

# A7 - RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR N°30 DE L'AGAVON

## 3.3 DOSSIER D'EXPLOITATION SOUS CHANTIER

19 décembre 2022



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



A7 – Réaménagement de l'échangeur n°30 de l'Agavon : Rapport / RET190511

## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

<b>Auteur(s)</b>	Stéphanie TONDU
<b>Fonction</b>	Ingénieur d'étude
<b>Volume du document</b>	A7 – Réaménagement de l'échangeur n 30 de l'Agavon : Rapport / RET190511
<b>Version</b>	V1
<b>Référence</b>	RET190511
<b>Numéro CRM</b>	ROPJ08901
<b>Chrono</b>	RET190511_A7_Agavon_PRO_3.3_DESC.docx

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Approuvé par</b>	<b>Fonction</b>	<b>Objet</b>
1	19/12/2022	Raphaël FIORDELISI	Responsable d'activité	

### DESTINATAIRES

<b>Nom</b>	<b>Entité</b>
Robin LECONTE	DIRMED

# SOMMAIRE

---

<b>1 - CONTEXTE DE L'OPÉRATION</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1 - Localisation de l'opération</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2 - Description de l'aménagement</b> .....	<b>4</b>
<b>1.3 - DESC</b> .....	<b>5</b>
<b>2 - CADRE GÉNÉRAL POUR L'EXPLOITATION SOUS CHANTIER</b> .....	<b>6</b>
<b>2.1 - Cadre réglementaire</b> .....	<b>6</b>
2.1.1 - Contexte réglementaire national .....	6
2.1.2 - Arrêtés d'exploitation sous chantier spécifiques .....	6
2.1.3 - Documents de référence .....	6
2.1.4 - Exploitant du réseau .....	6
<b>2.2 - Contraintes d'accès au chantier – Circulations</b> .....	<b>6</b>
2.2.1 - Accès depuis l'autoroute - porte 3/2/1 d'accès au balisage.....	6
2.2.2 - Gestion des portes 3/2/1 d'accès au balisage .....	6
2.2.3 - Accès pour approvisionnements des matériaux de terrassement, chaussées ou assainissement.....	7
<b>2.3 - Contraintes d'exploitation</b> .....	<b>7</b>
2.3.1 - Dispositions générales.....	7
2.3.2 - Emprise des chantiers .....	7
2.3.3 - Restrictions de capacité.....	8
2.3.4 - Réduction de largeur des voies de circulation.....	8
2.3.5 - Coupure de la circulation sur autoroute .....	9
2.3.6 - Microcoupures .....	9
2.3.7 - Séparateurs modulaires de voies .....	9
2.3.8 - Limitation de vitesse .....	9
2.3.9 - Signalisation .....	9
2.3.10 - Signalisation horizontale temporaire.....	9
2.3.11 - Signalisation de Police.....	9
<b>3 - DESCRIPTION DU PHASAGE</b> .....	<b>11</b>
<b>4 - SCHÉMA DÉVOIEMENT</b> .....	<b>13</b>
<b>5 - PLANS DE PHASAGE</b> .....	<b>15</b>



# 1 - CONTEXTE DE L'OPÉRATION

## 1.1 - Localisation de l'opération

L'échangeur de l'Agavon est situé sur l'A7 en sortie de Marseille. Dans le sens Marseille – Lyon, la bretelle de l'Agavon permet de s'insérer sur la RD113. Cette route départementale, qui longe l'A7 sur cette section, assure les échanges avec des zones d'habitat et d'activité au niveau de l'échangeur de l'Anjoly, puis avec la RD9 (qui assure la liaison Marignane, Aéroport Marseille – Provence, Gare d'Aix-en-Provence TGV, Aix-en-Provence).

