On va retrouver la tranquillité que nous avons perdue depuis un demi-siècle. Je vais pouvoir m'attaquer à l'assainissement collectif, créer des trottoirs. Bref, relancer les travaux communaux. Cadéac va reprendre vie ! »



Francis ANGLADE :

« Le résultat de la volonté du Département »

68 ans - Retraité

Vit à Cadéac depuis sa naissance

« A force, je n'y croyais plus à ce projet de contournement de Cadéac. C'est devenu réel quand j'ai vu les travaux. Depuis que je vis route de Pene Tailhade, j'ai eu mes volets emportés, la vitre extérieure explosée, et j'ai même été renversé par une moto. Cela s'est empiré ces dernières années avec le passage de camions espagnols. C'est du bonheur de voir cette déviation, le résultat de la volonté du Département.»



Gérard SALLE :

« Le problème pris à bras-le-corps »

67 ans - Retraité

Vit à Cadéac depuis 2010

« C'est une excellente réalisation pour nous, c'était vital. Jusqu'à présent, on en parlait, mais il n'y avait rien de concret. Le problème a été pris à bras-le-corps par le Président du Département, et l'ancien Conseiller Général Jean-Louis Anglade. Maintenant, on pourra se déplacer à pied dans le village, et non en longeant les murs! »



PAROLES D'HABITANT(E)S

André-Marc DELOBELLE :

« Du beau travail réalisé »

**75 ans - Retraité de l'Education nationale
Vit à Cadéac depuis 2000**

« Quand j'ai acheté mon appartement à Cadéac dans les années 90, le Notaire m'a dit que la déviation était imminente. Et le pire, c'est qu'il le pensait ! Durant ces années, c'est un miracle qu'il n'y ait pas eu de blessés. Cette déviation était attendue comme le Messie. En plus, c'est vraiment du beau travail qui a été réalisé. Je tire mon chapeau au Département. »



Christophe GAILHARD :

« ça va être le Paradis. »

**46 ans - Agent du Conseil Départemental
des Hautes-Pyrénées
Vit à Cadéac depuis sa naissance**

« C'est un grand soulagement pour moi qui ai toujours vécu à Cadéac. Car la déviation, j'en entends parler depuis que je suis tout petit. Après avoir changé mes gouttières tous les ans, été réveillé par les camions, cela va être le paradis! Personnellement, le projet me plaît. Ma seule remarque est que je trouve dommageable que l'enquête publique ait privilégié la faune et la flore à la population.»



LES TRAVAUX EN 6 ÉTAPES : 16 MOIS ET DEMI DE TRAVAUX

1. Le forage et le coulage des pieux, première étape d'un chantier

Pour supporter les contraintes liées à la masse de l'ouvrage d'art (3500 tonnes) et à la sismicité de la zone géographique, les bureaux d'études ont choisi d'utiliser des pieux pour les fondations de l'ouvrage. Dès le 1^{er} juillet 2014, les entreprises se sont attaquées au forage (creuser) et au coulage (remplir de béton) de pieux de 1,2 m de diamètre chacun à une profondeur moyenne de 20 m. Au total, 18 pieux ont été forés : au niveau des culées rive gauche et rive droite et de la pile centrale. 300 m³ de béton, ainsi que 80 000 kg d'armatures métalliques, ont été nécessaires pour construire ces pieux.

2. La réalisation des terrassements

Commencé le 11 août 2014, le terrassement a été effectué par l'entreprise GUINTOLI. Cette opération consiste à extraire la terre du sol, pour la remplacer par des remblais. 25 000 m³ de matériaux issus de la crue de la Neste d'Aure en plaine d'Ancizan et de Bourisp ont été récupérés et utilisés pour le remblaiement, qui s'est effectué tout au long du chantier. Cette étape permet de préparer une bonne assise pour la future chaussée.

3. Le minage de la falaise

En octobre 2014, une opération de déroctage a été menée par l'entreprise Serfotex. Ainsi, ils ont procédé à la casse de 13 000 m³ de roche de la falaise, au droit de la déchetterie. L'objectif était d'élargir la chaussée existante (RD19), qui est passée de 5 à 10 m de large, conformément au gabarit demandé. Une partie des matériaux récupérés a été réutilisée pour la construction de la chaussée.

4. La construction de l'ouvrage d'art

L'entreprise NGE a procédé à la construction des trois appuis de l'ouvrage d'art, soit la partie aérienne qui soutient le pont. 700 m³ de béton ont été nécessaires pour sa réalisation. Afin de gagner du temps, la charpente métallique du tablier du pont (460 tonnes pour 141 m de long) a été préfabriquée en amont dans les ateliers de l'entreprise Beaudin Chateauneuf.

