

3 décembre à Marseille

Les grands projets de la mégapole marseillaise

Le 3 décembre 2008, la délégation AFGC Méditerranée a organisé une journée de conférences consacrées aux grands projets de la mégapole marseillaise.

La conférence débutera par une présentation des projets majeurs portés par Euroméditerranée. Après une présentation générale de l'ensemble des opérations incluses dans le périmètre d'Euroméditerranée, des zooms seront fait sur les opérations ZAC de la Joliette et Zac Cité de la Méditerranée.

La Direction Régionale de l'Équipement (DRE-SMO) fera ensuite un point sur l'avancement de la L2, en détaillant les chantiers de la L2 Est et les réflexions en cours sur le PPP de la L2 Nord.

La matinée s'achèvera par une présentation du prestigieux projet des Terrasses du Port par Foruminvest France.

Après le déjeuner pris sur place, la conférence se poursuivra l'après-midi par une présentation des projets portés par Marseille Provence Métropole (MPM). Après des exposés détaillés sur l'opération d'aménagement de l'Axe Littoral Nord Sud ; réalisés par l'ensemble des intervenants sur cette affaire (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, entreprises), une présentation du Tunnel Prado Sud sera faite par MPM et la société Prado Sud concessionnaire de l'ouvrage.

Rappel du programme de la journée

9h30 Accueil à l'Institut Supérieur du Bâtiment et des Travaux Publics (ISBATP) au sein de Polytech Marseille et introduction de la journée

Jacques RESPLENDINO, président de la délégation Méditerranée de l'AFGC

9h45 Présentation générale des opérations au sein du périmètre d'Euroméditerranée

Mme HEN, maîtrise d'ouvrage Euroméditerranée.

10h00 L'opération ZAC de la Joliette

Mme HEN, maîtrise d'ouvrage Euroméditerranée.

10h15 L'opération ZAC cité de la Méditerranée

Mme HEN, maîtrise d'ouvrage Euroméditerranée.

10h30 La L2 - Point avancement de la L2 Est - Le PPP de la L2 Nord

Mr LANGLET, DRE/SMO.

11h30 Les Terrasses du Port

Mr TREHOU, Foruminvest France

Mr FAURE Campenon Bernard.

12h30 Pause déjeuner

14h00 Présentation générale de l'opération d'aménagement de l'Axe Littoral Nord Sud,

Mr SOULLIER, Marseille Provence Métropole.

14h30 Axe Littoral Nord Sud : Le projet et le pilotage des travaux

Mrs HADJHAMOU, MASCARELLI, groupement de maîtrise d'œuvre ARCADIS-EGIS- MASCARELLI.

15h00 Axe Littoral Nord Sud : La réalisation des travaux

Mr ATTAMIAN, groupement d'entreprises (Campenon Méditerranée, Soletanche Bachy, GTM, Spie Batignolles, Botte Fondation et Eurovia).

15h45 Le tunnel Prado Sud : des études amont aux projets du concessionnaire

Mme MONTURET et Mr FAURE.

17h00 Fin de la conférence.

INTRODUCTION DE LA JOURNÉE

L'objectif de cette conférence est de présenter les grands projets, pour la plupart en cours, de la ville de Marseille. Voici donc un résumé des présentations.

PRESENTATION GENERALE DES OPERATIONS AU SEIN DU PERIMETRE D'EUROMEDITERRANEE:

Lancé officiellement en 1995, le projet Euroméditerranée a été qualifié dès lors d'intérêt national.

Bénéficiant du soutien de l'union européenne, l'opération Euroméditerranée aura un rôle de réaménagement et de développement social, économique et culturel. Ce sera alors un véritable « accélérateur » pour l'attractivité et le rayonnement de la métropole marseillaise, qui deviendra un véritable trait d'union entre l'Europe et la Méditerranée. Ce projet farouche se compose d'investissements publics et privés qui s'élèvent à près de 8 milliards d'euros.