### LOCALISATION DE L'OPÉRATION DANS LE PROGRAMME DES VOIES BUS SUR AUTOROUTES



Source : Source : BD PR IGN

## 1.2 - Description de l'aménagement

Les travaux sont décomposés en 4 éléments fonctionnels et consistent en :

1. **Modification de la sortie 30b par pseudo-affectation à 2 voies en décalant la sortie 30b**
2. **Élargissement de la RD113 à 2 voies avec la création d'un entrecroisement entre l'entrée Anjoly et la sortie 2 voies vers la RD9.**
3. **Création d'un SAS bus entre les deux entrecroisements de la RD113**
4. **Complément de VRTC sur RD9**

### 1.3 - DESC

Le DESC proposé ci-après devra faire l'objet de la validation de l'exploitant lors de la réunion de présentation du présent dossier PRO. L'entreprise devra également fournir avant le début des travaux un ensemble de plans décrivant chacune des phases travaux avec le détail de la signalisation et des équipements temporaires à mettre en œuvre. Les plans de déviation devront également être fournis par l'entreprise selon le principe des déviations itinéraires S. Le détail de phasage devra répondre aux prescriptions décrites ci-après.

## 2 - CADRE GÉNÉRAL POUR L'EXPLOITATION SOUS CHANTIER

### 2.1 - Cadre réglementaire

#### 2.1.1 - Contexte réglementaire national

- Le texte réglementaire qui s'imposait jusqu'en 2009 à l'exploitant était la circulaire 96-14 du 06/02/96.
- Le texte de référence actuel est la note technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN).
- Ces deux documents sont disponibles sur le site internet [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

#### 2.1.2 - Arrêtés d'exploitation sous chantier spécifiques

Les travaux du présent marché doivent faire l'objet d'un ou plusieurs arrêtés d'exploitation sous chantier spécifiques, à prendre par la préfecture des Bouches du Rhône.

Même si la typologie des travaux ne requiert pas nécessairement la prise d'un arrêté, l'Entrepreneur fournit systématiquement au Maître d'ouvrage le dossier d'exploitation sous chantier correspondant.

#### 2.1.3 - Documents de référence

Les documents de référence utilisés pour la mise au point du dossier d'exploitation sur chantier sont :

- Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière\_7ème et 8ème parties
- Guide technique – signalisation temporaire – Routes bidirectionnelles – Manuel du Chef de chantier – SETRA - édition 2000
- Guide technique – signalisation temporaire – Choix d'un mode d'exploitation - SETRA –édition 2002.

#### 2.1.4 - Exploitant du réseau

L'exploitant du réseau est le District Urbain de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée/Centre Autoroutier de Marseille

### 2.2 - Contraintes d'accès au chantier – Circulations

L'Entrepreneur doit chercher à optimiser les besoins en balisage, à minimiser la gêne aux usagers et à garantir la sécurité des usagers et des personnels, tant en phase de réalisation que pour l'exploitation ultérieure des ouvrages.

#### 2.2.1 - Accès depuis l'autoroute - porte 3/2/1 d'accès au balisage

- Une porte 3/2/1 d'accès à l'intérieur des balisages requiert une pré-signalisation de 400 m en amont de l'entrée, constituée par une ouverture dans le balisage, lourd ou non, mis en place.
- Les sorties par les portes d'accès au balisage sont interdites. Seules sont autorisées les sorties en extrémité aval du balisage, sous réserve de la propreté des roues des camions.
- Le véhicule sortant doit céder le passage en section courante.

#### 2.2.2 - Gestion des portes 3/2/1 d'accès au balisage

- Limitation par sens : une seule entrée par plot, les sorties se font en aval du balisage – le moins possible de portes d'accès par sens, celles-ci sont de toute façon soumises à l'accord de l'Exploitant;
- Gardiennage : il n'est pas obligatoire de prévoir un homme chantier pour gérer les portes, sauf cas particuliers (intrusion constatée d'usagers dans le balisage,...).

- L'implantation et le déplacement des portes d'accès au balisage se font sous contrôle et après approbation de l'Exploitant.

### **2.2.3 - Accès pour approvisionnements des matériaux de terrassement, chaussées ou assainissement**

Ces approvisionnements se font par la section courante, via des portes d'accès au balisage ou des fermetures éventuelles (cas des bretelles) qui seront demandées en préalable à la réalisation des travaux.

## **2.3 - Contraintes d'exploitation**

### **2.3.1 - Dispositions générales**

Il est précisé que la libération des voies, en particulier en fin de nuit de travail, s'entend « chaussée circulaire », c'est-à-dire : engins du chantier évacués en totalité, signalisation provisoire ou définitive appliquée en totalité et équipements de sécurité remontés en totalité, avec une couche de roulement et une signalisation horizontale (peintures) pouvant supporter le trafic autoroutier sur l'ensemble des voies et la BAU.