Arrivées par convoi exceptionnel, les poutres de la charpente métallique ont été assemblées en 3 phases (octobre, novembre et décembre 2014).



LES TRAVAUX EN 6 ÉTAPES : 16 MOIS ET DEMI DE TRAVAUX

5. La réalisation du tablier du pont

Dès le 23 février 2015, l'entreprise NGE a réalisé le tablier du pont, en recouvrant la charpente métallique avec 54 dalles préfabriquées et 100 m³ de béton coulés en place sur la partie en clothoïde (virage à angles variables). Au total, cela représente près de 865 tonnes de béton, qui a la particularité de résister au gel et au sel. Les dalles ont été affrétées par camion jusqu'au site. Elles ont été posées sous la neige.

En mai 2015, l'étanchéité de l'ouvrage et les éléments de sécurité ont été réalisés.

6. Aménagement de la chaussée

Dans un premier temps, l'assainissement pluvial a été installé. 100 m de caniveaux et plus de 100 m de collecteurs (tuyaux en béton) ont été placés. Les eaux récupérées se déversent

dans un bassin de rétention de 200 m³, creusé aux abords de la déchetterie. Il permet de réguler les eaux lors de fortes précipitations et de les dépolluer lors d'incidents sur la chaussée.

Dans la foulée, la couche d'enrobé a été posée. Près de 7 000 tonnes de matériaux bitumineux ont été mis en œuvre par l'entreprise Colas.

Enfin, la signalisation définissant le nouveau sens de circulation a été mise en place. L'aménagement paysager, avec l'utilisation des 5 000 m³ de terres végétales décapées en début de chantier, a permis à l'ouvrage de s'intégrer parfaitement dans son environnement.

Tous les travaux ont été réalisés sous la surveillance accrue du laboratoire départemental (contrôle des bétons, des enrobés et essais de portance).



LES MESURES ENVIRONNEMENTALES ET LES NORMES SISMIQUES

Le chantier de la déviation de Cadéac n'aura pas été un long fleuve tranquille. De nombreuses normes sismiques et mesures environnementales sont venues modifier le planning de réalisation, ainsi que son coût. **Au total, 1,5 million d'euros a été consacré à la prise en compte de ces différentes normes et mesures.**

Une sauvegarde fleurissante

Au préalable des travaux, un inventaire de la faune et de la flore a été réalisé, afin de minimiser l'impact du chantier sur la biodiversité et l'environnement. Aux traditionnelles mesures de la qualité de l'air et analyses de l'eau, s'ajoutent d'autres précautions prises en faveur de la flore :

- Une espèce d'intérêt patrimonial, le narcisse bicolor, a été collectée sur la zone de travaux, puis mise en cordon, pour être repiquée sur le site à la fin du chantier.
- Un hectare d'arbres sera replanté.

Un chantier avec quelques secousses

Des normes sismiques sont également venues alourdir le projet initial du point de vue des délais d'étude et du coût. « En cours de chantier, nous avons dû recalculer selon la norme européenne, qui est plus stricte et plus complexe », commente Mickaël Latapie, chargé du dossier à la Direction Départementale des Routes et des Transports.

Il a fallu prendre en compte les normes parasismiques pour redimensionner l'ouvrage : fondations sur pieux plus profondes, des appareils d'appuis et la mise en place de dispositifs de type anti-soulèvement. Comme toute la chaîne des Pyrénées, le site de Cadéac se trouve en zone de sismicité.

La faune préservée

De nombreuses mesures ont également été prises pour sauvegarder les espèces protégées rencontrées sur la zone de travaux.

- Au niveau du chantier, des **reptiles** ont été capturés, puis relâchés sur d'autres sites favorables.
- Les nuisances sonores ont été minimisées pour ne pas déranger le **percnoptère**, un vautour migrateur, qui niche au-dessus du pont, à 1000 m d'altitude. Ainsi, le nombre de

pelles mécaniques présentes sur le chantier a été réduit.

- Des **pêches** électriques ont été effectuées dans les affluents de la Neste.
- La mise en place du chantier a tenu compte d'un couple de **pies-grièches écorcheurs**, nichant en bordure d'un chemin d'accès, sur la Neste. Un nouvel accès a dû être aménagé.
- Le pont a été rehaussé afin de ne pas être un « obstacle au passage des **chauves-souris** ».
- Des habitats ont été recréés : dix gîtes pour les chauves-souris, des niches pour percnoptères d'Egypte, ainsi que des columbariums pour les serpents et les reptiles.
- Des berges préservées : le tablier du pont a été rallongé de façon à franchir les berges et préserver ainsi le territoire de la **loutre**.