La zone Euroméditerranée s'étend sur 480 hectares, et se décompose en 5 opérations urbaines, (la ZAC de La Joliette, la ZAC Saint-Charles, la ZAC Cité de la Méditerranée, la Rue de la République, la Belle de Mai). De plus, on trouve sur le site des OPAH.



Situation géographique de la zone Euroméditerranée

LA ZAC DE LA JOLIETTE

Historiquement la ZAC de La Joliette est la première amorce du projet Euroméditerranée et s'étend sur 22 hectares. Cette zone, dont le changement a déjà été entamé par la création du tunnel Major-Dunkerque, est en plein bouleversement. Effectivement les projets dans la ZAC ne manquent pas, la création de 12000m² de bureaux, la réhabilitation et la construction d'un total de 1000 logements, ou encore l'implantation d'espaces verts (Square de la Joliette ou bien sur le boulevard de Dunkerque).

D'autres travaux tels que la construction d'un collège, d'une école primaire, ou encore l'installation du Fond Régional d'Art Contemporain, montrent la volonté de créer une dynamique urbaine, au sein d'une zone où l'activité portuaire était seule maîtresse.



Vue du futur Fond Régional d'Art Contemporain (2012)

Ainsi l'arrivée du tramway dans cette ZAC a également pour vocation de renforcer cette union urbano-portuaire en facilitant les déplacements entre le centre ville et la ZAC.



Tramway 2 sur le Boulevard de Dunkerque

LA ZAC CITE DE LA MEDITERRANEE

Ce programme urbain est le plus vaste du projet Euroméditerranée puisqu'il s'étend sur 60 hectares mais il est également le moins avancé. En effet, la ZAC Cité de la Méditerranée attend de voir fleurir de nombreux projets phares.



La Tour CMA-CGM (2009)

Néanmoins, toujours dans le but de créer une synergie urbano-portuaire, cette partie du projet Euroméditerranée se voit également dotée de salles de spectacles dans les Silos d'Arenc, et d'un complexe cinéma baptisé l'Euromed-Center.



Vue du futur cinéma Multiplex (2013)

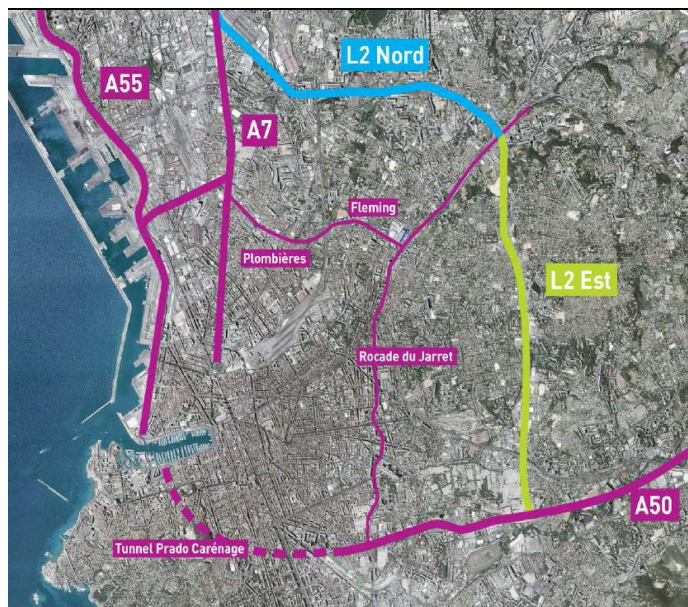
Afin d'offrir un cadre de vie des plus agréable, le projet prévoit également la construction de l'hôpital Euroméditerranée, de logements, d'espaces verts ainsi que de lieux de détente, tel que l'esplanade de la Major, la Place de la Méditerranée ou encore les darses. Le principal objectif de la cité Phocéenne étant d'asseoir son statut de Capitale de la Culture pour 2013.



