



Marqueurs au sol en amont, des repères pour dérouler l'enrobé en trois bandes avec trois finisseurs et une veille de tous les instants pour avoir une température de 160° C. Un revêtement bitumé, c'est tout un art !

Enrobé, c'est pesé, sur le viaduc

En mode restrictif depuis le 22 juin, le pont autoroutier a tracé sa (nouvelle) route dans le sens Fos-Marseille, avec un bitume flambant neuf sur les parties en béton. Immersion dans un chantier nocturne hors-norme

On ne va pas dire que l'on a marché sur les traces de Neil Armstrong sur la Lune, ce soir-là, mais quand même ; cela ressemblait à un moment d'histoire sur ce vaste chantier à 50 m au-dessus du canal de Caronte. Sous nos pieds, d'abord, un sol grisâtre, une sorte d'ardoise. "Prenez bien ces instants en photo, on n'a jamais fait ça depuis 50 ans !" Cet expert de l'asphalte résume la particularité de ces travaux, lors de la remise en beauté et du déroulé du nouvel enrobé du pont autoroutier de Martigues, lancé dans une phase de réfection titanesque depuis 2012, à 40 millions !

Chasuble orange, chaussures de sécurité de rigueur et casque de chantier au moment d'embarquer avec la Dirmed, maître d'ouvrage, peu après 20h30. Là-haut, au bout de la voie d'accès, le ton est ferme : "On roule, on roule... On ne stationne pas!", répète une des vigies parmi ces "ouvriers du noir". C'est qu'à cet instant, on s'avance sur un terrain fragile. Une sorte d'ardoise



Des engins et des yeux partout. Au total, 70 personnes sur le pont ce soir-là ! Comme un essaim d'abeilles, on s'affaire sur un chantier toujours sur le fil, avec le risque de tout arracher et condamner la couche d'étanchéité ! /REPORTAGE PHOTO SERGE GUÉROULT

Net, pointu, précis, avec un chimiste et des laborantins qui s'affairent pour tracer une route à la bonne température.

sine donc, couche protectrice de la membrane d'étanchéité, déroulée deux jours plus tôt, et surveillée de très près. En vulgarisant, une sorte de chewing-gum, comme un matelas plutôt souple qui marque vite.

Un paysage presque lunaire sur ce côté ouest, dans le sens Fos-Martigues, on vous dit ; fermé à la circulation depuis le 22 juin. Le même sentiment d'imminence sur ces larges 3 voies, plus la bande d'arrêt d'urgence. La nuit tombe, l'effervescence va crescendo alors que de l'autre côté, face à l'étang, le ballet de voitures reste bien en route, avec une vitesse limitée à 50 km/h.

Les énormes ballons lumineux, posés sur les rampes de sécurité, sautent aux yeux pour éclairer un chantier hors-norme. Il s'agit de dérouler 850 tonnes d'enrobé sur les deux parties béton de l'ouvrage. Un chantier colossal sous la conduite de la Dirmed et la responsabilité de l'agence de Port-de-Bouc d'Eurovia, filiale de Vinci. Un travail de fourmis durant cinq heures chrono pour la dernière touche d'une réfection entamée il y a presque deux mois maintenant entre l'enlèvement de la vieille couche de roulement et le désamiantage, jusqu'à ce nouveau billard pensé jusque dans un laboratoire de recherche.

"Parce que l'on est sur un ouvrage de

haute cadence, c'est un enrobé particulier, composé de trois couches, décrypte Alain Arbaud, chef de projets au service ingénierie routière de la Dir Méditerranée. "Un premier enrobé qui fait la feuille d'étanchéité. Une membrane bitumineuse à base de polymère de type Styrene, coulé à chaud, sorte de bitume caoutchouté avant une couche protectrice par gravillonnage de paillettes d'ardoise, jusqu'à la fameuse couche de roulement en enrobé aujourd'hui. Une sorte de sandwich complexe de 7 à 8 centimètres".

Un savant mélange pour être un grip évitant la stagnation de l'eau lors des intempéries et assurer la meilleure adhérence, en plus du système de drainage et d'évacuation des pluies désormais sur les bordures.

Dans cette nuit noire, un resurfaçage de 8 000 m², déroulé du Nord vers le Sud (sens du roulement), des manœuvres à reculons pour tous les camions de chargement (21 à la queue leu leu) et près de trois rotations pour chacun des poids lourds ainsi que des allers-retours à Gignac pour charger au silo.