Toutes ces mesures ont entraîné des modifications de l'ouvrage, rallongeant la durée du chantier et augmentant le coût du projet.



L'IMPACT DE LA CRUE 2013 SUR LA ZONE DE TRAVAUX

Le 18 juin 2013, la « crue du siècle » a dévasté les vallées pyrénéennes. Au niveau de la zone de travaux, sur la commune d'Ancizan, la Neste d'Aure est sortie de son lit, et a fait quatre bras. Une partie des arbres situés aux abords de la Neste a été emportée.

Le Département, maître d'ouvrage de la déviation de Cadéac a pris en compte cet événement pour la suite du chantier.

Ainsi, 25 000 m³ de matériaux issus de la crue de la Neste d'Aure en plaine d'Ancizan et de Bourisp ont été récupérés pour structurer le remblai, évitant ainsi leur transport sur de longues distances.

« Cette crue aura néanmoins permis de tester le dimensionnement hydraulique du projet dans des conditions réelles et de confirmer qu'il est adapté.

Ainsi, si nous étions victimes d'une crue, l'ouvrage ne ferait pas barrage, et ne se transformerait pas en piège à embacles », explique Mickaël Latapie, chargé du dossier à la Direction Départementale des Routes et Transports. Cela a également permis d'orienter le choix du site pour installer le bassin de décantation (situé en rive droite de la Neste d'Aure).

Un effort particulier a été entrepris pour remettre le site en état. Les entreprises ont signé une convention avec les propriétaires des terres situées sur la zone de travaux afin de nettoyer les terrains où il y avait une couche de limon et de réhabiliter les espaces endommagés par la crue.



LES HOMMES DU CHANTIER

Paolo DA SILVA, 34 ans
Chef d'équipe pour NGE Génie civil

« J'ai vécu différentes étapes du chantier : de la coulée à la pose du tablier du pont, en passant par celle des dalles. Le choix de la charpente métallique qui se déplie est très pratique. Il nous a fait gagner du temps ! »



Jean-Paul ESTAQUE, 59 ans
Surveillant de travaux au Département des Hautes-Pyrénées

« Je tiens un journal de chantier depuis août 2014. Mon rôle est de veiller à ce que le travail soit réalisé dans les règles. C'est exceptionnel pour moi de participer au chantier de la déviation de Cadéac, car on en voit peu de ce type : un ouvrage de 140 m de long, et un an et demi de travaux. Autre particularité : on est dans des questions environnementales, nos manières de faire évoluent pour un meilleur respect de la nature. Même le pont aux tons vert et gris est en accord avec le site. Après coup, je me dirai : « on y était ». »



Paul POIRIER, 26 ans
Maçon VRD (Voirie, Réseaux, Divers) de l'entreprise COLAS

« J'ai participé à diverses réalisations d'ouvrages de maçonnerie : coulée de regards pour les canalisations des eaux pluviales, des bordures de trottoir, la surveillance du rabotage. Nous avons dû respecter un cahier des charges spécifique, lié au milieu montagnard, et utiliser des matériaux résistants au gel. Je suis fier d'y avoir contribué, d'autant plus qu'il était bien encadré. On a travaillé dans le respect des règles de l'art. C'est l'un des plus gros chantiers du département, et qui plus est, au cœur d'un paysage magnifique. J'aimerais en faire d'autres comme celui-là dans ma carrière ! »



Francis RIEUTAT, 58 ans
Agent d'exploitation à Capvern (Département des Hautes-Pyrénées)

« J'ai été détaché de l'agence de Capvern, afin de poser les glissières de sécurité durant une semaine. Des chantiers comme celui de la déviation, il n'y en a pas tous les jours ! »



LES HOMMES DU CHANTIER

Adrien DONNET, 28 ans
Chef de chantier pour l'entreprise COLAS

« On est intervenus sur les travaux de maçonnerie de la nouvelle voie et la modification du carrefour d'Arreau. Pour nous, c'est l'occasion de travailler sur un chantier d'envergure, que ce soit en moyen matériel, humain ou de cadre de travail. Nous avons la chance que le Département des Hautes-Pyrénées mette le paquet pour faire des aménagements propres et durables. »