Vue de la future façade maritime de la ville de Marseille

L2 EST ET L2 NORD

Ce projet a pour but de créer deux tronçons de voies rapides afin de permettre la traversée Est - Ouest de la ville de Marseille sans passer par le centre ville et le Jarret, axes déjà très engorgés, ou sans emprunter le tunnel du Prado Carénage, qui lui est payant. A terme, un trafic de 100 000 à 120 000 véhicules/jour est attendu sur la L2.



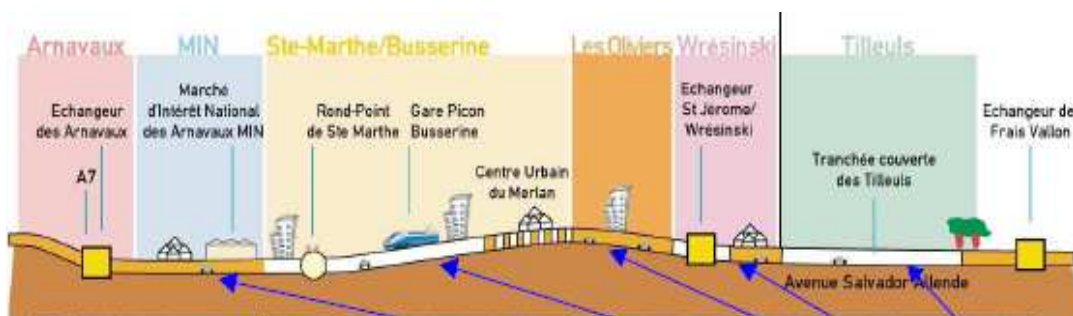
Situation géographique du projet

La L2 Est s'étendra sur 5200m, et reliera l'A50 (autoroute à l'Est de la ville, venant d'Aubagne) à niveau de l'échangeur Florian, à l'échangeur de Frais Vallon (quartier Nord de Marseille).



Tracé L2 Est

Quant à la L2 Nord, elle s'étendra sur 3700m et reliera l'échangeur de Frais Vallon à l'A7 (autoroute Ouest en direction de Lyon).



Tracé de la L2 Nord

Ces projets s'accompagneront de la création tous les 2km, d'échangeurs facilitant l'accès aux différents quartiers de Marseille, ainsi que de nombreuses tranchées couvertes représentant 65% du projet, afin d'alléger la circulation de surface actuellement très dense.

Ce chantier titanesque est estimé à plus d'un milliard d'euros. Il est financé par l'état, la région PACA, le Conseil Général 13 et Marseille Provence Métropole.

Ce projet de proximité a été inscrit dès 1933 au plan d'urbanisation de Marseille. La L2 Est a été déclaré d'utilité publique en 1992. La complexité liée aux enjeux socio-économiques importants d'une infrastructure en site urbain, associée aux difficultés de financement ont ralenti son exécution. Les travaux de la L2 Est sont bien avancés, mais très peu d'aménagements ont été exécutés pour la L2 Nord dont la procédure de DUP est en cours de réalisation. Un plan qualité a été mis en place au niveau des limitations de nuisances sonores et de la protection de la qualité de l'air, le chantier se déroulant en zones très urbanisées.

Pour achever la construction de la L2 Est et assurer la réalisation de la L2 Nord, un PPP est en cours de mise au point sachant que l'Etat assurera à terme l'exploitation de l'infrastructure au travers de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED).

La livraison de la L2 Est est attendue pour 2011. Les travaux de la L2 Nord commenceront alors, et sa mise en service est prévue pour 2015.

LES TERRASSES DU PORT

Les Terrasses du Port est un espace citoyen multifonction basé sur le principe de balcon au-dessus des espaces portuaires.



Situation géographique du projet

L'usage en multifonction s'exprime par le regroupement en un même espace de 45 000m² de commerces, 3000 places de parking souterrain, et d'un stade polyvalent de 2300 places. Dans l'air du temps, ce bâtiment s'est également voulu en harmonie avec son environnement. Par exemple de par l'utilisation de la lumière naturelle et la pose d'une centrale photovoltaïque en toiture de 10 000m².

