

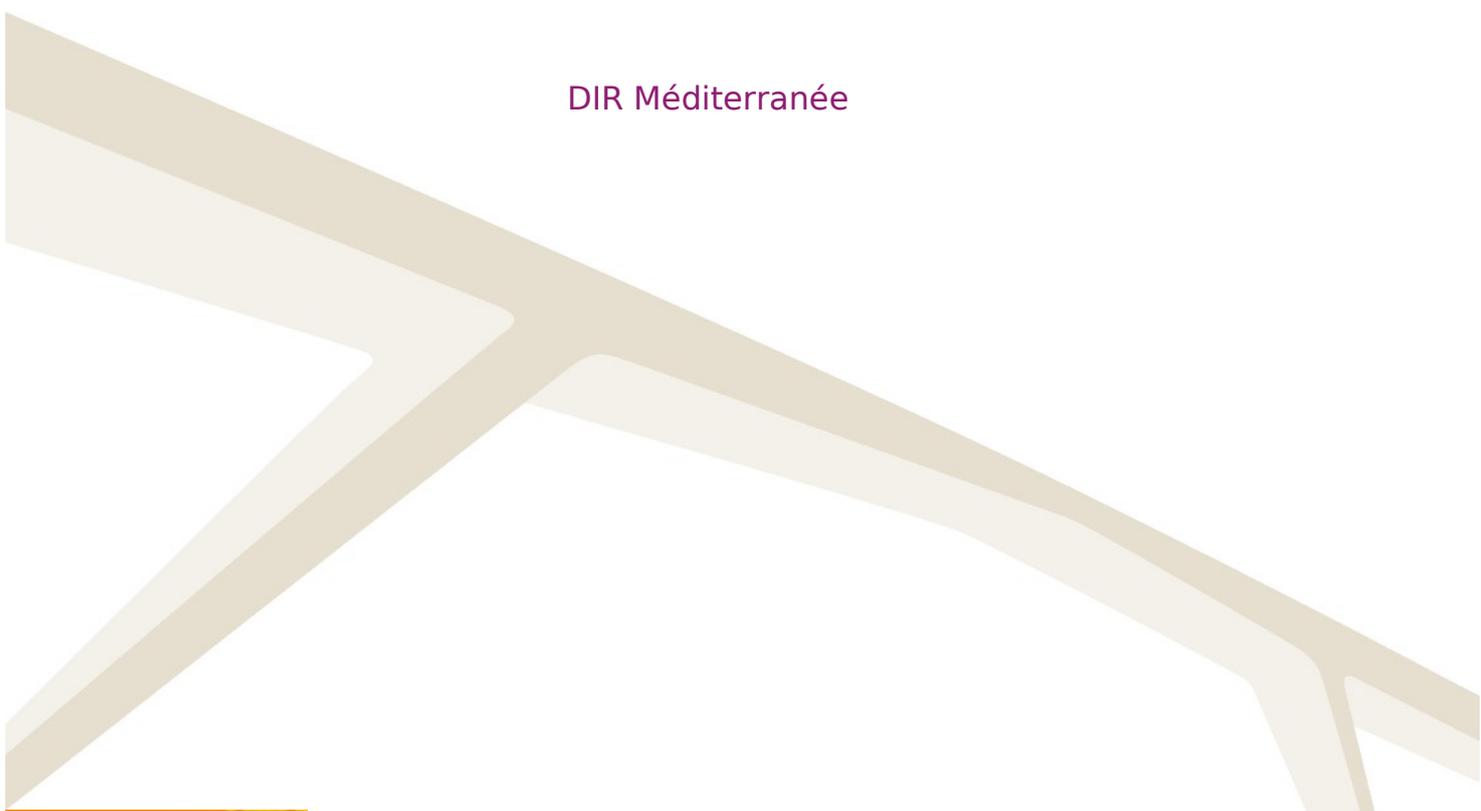
RÉNOVATION DU VIADUC DE MARTIGUES

TRAVAUX DE SUPERSTRUCTURES
ET DE REMISE EN PEINTURE

2019 > 2022

DOSSIER DE PRESSE

DIR Méditerranée



SOMMAIRE



1	Un ouvrage remarquable à pérenniser	03
2	La réhabilitation du viaduc	04
3	Le calendrier prévisionnel des travaux	05
4	Les travaux de superstructures	06
5	Les travaux de remise en peinture	07
6	Quels impacts pour les usagers ?	08

La DIR Méditerranée (Direction Interdépartementale des Routes), maître d'ouvrage de cette opération, est un service du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Elle est en charge de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales et autoroutes non concédées dans le quart Sud-Est de la France.