### **2.3.2 - Emprise des chantiers**

- Longueur des chantiers :
- La longueur des chantiers, lorsqu'ils ne font pas l'objet d'arrêtés spécifiques, est compatible avec la définition des chantiers courants de la note du 14 avril 2016.
- Des dérogations peuvent être demandées et font dans ce cas l'objet d'arrêtés particuliers.

Dans le cas des chantiers non courants, les mesures d'exploitations générales, dont la configuration de balisage, devront être discutées avec l'Exploitant et les services administratifs concernés (préfecture, secours, forces de l'ordre...), globalement pour l'opération.

- Interaction entre chantiers : Les interactions possibles entre différents chantiers doivent faire l'objet d'une analyse spécifique et d'une présentation à l'Exploitant. Leur validation s'apprécie au cas par cas.
- Protections : Les chantiers sont isolés de la circulation par des séparateurs de niveau T3 lorsqu'ils présentent des obstacles ou dérogent aux règles de balisage de courte durée.

Les cas échéant certains balisages peuvent être réalisés avec des balises de type K5c.

### **2.3.3 - Restrictions de capacité**

Les restrictions de capacité ne peuvent s'envisager que sous condition de trafic.

- Conditions limites de trafic : Selon la note du 14 avril 2016, les conditions limites de trafic par voie laissée libre à la circulation pour des chantiers courants sont les suivantes :
  - 1200 véhicules/heure sur les sections d'autoroute en rase campagne
  - 1800 véhicules sur les sections d'autoroute en zone urbaine

Le dépassement de ces valeurs doit être justifié et implique un arrêté spécifique d'exploitation sous chantier.

Sauf conditions particulières dûment anticipées, la période utile, pour des chantiers nécessitant une réduction du nombre de voies de nuit, est limitée à la plage 22h00-05h00 compte tenu des temps de mise en place des balisages.

Cette plage horaire est soumise à variation en fonction des conditions de trafic, qui peuvent, en particulier, impacter les interventions de l'Exploitant en amont.

D'une façon générale, la réduction du nombre de voies sur A7 n'est pas souhaitée, mais reste possible sous conditions de trafic. Ces restrictions ne sont envisageables que de nuit entre 22h00 et 5h00 et dépendent du trafic effectivement prévu.

### **2.3.4 - Réduction de largeur des voies de circulation**

Les largeurs de voies minimales à respecter en cas de réduction de largeur des voies sont :

- Voie de droite : 3,20 m hors peinture de rive (0,225 m) ;
- Voie médiane : 3,00 m entre axe de peinture avec interdiction aux poids-lourds ;
- Voie de gauche : 2,80 m hors peinture de BDG (0,225 m), avec interdiction aux poids-lourds.

Dans ce cas, la largeur roulable entre DDR ou balises (K5) est de :

- 9,45 m dans le cas d'une circulation sur 3 voies ;
- 6,45 m dans le cas d'une circulation sur 2 voies.



### 2.3.5 - Coupure de la circulation sur autoroute

La coupure de l'autoroute est envisagée pour les travaux de reprise de la couche de roulement et le marquage définitif en section courante et sur bretelle.

Cette coupure ne concerne qu'un seul sens de circulation (vers Marseille) et sera effective de 22h à 5h00.

Dans tous les cas la mise en place d'itinéraires de délestage impliquera une concertation préalable avec les services de secours et les gestionnaires des voies empruntées.

Les fiches itinéraires seront établies en phase PRO.

### 2.3.6 - Microcoupures

Pour certaines phases de travaux (pose des décors sur portiques de signalisation existant) et selon la criticité de leur faisabilité, il peut être envisagé de recourir à des microcoupures de l'autoroute A7.

Ces microcoupures ne pourront intervenir que de nuit (plage 22h00 – 5h00).

### 2.3.7 - Séparateurs modulaires de voies

Le balisage entre le chantier et la circulation routière sera réalisé avec des séparateurs lourds de niveau de retenue T3, selon la norme NF EN 1317. normalisée des SMV sera compatible avec l'espace disponible derrière le balisage et les activités qui s'y déroulent.

Les extrémités de file seront précédées par un atténuateur de choc frontal dès qu'il constitue un point dur. Dans l'interruption de file de SMV, un atténuateur de choc doit être mis en place en début de la deuxième file de SMV.