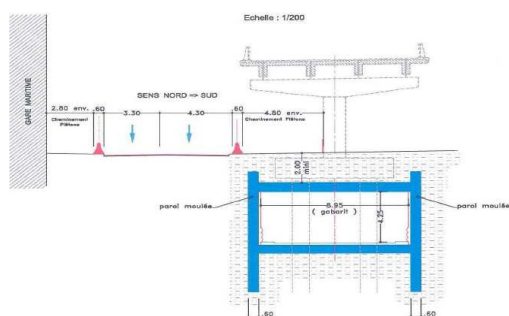
La complexité de ce chantier intervient tout d'abord dans la phase travaux d'infrastructure, du fait des grands volumes à terrasser et des particularités du terrain de type Stampien (d'où la nécessité d'utiliser partiellement le micro minage). Elle intervient ensuite dans la phase travaux superstructure, avec des problèmes de coordination entre le flux des passagers et le phasage du chantier car le Port Autonome exige que l'accès à l'embarquement ne soit pas affecté. Ce projet doit débuter courant 2009 pour aboutir en 2013.

AXE LITTORAL NORD/SUD



Situation géographique du projet

Il s'agit de la démolition de la passerelle de l'autoroute (A55) existante, et sur le même tracé de la création d'un viaduc de descente de 175m de long et d'un tunnel de 1020m de longueur.



Implantation du tunnel de la Joliette sous l'ancienne passerelle autoroutière

Ces travaux sont liés au projet de la ZAC Cité de la Méditerranée. En effet, ce projet ne répond pas à une problématique de trafic, mais permettra le réaménagement de ce secteur du littoral. Le chantier s'étend du bâtiment des Docks au tunnel du Vieux Port. Le raccordement au

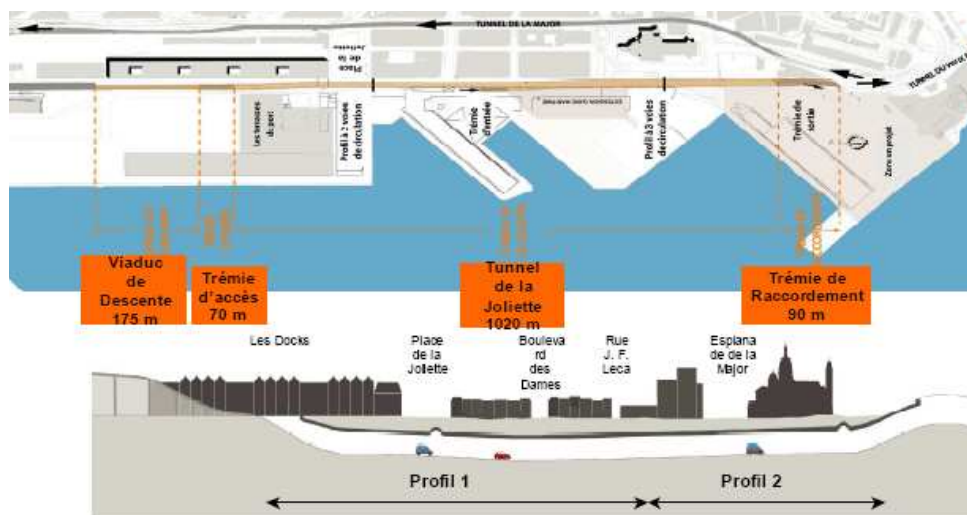
tunnel se fera par une trémie ouverte, pour des problèmes de ventilation.

Des trémies d'accès aux Terrasses du Port seront réalisées dans une culée creuse du viaduc de descente.

Enfin, au niveau du boulevard des Dames, est prévue la construction d'une bretelle d'accès ; la circulation dans le tunnel s'effectuera alors sur 3 voies jusqu'à son extrémité ; une sortie sera possible sous le pont Vaudoyer en direction du quai de la mairie. La principale difficulté de ce projet réside dans l'organisation des travaux.

