



Une trentaine de personnes est mobilisée certains soirs sur le chantier confié à la société Colas. Une vingtaine d'engins peut être utilisée, notamment quatre raboteuses et des semi-remorques.



# Autoroutes : chantier de nuit pour créer une voie réservée

Pilotés par la Dirmed, des travaux d'envergure concernent actuellement les autoroutes autour d'Aubagne

Un vrombissement grave et profond occupe la nuit, essaim mécanique qui ronronne, grossit, s'amplifie... Parfois, un signal strident prévient d'une marche arrière, prenez garde ! Blanches, jaunes, oranges, rougeâtres, des centaines de lumières recouvrent d'un halo fantastique l'asphalte de l'autoroute 501, qui longe Aubagne par la droite dans la direction de Marseille... Scène banale et pourtant impressionnante d'un formidable chantier en cours depuis plusieurs mois, il doit se poursuivre jusqu'au printemps : la création d'une voie supplémentaire destinée aux transports en commun, avec des opérations parfois menées de nuit ce qui implique de "neutraliser" la circulation.

Pilotée par la Direction interdépartementale des routes - Méditerranée (Dirmed) avec le soutien de la Métropole Aix-Marseille Provence, cette opération s'inscrit dans un vaste programme destiné à améliorer la fiabilité des cars et des bus. Trois corridors doivent être en bénéficiaire, Marseille - Aix, Marseille - Vitrolles et Marseille - Aubagne, dans les secteurs de forte congestion. Début 2018, six kilomètres ont été aménagés sur l'A51 au niveau de Plan-de-Campagne et sur l'A7 à l'arrivée à Saint-Charles. *"Le bilan de cette*

*première expérimentation a été tout à fait positif et de nouveaux aménagements ont vu le jour en 2018 et 2019", rappelle la Dirmed. Ainsi, une voie réservée aux transports en commun a été mise en service en mai 2019 à l'entrée d'Aix-en-Provence. Au final, 30 kilomètres sont prévus d'ici fin 2022, pour un investissement de 30 millions d'euros.*

## Une minute par kilomètre

En fluidifiant le "bouchon" d'Aubagne, la Dirmed considère que les passagers des cars gagneront une minute en heure de pointe par kilomètre aménagé. Sur l'axe Aix-Marseille, ce gain a pu monter jusqu'à 20 minutes lors des périodes les plus congestionnées. Très souvent encombrée, l'autoroute Est devrait connaître une autre amélioration significative, avec la création de voies semblables au niveau de Marseille-Capelette (dans les deux sens). Est également à l'étude une voie ouverte au covoiturage, sur sa section centrale dans le sens vers Marseille. Une perspective toutefois encore lointaine pour les équipes actuellement à l'œuvre autour d'Aubagne : pour l'instant, elles se concentrent sur une première voie réservée. Pas à pas, les transports en commun tracent leur route...

Fred GUILLEDOUX



La première couche d'enrobé de l'A501 a été réalisée à chaud avec un "finisher", en utilisant un granulat de 14 millimètres.



Un rouleau compresseur permet de tasser, compacter et lisser l'enrobé de l'autoroute, pour ainsi améliorer la stabilité des sols et assurer la durabilité de l'aménagement. /PHOTOS GEORGES ROBERT

## L'INTERVIEW DE STÉPHANE LE SAOS, CHEF OPÉRATIONNEL CHANTIER DIRMED

### "Derniers travaux au printemps"

Les ralentissements sur les autoroutes à la hauteur d'Aubagne sont réputés. En quoi ce chantier va-t-il améliorer la situation ?

Ce projet consiste à créer une voie réservée aux transports en commun, dans le sens vers Marseille. Elle aura une longueur de 800 mètres, à partir de l'échangeur 6 de l'A501 et jusqu'à la jonction avec l'A50 dans le prolongement de l'A502 qui vient de La Ciotat. Le projet s'inscrit dans un programme global de création de voies spécifiques, avec une trentaine de kilomètres déjà réalisés ou à venir autour de Marseille. Il est porté par la Direction interdépartementale des routes - Méditerranée, la Dirmed, avec un financement qui associe l'Etat à travers la Dréal et la Dirmed, la Région, le Département et la Métropole Aix-Marseille Provence.

Créer une voie spécifique, c'est réduire la place pour la voiture...

Non, car on ne réduit pas le nombre de voies. En fait, on gagne sur le terre-plein central, qui fait actuellement 3,50 mètres de large et que nous réduisons à 2,50 mètres. Cela permet d'élargir la bande d'arrêt d'urgence, de 2,50 mètres à 3,50 mètres ce qui devient confortable pour les cars et les bus.

Quand a démarré le chantier ?

Le 9 novembre dernier. C'est un chantier de six semaines mais nous sommes obligés de le hacher, en raison des conditions météorologiques pas toujours favorables. Le principal problème, c'est la pluie : à cause d'elle, notre calendrier de travail a

par exemple été bousculé en décembre. Et comme il n'est pas possible de faire les enrobés finaux en hiver, les derniers travaux auront lieu au printemps avec une inauguration à la mi-2021.

Quels sont les moyens engagés ?

C'est l'entreprise Colas qui est titulaire du marché. Lors des phases préparatoires, nous étions une dizaine à intervenir sur le terre-plein central. Un nombre qui a pu monter à une trentaine de personnes lors d'interventions plus importantes, comme en décembre quand nous avons préparé les enrobés : nous utilisons à ce moment-là quatre raboteuses et une quinzaine de semi-remorques.

La circulation a été coupée la nuit à plusieurs reprises ces dernières semaines. Quelle était la nature de l'intervention ?

Nous avons terminé les enrobés sur l'A501, avec un "finisher" : c'est un engin qui met en place les enrobés à chaud sur la voie, avec un granulat de 14 millimètres maximum, ils sont ensuite compactés. Ensuite, nous avons réalisé la signalisation horizontale blanche au sol et installé des panneaux.

Est-ce que cela apportera des améliorations phoniques et pour l'évacuation de la pluie ?

Cela viendra au printemps, avec la couche finale d'enrobé, le "BTM", un granulat de 6 millimètres. Il réduit les nuisances sonores et draine mieux l'eau, même si ce n'est pas sa fonction première.

Propos recueillis par F.G.