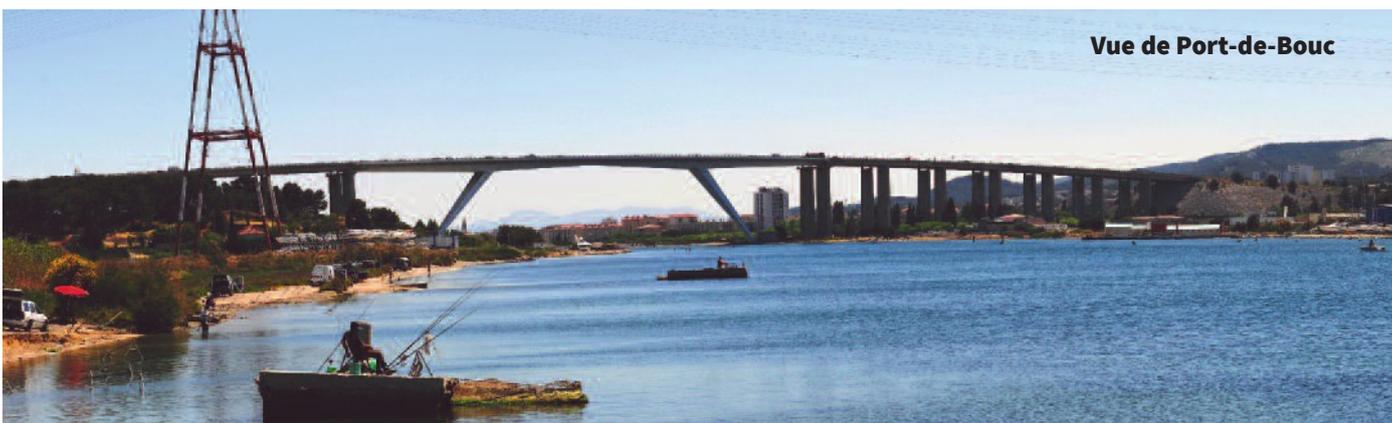
1

UN OUVRAGE REMARQUABLE A PÉRENNISER

Vue de La Mède



Vue de Port-de-Bouc



Plus qu'un simple pont...

Le viaduc autoroutier permet à l'A55 de franchir le canal de Caronte.

Techniquement pionnier lors de sa construction, le viaduc de Martigues a nécessité 3 ans de travaux, d'avril 1969 à juillet 1972.

D'une longueur totale de 874 mètres et d'une hauteur allant jusqu'à cinquante mètres, il comprend deux parties bien distinctes dans leur conception : un ouvrage principal métallique sur le canal et deux viaducs d'accès composés de deux ouvrages jumelés en béton. Il comporte en tout 16 travées portées par 13 piles de béton armé et deux béquilles métalliques.

L'ouvrage répond aux contraintes de départ : intégration au paysage grâce à son profil fin et élégant, dégagement d'une passe navigable suffisante et prise en compte du risque sismique.

Cet ouvrage d'art a fortement participé à l'expansion économique de la région en reliant le centre tertiaire de Marseille, la zone portuaire du golfe de Fos et les implantations industrielles de Port-de-Bouc, Lavéra, La Mède et la "Venise Provençale", Martigues.



... dont la rénovation s'est avérée indispensable

Avec plus de 40 000 véhicules par jour dans chaque sens de circulation, soit 80 000 véhicules par jour, le viaduc représente un véritable enjeu local.