Une déviation dans l'enceinte du port autonome de Marseille est nécessaire pour permettre la démolition de la passerelle autoroutière. Un viaduc de descente provisoire a ainsi été réalisé en 2007.

Les opérations de démolition se sont déroulées de nuit, pour des raisons de sécurité et d'emprises de chantier. Elles ont été précédées par des travaux de désamiantage de la passerelle.



Profil en long du projet



Vue sur la passerelle de descente provisoire (à droite) et sur la démolition de l'ancienne passerelle (à gauche)

En parallèle, les travaux de terrassement ont été effectués et 32 000m² de paroi moulée réalisée au moyen d'hydrofraises.



Réalisation des parois moulées au droit de l'ancienne passerelle

La structure choisie pour le viaduc de descente est une structure mixte composée de prédalles et de poutres préfabriquées. Également, un rééquilibrage de la nappe

phréatique a dû être effectué lors de l'étude du tunnel, qui se construira en partie sous le niveau de la mer.

La mise en service de ce projet d'un coût total d'environ 98 M€HT est prévue pour 2010. Réalisé par le groupement Vinci, MPM en assure la maîtrise d'ouvrage. Le financement est complété par Euroméditerranée, l'Europe, et les collectivités locales (région et département).

TUNNEL PRADO SUD

Il s'agit d'une opération de conception-construction-concession d'un tunnel urbain à péage.

Le concessionnaire est la Société Prado Sud.

Le groupement constructeur est constitué de sociétés des groupes Eiffage et Vinci.

Ce tunnel a pour objet le soulagement du trafic de surface, l'amélioration de l'accessibilité aux quartiers sud de Marseille et la requalification du boulevard Rabatau. Ce tunnel de 1500m, dont la livraison est prévue pour 2013, reliera le tunnel du Prado Carénage existant, au niveau de l'accès à l'autoroute A50 à l'intersection du boulevard Rabatau avec le rond point du Prado.



Situation géographique du projet

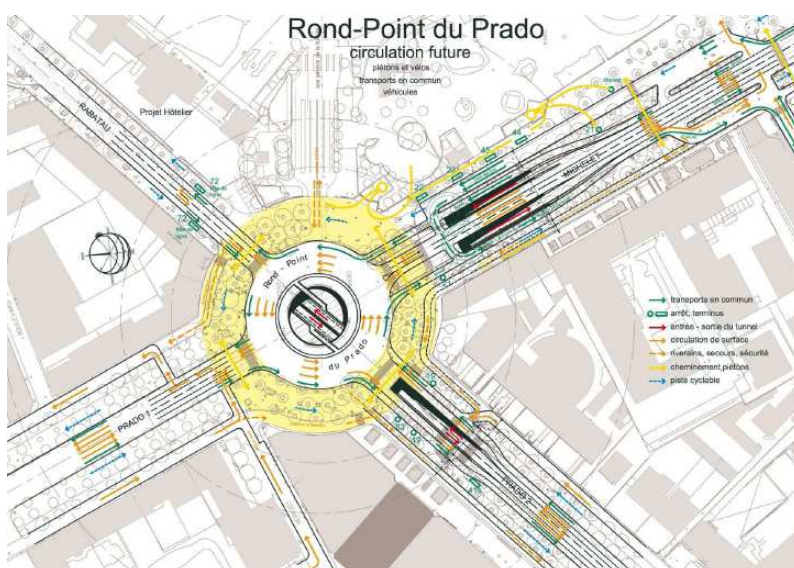
Les premières études pour ce projet ont été réalisées en 1995, et son emprise a été réservée sur le POS de la ville de Marseille. Ce tunnel sera réalisé sur le modèle du tunnel du Prado Carénage, c'est-à-dire 2 niveaux de circulation unidirectionnelle superposés.

Les techniques utilisées seront : des parois moulées, une dalle de couverture et un radier. Cet ouvrage fera parti d'une concession de 46 ans entre la société du Prado Sud et Marseille Provence Métropole.