Les SMV seront uniformes et en bon état. Leur talon sera peint en jaune.

Les modalités précises de pose des SMV seront définies avec l'Exploitant et validées par lui.

### 2.3.8 - Limitation de vitesse

La vitesse est limitée à :

- 70 km/h dans les zones de travaux sur l'A7
- 50 km/h sur les bretelles et sur la RD113

Des limitations plus restrictives pourront ponctuellement être définies, en particulier au droit des points d'échange.

### 2.3.9 - Signalisation

Sur les zones de travaux et de voies réduites, la signalisation horizontale sera remplacée par une signalisation temporaire de couleur jaune conforme à la réglementation.

Les séquences de signalisation verticale sont précisées dans les manuels de chantier.

En rive, les panneaux seront de grande gamme. En TPC, les panneaux seront de gamme normale.

### 2.3.10 - Signalisation horizontale temporaire

L'identification des voies de circulation (2.80 m, 3.00 m et 3.20 m) est prévue par marquage au sol réfectorisé jaune.

Les caractéristiques des marquages à mettre en place sont les mêmes que celles existantes en terme de modulation.

### 2.3.11 - Signalisation de Police

Tous les panneaux seront rétro réfléchissants de classe II de grande gamme en section courante et sur bretelles

et éventuellement de gamme normale pour les panneaux répétés en TPC.

Tous les panneaux de type AK seront répétés sur le TPC et éventuellement les autres panneaux dans la mesure du possible en section courante.

Les panneaux B1, B2a et B2b existants au niveau des bretelles d'accès seront maintenus en phase travaux dans la mesure du possible pour éviter la prise en contre-sens.

### 3 - DESCRIPTION DU PHASAGE

Les travaux seront réalisés en plusieurs phases, détaillées sur les plans 2.11 du dossier de plan.

Les phases sont présentées dans le tableau qui suit.