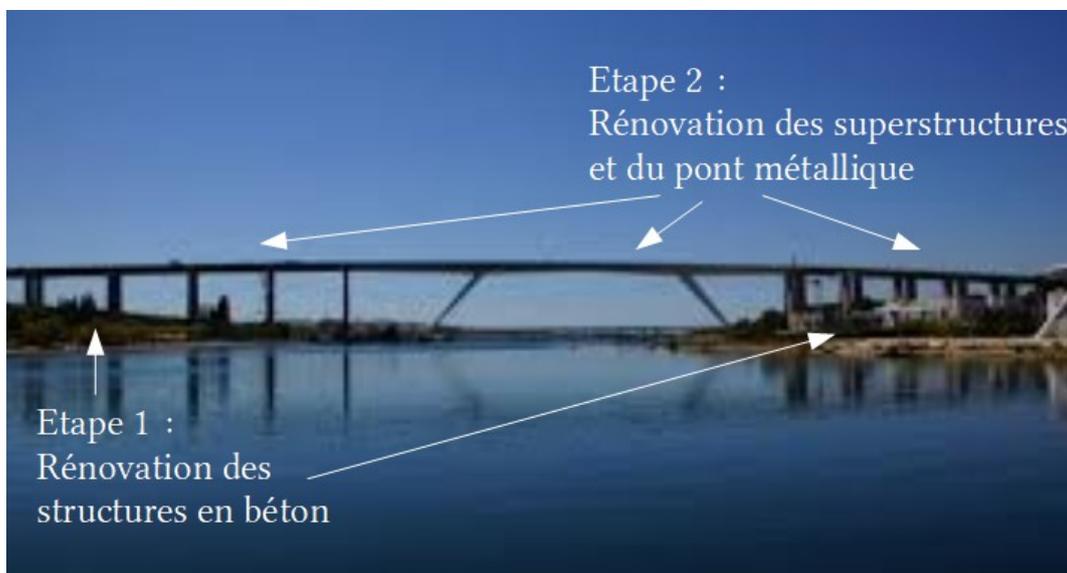
Sa surveillance régulière et les différentes études techniques réalisées ont montré la nécessité d'entreprendre des travaux pour pérenniser l'ouvrage et le mettre aux normes anti-sismiques.



2

LA RÉHABILITATION DU VIADUC

Le viaduc de Martigues compte cinq ouvrages : au centre, **un pont en métal** et, de part et d'autre, **deux ponts en béton**, composés chacun de deux ouvrages.



Deux grandes étapes de chantier

La **1^{ère} étape, réalisée entre 2012 et 2014**, s'est principalement concentrée sur les structures en béton pour lesquelles il s'agissait de :

- > réparer le tablier du pont par injection et consolider le béton par des câbles d'acier additionnels ;
- > mettre aux normes le dispositif antisismique grâce à la pose de vérins amortissant le mouvement de l'ouvrage lors de séisme ;
- > remplacer les appareils d'appuis sur les piliers béton.



La **2^{nde} étape, actuellement engagée**, concerne la partie métallique et les superstructures. Il convient de :

- > réparer les dispositifs de retenue (garde-corps) en mettant en place un dispositif antichute sur l'ensemble du franchissement (travaux réalisés) ;
- > étanchéifier les viaducs d'accès (travaux prévus durant les étés 2019-2020) ;
- > rénover l'assainissement et le traitement des eaux Collectées (travaux en partie réalisés et prévus durant les étés 2019-2020) ;
- > renouveler les chaussées (travaux prévus durant les étés 2019-2020) ;
- > remettre en peinture les structures métalliques (travaux prévus de démarrer en 2020).

3

LE CALENDRIER PREVISIONNEL DES TRAVAUX

2020										2021										2022												
avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	janv.	févr.	mars	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	janv.	févr.	mars	avr.	mai	juin						
			Superstructures																													
			Remise en peinture des béquilles																													
														Remise en peinture du tablier																		

Remise en état des superstructures :

> Juillet – Août 2019

→ Remplacement de l'étanchéité des ouvrages béton et des enrobés (sens 1 vers Fos)

> Juillet – Août 2020

→ Remplacement de l'étanchéité des ouvrages béton et des enrobés (sens 2 vers Marseille)

Remise en peinture du viaduc métallique :

