

Infrastructure

Le chantier de la RD9 terrasse le gaspillage

Dans les Bouches-du-Rhône, la fin de la mise à 2x2 voies a permis de transformer 95 % des déblais en remblais.

Au stade de la réalisation des chaussées, le dernier maillon de la mise à 2x2 voies de la route départementale 9 (RD9), entre la gare TGV d'Aix-en-Provence, à l'ouest, et le giratoire de Lagremouse, à l'est, devrait être livré à la fin de l'année. Porté par le conseil départemental des Bouches-du-Rhône, le tronçon de 3,4 km relie la zone d'activités d'Aix-les-Milles et Vitrolles, deux des principaux bassins d'emplois de la métropole Aix Marseille Provence, et vise à absorber un trafic de 60 000 véhicules par jour.

Né au début des années 1990, le projet a connu de nombreuses vicissitudes en raison de la forte opposition des riverains. Entré en phase opérationnelle en 2014 après dix années de concertation et d'études, il comprend une voie nouvelle, le réaménagement



ment de l'ancienne RD9 ainsi que cinq ouvrages d'art : un passage inférieur de type cadre fermé (OA1), deux ponts à poutres précontraintes par fils adhérents à trois travées (OA2, OA2bis) dont un construit à l'emplacement d'un ouvrage démolit, un pont à dalle précontrainte à quatre travées au niveau de l'échangeur (OA3, lire p. 29) et un dernier pont à poutres précontraintes par fils adhérents à une seule travée (OA4). Les parties en béton ont été réalisées avec du laitier

Ecocem moulu issu de hauts fourneaux industriels (lire p. 29). Un des enjeux du projet a été de protéger le canal de Marseille que franchiront les ouvrages OA2 et OA2bis à l'issue des travaux de mise à 2x2 voies. Le conseil départemental a ainsi préconisé

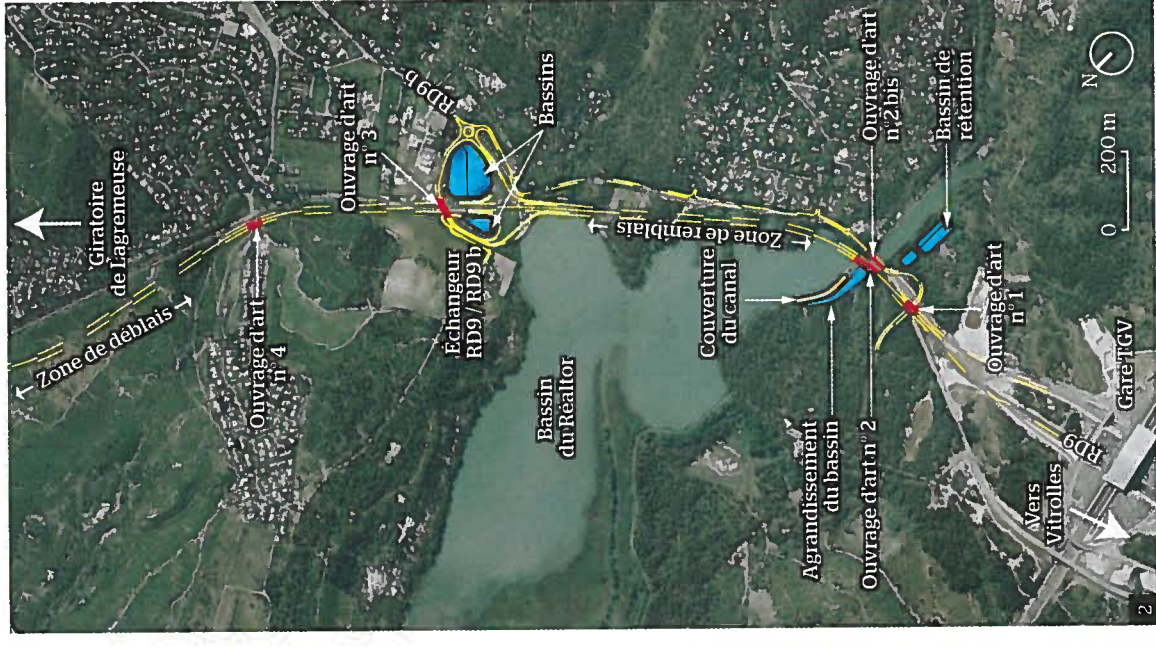


de construire un déversoir (lire p. 28) pour éviter tout risque de pollution dans la principale source d'alimentation en eau de l'agglomération marseillaise.

Terrassement dans la colline. L'autre enjeu a été de limiter l'impact du projet sur les habitations. Pour cela, le maître d'ouvrage a choisi de décaler le tracé vers le nord obligeant à terrasser la colline. De bonne qualité, le calcaire extrait a permis de constituer 95 % des remblais. De plus, le matériau réunissait toutes les caractéristiques pour répondre aux exigences du dossier loi sur l'eau qui a imposé de réaliser des remblais propres compte tenu de la proximité du bassin du Réaltor, réservoir-tampon du canal de Marseille. « Au final, nous avons mené un chantier en circuit fermé avec un bilan en termes de transport quasiment nul. Il n'y a eu aucun apport de matériaux de carrière extérieurs et aucune mise en dépôt extérieur de remblais impropres », souligne Claude Martin, de la direction des routes et des ports du conseil départemental.

110 000 m³ de déblais meubles.
250 000 m³ de remblais.
130 000 m³ de béton coulés au total.

250 000 m³ de déblais rocheux,
soit 2000 à 3000 m³ extraits à l'explosif
par jour.



1 - L'échangeur de la RD9 est composé d'un ouvrage d'art à quatre travées. 2 - Vue générale du tracé de la déviation émaillée de cinq ouvrages d'art.

↳ **Maîtrise d'ouvrage :** conseil départemental des Bouches-du-Rhône. **Maîtrise d'œuvre :** Ingérop (mission AVP et DCE). **Entreprises :** GTM Sud, Chantiers modernes Sud, société Campenon Bernard Sud Est (ouvrages d'art et écrans acoustiques), coût : 18,6 M€ TTC. Vinci et TP Spada (terrassements et rétablissement), coût : 8,3 M€ TTC. Effrage TP (chaussées et assainissement), coût : 8,9 M€ TTC. **Coût total :** 42 M€ TTC. **Début du chantier :** décembre 2014. **Livraison :** fin 2017.

d'assise et des couches de liaison composées de **30 à 40 %** d'agrégats d'enrobés recyclés. →