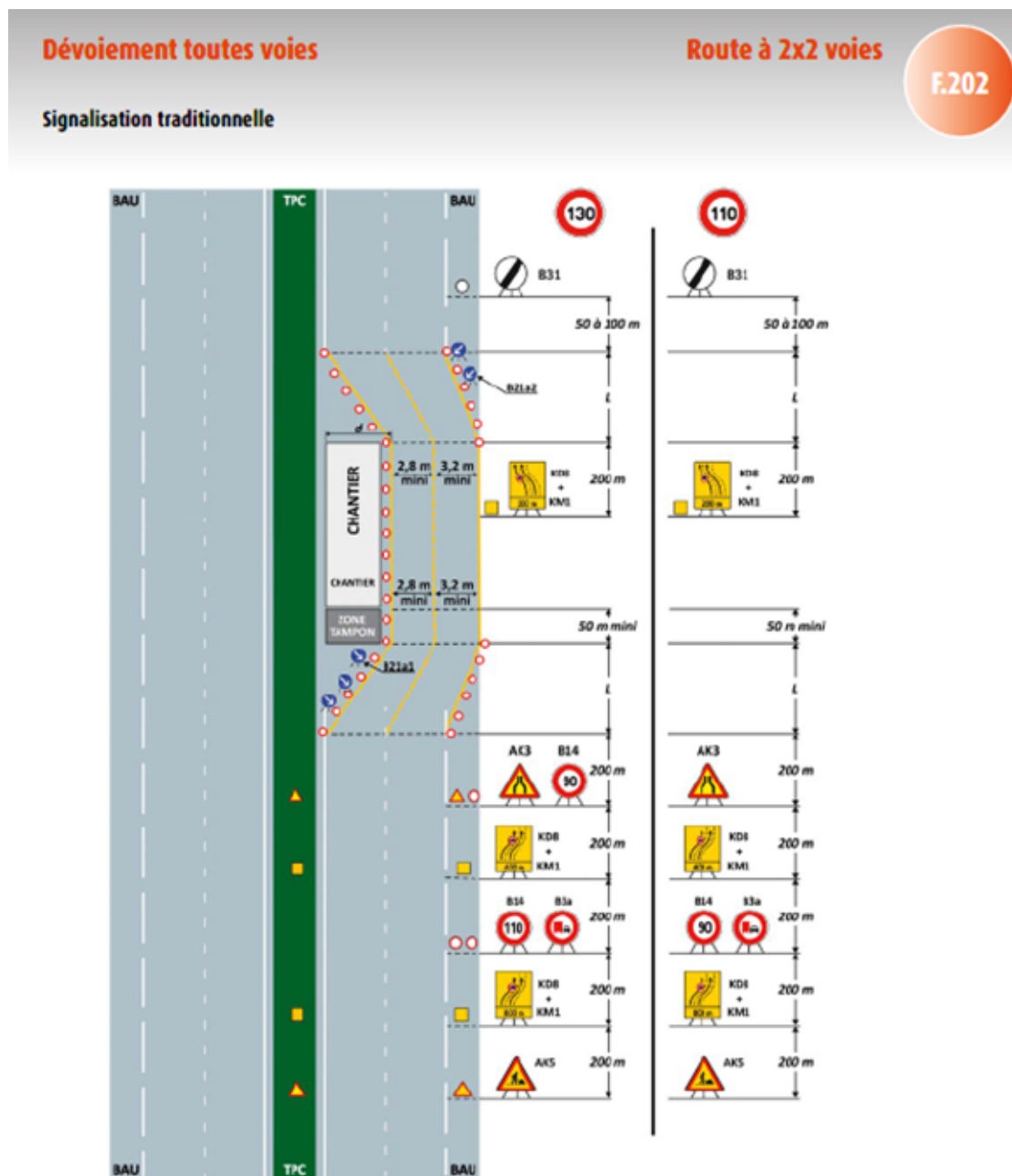
#### PROPOSITION DE PHASAGE

DESCRIPTION	SPÉCIFICITÉ	DURÉE DE LA PHASE
<b>Phase 0 : Réalisation des investigations complémentaires notamment sur le PI de la Cadière</b>	- De nuit sous fermeture ponctuelle de voie	4 semaines
<b>Phase 1-1 : Modification de la sortie 30b</b> <i>Travaux en BAU de l'échangeur 30a</i>	- 2 voies de largeurs réduites vers le TPC sur la filante d'A7 + IDPL sur A7 - 1 voie de largeur réduite sur la bretelle de l'échangeur 30b - 1 voie de largeur réduite sur la bretelle de sortie 30a	5 semaines
<b>Phase 1-2 : Entrecroisement entre la RD113 et la sortie vers Anjoly</b> <i>Travaux de renforcement de BAU</i>	- Voies réduites de 3.20 m sur RD113 et la bretelle en entrecroisement vers la RD9	5 semaines
<b>Phase 1-3 : SAS TC</b> <i>Travaux de d'élargissement en TPC sur A7</i>	- 2 voies de largeurs réduites vers le BAU sur la filante d'A7 + IDPL sur A7 -	5 semaines
<b>Phase 1-4 : Entrecroisement entre la RD113 et la sortie 2 voies vers la RD9.</b> <i>Travaux d'élargissement en BAU pour la l'entrecroisement entre la RD113 et la sortie 2 voies vers la RD9.</i>	- Voies réduites de 3.20 m sur RD113 et la bretelle en entrecroisement vers l'Anjoly -	8 semaines
<b>Phase 2-1 : Modification de la sortie 30b</b> <i>Travaux d'Élargissement à gauche de la bretelle de sortie d'A7</i>	- 2 voies de largeurs réduites vers le TPC sur la filante d'A7 + IDPL sur A7 - 1 voie de largeur réduite sur la bretelle de l'échangeur 30b - 1 voie de largeur réduite sur la bretelle de sortie 30a	12 semaines

<b>Phase 2-2 : Entrecroisement entre la RD113 et la sortie vers Anjoly</b> <u>Travaux d'élargissement en BDG+ Bassin de rétention</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voies réduites de 3.20 m sur RD113 et la bretelle en entrecroisement vers la RD9</li> </ul>	8 semaines
<b>Phase 2-3 : SAS TC</b> <u>Travaux de d'élargissement en BAU sur A7</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 voies de largeurs réduites vers le TPC sur la filante d'A7 + IDPL sur A7</li> <li>-</li> </ul>	8 semaines
<b>Phase 2-4 : VRTC RD9</b> <u>Travaux d'élargissement en BAU pour la création de la VRTC le long de la RD9.</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voie réduite de 3.20 m sur la bretelle vers Aix Gare TGV et sur RD9</li> </ul>	8 semaines
<b>Phase 3 : Modification de la sortie 30b</b> <u>Travaux d'Élargissement à droite de la bretelle de sortie d'A7</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voie réduite sur la plateforme élargie à gauche</li> </ul>	5 semaines
<b>Phase 4 : Rabetage, couche de roulement et signalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De nuit sous fermeture ponctuelle de l'autoroute et/ou de la RD113</li> <li>- Fermeture de nuit (itinéraire S)</li> </ul>	2 semaines