> Juillet 2020 – Mars 2021

→ Réfection de la protection anticorrosion des béquilles

> Mai 2021 – Mars 2022

→ Réfection de la protection anticorrosion du caisson et des encorbellements

4

LES TRAVAUX DE SUPERSTRUCTURES

Les travaux réalisés entre octobre 2017 et août 2019 :

- Remise à niveau de l'assainissement avec le remplacement des gargouilles existantes, ajout de collecteurs et raccordement aux bassins de récupération des eaux déjà construits ;

- Réfection des dispositifs de retenue en rive du viaduc avec mise en œuvre d'écrans anti-chutes sur tout le linéaire de l'ouvrage ;

- Remplacement des dispositifs de retenue entre les deux sens de circulation du viaduc ;

- Réfection de la chaussée et de l'étanchéité des quatre viaducs en béton comprenant la dépose des matériaux existants amiantés (sens 1 vers Fos) ;

- Remplacement des joints de chaussée sur les culées.(sens 1 vers Fos).



Les travaux prévus durant l'été 2020 :

- Réfection de la chaussée et de l'étanchéité des quatre viaducs en béton comprenant la dépose des matériaux existants amiantés (sens 2 vers Marseille) ;

- Remplacement des joints de chaussée sur les culées (sens 2 vers Marseille)



5

LES TRAVAUX DE REMISE EN PEINTURE



Ces travaux ont pour objet la réfection de la protection anticorrosion de l'ouvrage central métallique :

- dans un premier temps, celle des béquilles de l'ouvrage ;
- dans un second temps, celle du tablier (caisson et encorbellements).

Préalablement à la remise en peinture, l'ouvrage sera décapé des anciens revêtements par la projection d'abrasif.

Ensuite, une protection anti-corrosion - en trois couches - sera appliquée. Elle sera de couleur gris lumière.

Le confinement totalement étanche des échafaudages empêchera tout rejet dans l'environnement et permettra de récupérer tous les déchets.



6

QUELS IMPACTS POUR LES USAGERS ?