Net, pointu, précis, avec un chimiste et des laborantins qui s'affairent autour de ce revêtement et le souci constant de tracer une route, comme un billard. "Il ne faut pas que ça fasse

une tôle ondulée", sourit un technicien.

Au total, 70 personnes sur le pont. La fourmière s'active dans un ballet millimétré et des tâches précises en simultané, sur ces 874 mètres de pont. "On est sous pression car on est sur des techniques pointues. On coule avec le souci constant de ne pas altérer la couche d'étanchéité", souffle Philippe, le cerveau du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

800 tonnes en moins

Le viaduc s'est sacrément allégé. Comme l'an dernier, dans l'autre sens, l'opération a consisté d'abord à l'enlèvement de la vieille couche de roulement. "Une raboteuse a enlevé environ 1 500 tonnes de bitume". Une mise à nue au bout de 18 cm d'épaisseur pour finir sur le béton ! Aujourd'hui, sur ce reprofilage, le nouvel enrobé fait tout au plus 8 cm. "Un allègement de 800 tonnes ! glisse Alain Arbaud, 400 tonnes par ouvrage en moins" entre le curage et la réfection des dispositifs de retenue sur le terre-plein central l'an dernier aussi, passé de bloc de béton à des structures en galva.

"Un travail d'artiste" et des camions qui doivent rentrer à reculons.

Ce soir-là, la température sur le dernier relevé est idéale : 31 degrés. "On est quasiment à 10° C en dessous du seuil limite où les engins risquent de tout arracher et condamner l'étanchéité". Les voyants sont au vert et le ciel étoilé mais le chantier toujours sur le fil du rasoir. "Il ne faut avoir aucune force de cisaillement des pneus des camions, rouler tout droit sans aucun coup de frein".

Il est 22h15, les derniers camions rentrent sur l'ouvrage pour se ranger en attente sur l'autre versant. Les trois énormes finisseurs se mettent en ordre de marche, dans un léger décalé pour assurer la fusion des joints, alimentés par les camions qui jouent les "suceurs de roues", et qui roulent au pas. Un déroulement minutieux dans un concert d'alarmes. Et des multiples mains autour de ces mastodontes, à l'image de ces ouvriers munis d'une pige de profondeur que l'on pique pour contrôler en permanence l'épaisseur de l'enrobé et la température. Sans oublier des lancers qui recalent la machine selon les

Un retour à la normale "progressif"

Il manque encore les lignes blanches, mais on y est presque. On va retrouver une configuration normale de circulation sur un pont en mode dégradé "jusqu'au 28 août", dit la Dirmed, dans "un timing hors intempérie". La bascule sur les voies fraîchement bitumées va aller crescendo, avant une libération totale le jeudi 3 septembre au matin et un retour à 90km/h, le temps de procéder au déballastage complet dans le sens Martigues-Fos aussi. La réfection n'est pas finie avec un échafaudage XXL qui s'élève, côté Nord déjà, pour la remise en peinture des béquilles (gris lumière). Un nouveau chantier qui durera huit mois.

besoins, avec un conducteur de table qui ajuste et donne les consignes. "Un travail d'artiste" selon Alain Arbaud, jusqu'au compactage pour garder la bonne densité et que ça matche au freinage".

Comme un essaim d'abeilles, on s'affaire en suivant les marqueurs au sol. Des yeux partout, des chaussures spéciales. "Du lait de chaux a été apposé afin que les premières couches ne restent pas collées aux roues des camions", précise le chef d'agence chez Eurovia. Dans un rythme d'escargot, le finisseur déverse le nouvel enrobé, chauffé à une température de 160° C avant qu'un compacteur ne vienne rouler de tout son poids sur la nouvelle couche encore fumante.

Pour ce chantier, qui va se poursuivre en contrebas (sans impact sur la circulation cette fois) avec la remise en peinture des béquilles, toujours un sentiment spécial. "Chaque ouvrage est particulier. Celui-là peut-être plus que les autres. Il est plus complexe qu'un autre avec des structures en béton et une autre métallique de 300 m au milieu qui ont des comportements différents en fonction des températures et des charges, rembobine notre expert de l'asphalte. Avec 80 000 véhicules, on est quand même sur un ouvrage hors-norme. Et, il y a un affect je dois avouer. Étant marlégal d'origine, je l'ai vu construire ce pont. Quand j'avais 8 ans, je ne m'imaginai pas me retrouver 50 ans après à participer à sa réfection". Hors norme, avec des temps vraiment fascinants même si ça a impliqué des bouillons tout l'éché. Pour la bonne cause...

Pascal STELLA

Retrouvez notre vidéo sur FB La Provence Martigues-Istres

