

Des conditions extrêmes de pose

➤ Le 19 septembre 2000, des trombes d'eau s'abattaient sur Marseille. En quelques heures, le réseau pluvial était saturé et plusieurs quartiers de la ville submergés. Le parking Estienne-d'Orves, à deux pas du Vieux-Port, allait être l'un des sites les plus lourdement touchés puisque ses deux niveaux inférieurs étaient engloutis sous une impressionnante vague prisonnière du béton.

Pour éviter qu'un tel scénario ne se répète, la municipalité a chargé la communauté urbaine Marseille Provence métropole de repenser le système d'évacuation des eaux de pluie dans ce secteur. Après avoir rehaussé les cheminées de ventilation du parking pour limiter le risque d'infiltration, les services techniques ont proposé de réorganiser l'ensemble du système de récupération des eaux pluviales autour du cours Estienne-d'Orves. Le chantier, lancé en septembre sur le cours Jean-Ballard, vise à installer un ouvrage souterrain de 2 m de diamètre surmonté en surface d'un avaloir grillagé de 70 m². Pour poser ce tube, dont l'extrémité sera située sous le niveau de la mer, une



Ce tuyau «anti-inondation» de 2 m de diamètre permettra d'évacuer l'eau de pluie dans le Vieux-Port.

tranchée profonde de 3,5 m et large de 4,50 m doit être creusée sous le boulevard qui fera par la suite l'objet d'un réaménagement urbain.

Nombreuses contraintes

D'une longueur totale de 140 m, la conduite de fonte PUX (revêtement de polyuréthane) fabriquée par Segments de 8 m par Pont-à-Mousson doit acheminer l'eau dans le Vieux-Port. Pour atteindre le plan d'eau, un ca-

rotage de 2,5 m sera pratiqué dans le quai Rive-Neuve.

Si cette opération est remarquable par le diamètre de la canalisation mise en place, elle l'est aussi par les nombreuses contraintes imposées aux entreprises Guigues (Marseille) et Tecs (Fréjus) titulaires de ce marché de 850 000 euros HT. L'exiguïté du site, la déviation de nombreux réseaux, la nécessité de maintenir la circulation automobile, la proximité des eaux

du Vieux-Port, la présence d'immeubles bâtis sur pilotis... sont autant de paramètres nécessitant une gestion du chantier en flux tendu. «Avec une emprise maximale de 10 m de large, nous ne pouvons envisager le moindre stockage sur le site. Les tuyaux sont livrés le jour de la pose et les déblais sont évacués quotidiennement», explique Jean-Marie Amalbert, le président de Guigues.

Le battage de palplanches de 7 m implique également un phasage très précis. «La mise en œuvre d'un mât de 35 m avec vibreur haute fréquence et d'importants engins implique une gestion très fine du temps et de l'espace», ajoute Michel Balduzzi, de Tecs. La livraison du chantier est prévue au printemps prochain.

J.-M. M.

Fiche technique

- ▶ **Maître d'ouvrage:** Ville de Marseille.
- ▶ **Mandataire:** Communauté urbaine Marseille Provence métropole.
- ▶ **Maître d'œuvre:** Daragon Sogeah.
- ▶ **Entreprises:** Guigues (travaux publics, canalisations) et Tecs (palplanches).