## 4 - SCHÉMA DÉVOIEMENT

## SIGNALISATION TEMPORAIRE DÉVOIEMENT TOUTE VOIE



**Commentaire(s) :**

La longueur L est proportionnelle à la largeur de déport (d). Elle correspond à une distance de 50 m par mètre déporté. Si la largeur laissée libre à la circulation sur la voie de gauche est supérieure à 3,20 m, le B3a n'est pas utilisé.

Le balisage longitudinal de rive peut être réalisé en marquage temporaire, à l'aide de dispositifs discontinus ou continus de séparation ou en associant les 2.

Dans la séquence de position, le panneau K08 pourra être doublé en TPC, même si formellement n'étant plus dans la séquence d'approche le doublement ne s'impose pas.

Source : « signalisation temporaire » du CEREMA, volume 2 - 2020

Lors de la fermeture de la section courrante, le principe suivant sera à réaliser :



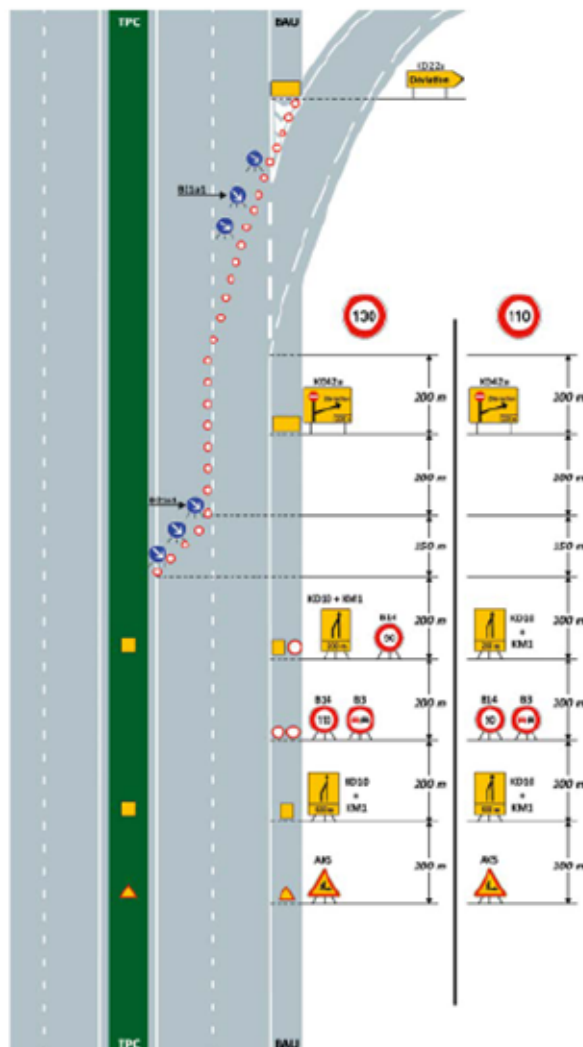


**F.231a**

**Fermeture totale**

Signalisation traditionnelle

**Route à 2x2 voies**



**Commentaire(s) :**

L'itinéraire de déviation doit comporter un guidage permettant à l'usager de retrouver l'itinéraire qu'il a quitté (itinéraire S, itinéraire de déviation).

Une présignalisation pourra être mise en place à l'aide de panneaux d'indication KC ou KXC.

Source : « signalisation temporaire » du CEREMA, volume 2 - 2020

## 5 - PLANS DE PHASAGE

*Les plans de phasage sont joints au 2.11 pour les phases 1, 2 et 3.*

## Agence de Marseille

[marseille.egis-villes-et-transports@egis.fr](mailto:marseille.egis-villes-et-transports@egis.fr)

[\*\*www.egis-group.com\*\*](http://www.egis-group.com)