David METAIS, 30 ans
Responsable de chantier chez NGE
Génie civil

« J'ai suivi le chantier depuis sa préparation, en participant aux choix techniques, financiers, à la gestion des hommes et à l'approvisionnement. L'aspect environnemental a pris une place prégnante, ainsi que les contraintes sismiques du site. On a du recalculer l'ouvrage et modifier le système de fondation. J'aimerais bien avoir d'autres travaux de ce type. C'est l'un des chantiers majeurs de 2015 dans la région Midi-Pyrénées. On est fiers du résultat et d'y avoir contribué, d'autant que ce projet était très attendu. Et je me réjouis des relations que nous entretenons avec le Département des Hautes-Pyrénées, avec lequel nous travaillons main dans la main. »



Olivier SOUMEILHAN, 47 ans
Responsable de chantier pour l'entreprise GUINTOLI

« Nous avons procédé au terrassement, à l'enrochement et l'assainissement. Une entreprise qui fait partie de notre groupe, Serfotex, a effectué le minage des falaises. Durant ce chantier, nous avons réutilisé les matériaux laissés par la crue de 2013. Seul souci : le chantier s'est prolongé, de par les contraintes sismiques et la météo. Nous avons eu jusqu'à 1,50 m de neige sur le site. »



UN PROJET AU CŒUR DE L'AXE TRANSPYRÉNÉEN

La déviation de Cadéac est loin d'être un chantier isolé. Elle s'intègre dans l'axe transpyrénéen permettant de relier l'autoroute A64 (Lannemezan) et l'Espagne, via le tunnel d'Aragnouet-Bielsa.

Unique moyen d'échanges entre les Hautes-Pyrénées et la province espagnole d'Aragon, cet axe constitue un itinéraire touristique, mais aussi à fort potentiel économique avec la desserte des stations de sports d'hiver et des stations thermales. Plus que cela, cette route assure une fonction de liaison internationale.

Longtemps mis sur la table et enfin concrétisé, ce projet de contournement s'inscrit dans les objectifs définis par le programme d'aménagement entre Lannemezan et l'Espagne, déclaré d'utilité publique en 1995. Jusqu'à présent, la RD929, qui traverse le village de Cadéac (route de Pene Tailhade), constituait le véritable point noir de cet itinéraire, du point de vue fonctionnel comme sécuritaire. En effet, la route est très étroite et abîmée. Or, le trafic touristique pouvait atteindre jusqu'à 8 500 véhicules par jour en période de pointe, dont de nombreux poids lourds créant des embouteillages.

De Hèches à Saint-Lary, des « portes à élargir » ont été identifiées. Les élus de la Commission Routes (précédent mandat) ont effectué le trajet en bus, afin d'établir un ordre de priorité. De nombreux aménagements ont ainsi été réalisés, entre 2011 et 2015, afin d'améliorer le transit sur cette liaison.

30 millions d'euros d'investissement réalisés par le Département, entre 2011 et 2015, sur cet axe transpyrénéen :

- Rectification de virage et poutre de rive sur la RD929, à hauteur de Hèches, en 2011. Montant : 152.000 € TTC.
- Aménagement du carrefour et enrobé entre la RD717 et la RD17 (à la sortie de Lannemezan, direction La Brathe-de-Neste), en 2011. Montant : 450.000 € TTC.
- Rectification de virage sur la RD929, entre Hèches et Sarrancolin, en 2012. Montant : 145.000 € TTC.
- Aménagement en 3 voies sur 630 m sur la

RD929 (Beyrède-Jumet), en sens montant, en 2012. Montant des travaux : 146.000 € TTC.

- Mise en sécurité du Tunnel d'Aragnouet-Bielsa, par le Consortium (2010-2013). Montant : 22.000.000 € TTC. Ce projet transversal a permis de moderniser les installations et les équipements du Tunnel d'Aragnouet-Bielsa afin de garantir la sécurité et la mise en circulation à double sens des véhicules légers.
- Aménagement en 3 voies sur 830 m de la RD 929 en sens descendant, en 2013. Montant : 462.000 €.
- Aménagement du carrefour sur la RD938, entre Capvern et La Barthe-de-Neste, en 2014. Montant : 261.000 € TTC.
- Aménagement en 3 voies de la RD929 sur 500 m, traversant la commune de Beyrède, qui vient d'être terminé. Cela permettra de doubler dans le sens Nord-Sud. Montant des travaux : 578.000 € TTC
- Elargissement de la chaussée au niveau de la commune de Fabian, dans les mois à venir. Montant : 100.000 €.

Toutes ces opérations visent à faciliter le transit jusqu'à la haute vallée d'Aure.