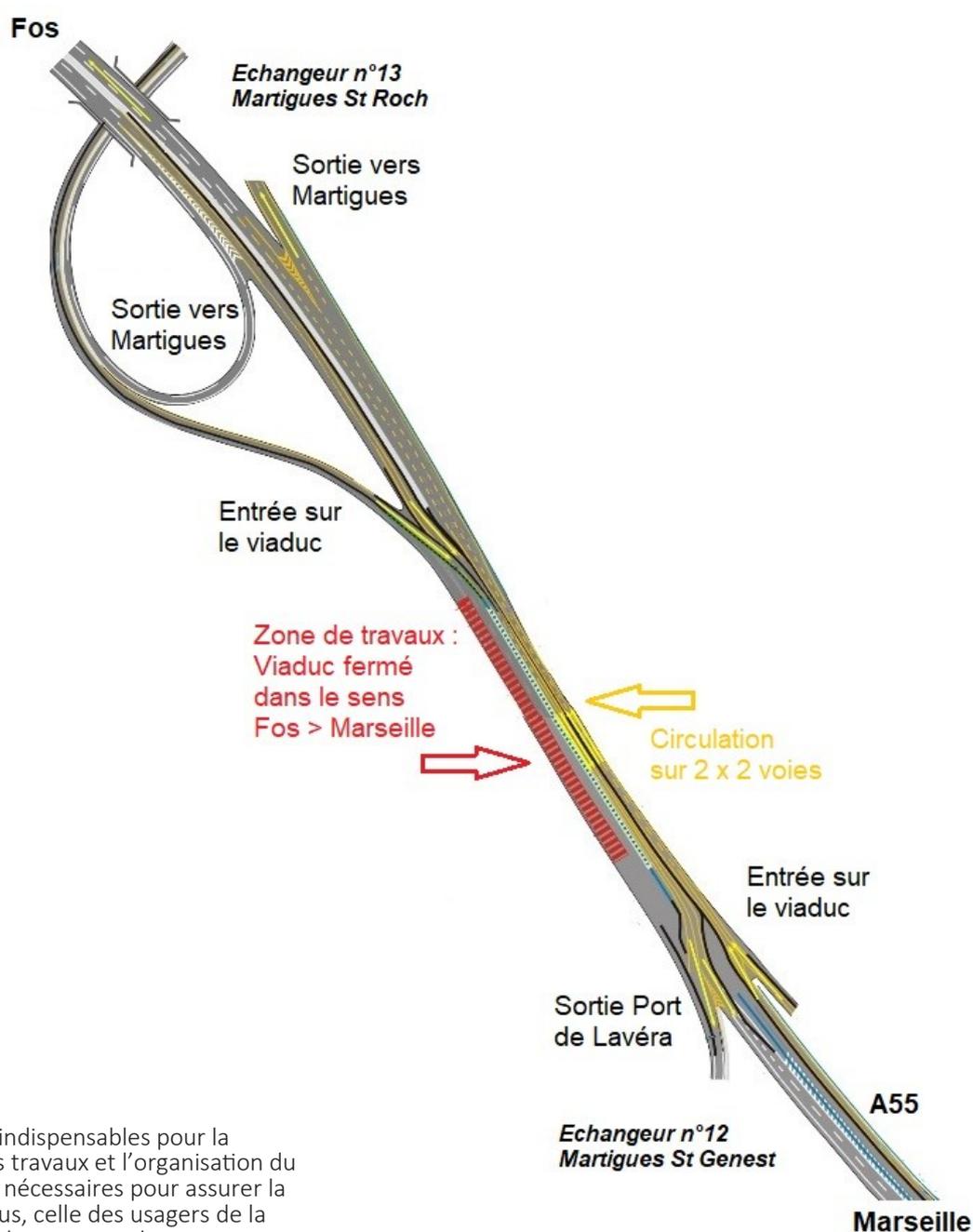
Des modifications de circulation

Dans l'objectif de diminuer la gêne aux usagers, les travaux de superstructures qui impose de libérer totalement les voies circulées en neutralisant le sens Fos→Marseille ont été programmés pour l'été 2020.

La circulation sera réduite à 2x2 voies, la bande d'arrêt d'urgence sera supprimée et la vitesse sera réduite à 50 km/heure.

Les travaux de remise en peinture des béquilles du pont métallique, qui auront lieu entre juillet 2020 et mars 2021, n'auront aucun impact sur les usagers du viaduc.

Du 22 juin au 28 août 2020



Ces mesures, indispensables pour la réalisation des travaux et l'organisation du chantier, sont nécessaires pour assurer la sécurité de tous, celle des usagers de la route et celle des personnels.

Itinéraires conseillés

Deux familles d'usagers sur cet axe autoroutier : ceux qui l'empruntent quotidiennement et ceux en transit entre Arles et Marseille, voire plus large



Pour la circulation de transit

- > Pour les usagers en provenance de Marseille, la DIR Méditerranée conseille d'emprunter si possible l'autoroute A7 afin de contourner par le Nord l'Étang de Berre et ainsi éviter cette zone de circulation difficile.
- > Pour les usagers en provenance d'Arles depuis la RN113, la DIR Méditerranée conseille d'emprunter si possible l'autoroute A54 afin de contourner par le Nord l'Étang de Berre et ainsi éviter cette zone de circulation difficile.

Pour la circulation quotidienne locale

Aux conducteurs pour lesquels il est impossible de modifier leur trajet, la DIR Méditerranée conseille de ne pas contourner le viaduc en traversant la ville de Martigues. Pour rappel, la traversée de Martigues reste interdite aux poids lourds de plus de 7,5 T. Enfin, il est fortement conseillé d'emprunter le viaduc en dehors des heures de pointe.

Le viaduc en quelques chiffres

- > 5 ouvrages composent le viaduc.
- > Au plus haut, le viaduc mesure 50 m.
- > Une largeur maximum de 29,90 m.
- > 874 mètres de long dont 300 mètres de partie centrale en métal.
 - > 26 piliers en béton.
 - > 2 béquilles en métal.
- > 80 000 véhicules par jour dont 8000 poids lourds.
- > Un projet financé à 100% par l'État.

SOYEZ PRUDENTS !

La DIR Méditerranée souhaite attirer l'attention des usagers sur l'importance de leur vigilance au volant :

- > Rétrécissement des voies de circulation et réduction de la vitesse à 50 km/h.
- > Proximité de chantier.