Ce projet d'un coût de 193,1 M€, s'accompagne d'un plan d'aménagement du rond point du Prado.

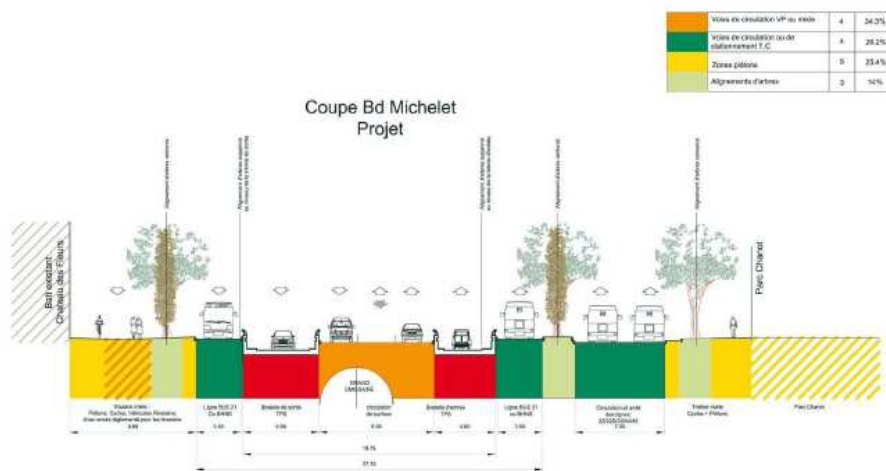


Vue en coupe du tunnel

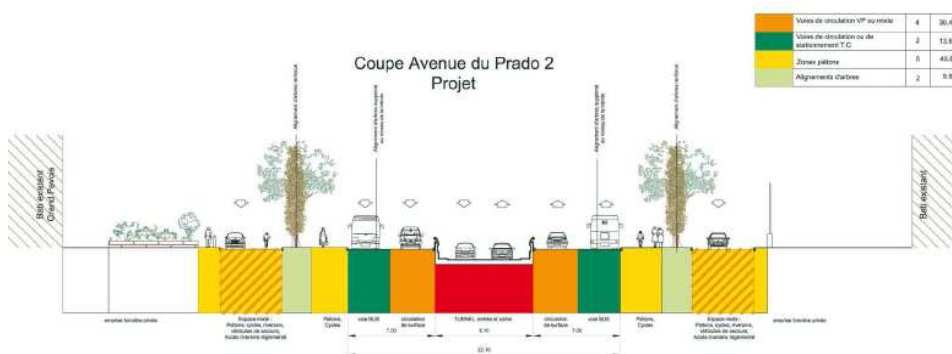


Plan d'aménagement du rond point du Prado

En effet, 2 trémies doubles seront créées : l'une sur le Boulevard Michelet, et l'autre sur le boulevard du Prado. Sur Michelet, chaque sens de trémie sera construit de part et d'autre du grand émissaire de Marseille, alors que les trémies sur le Prado seront collées car le grand émissaire n'y passe pas.



Coupe du projet sur le Boulevard Michelet



Coupe du projet sur l'Avenue du Prado

La déviation des réseaux commencera en février 2009, les travaux de construction du tunnel débuteront en juin 2009.

CONCLUSION

Cette conférence a permis de prendre conscience de l'évolution de la ville de Marseille. Effectivement Les nombreux projets de la zone Euroméditerranée ainsi que les projets d'infrastructures routières vont bouleverser dans un futur proche le profil de la ville ainsi que les habitudes de ses habitants. On comprend donc l'intérêt socio culturel, mais aussi les défis techniques et environnementaux mis en jeu à travers ces grands projets.

Tout le savoir faire du B.T.P s'applique au développement de la cité phocéenne, afin de l'inscrire dans une démarche de durabilité. En somme, Marseille ville d'avenir !

Compte-rendu réalisé par Guillaume BURCKLE et Pernelle CLAMENS, élèves-ingénieurs de 4ème année, filière Génie Civil à Polytech' Marseille.