

Métropole Aix Marseille Provence

**ÉTUDE DE FAISABILITE POUR L'INTERCONNEXION AEP
ENTRE LES COMMUNES D'ISTRES ET MIRAMAS**

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAUX

Sommaire

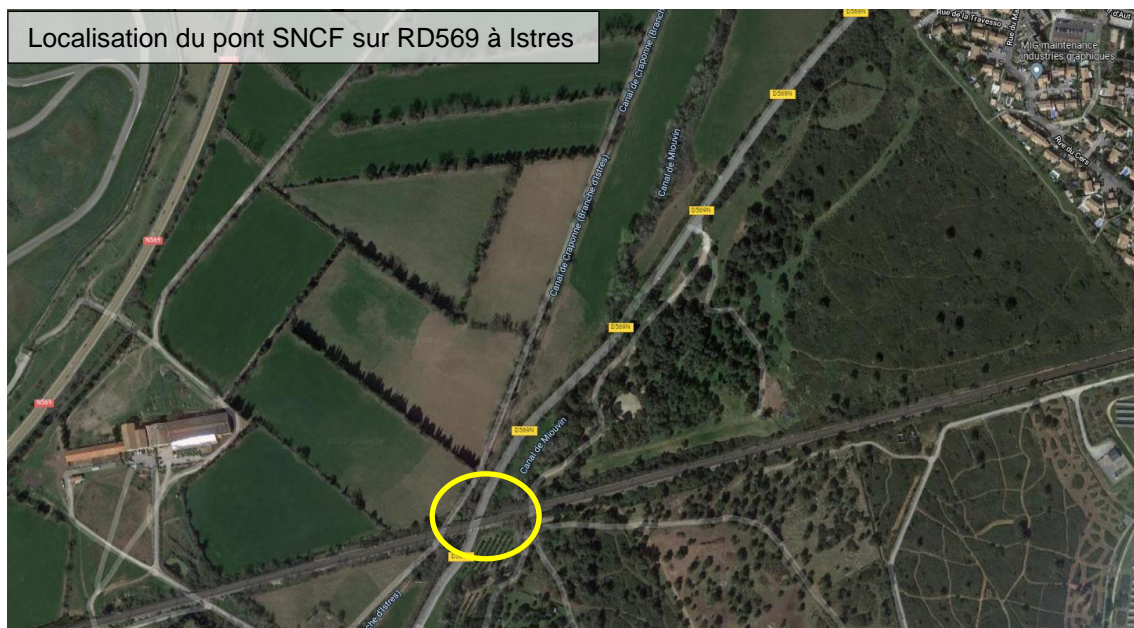
1	Contexte général	3
2	Travaux envisagés	4
3	Moyens techniques employés pour la réalisation des travaux	7

1 CONTEXTE GENERAL

Dans le cadre de la sécurisation de l'alimentation en eau potable des communes d'Istres et de Miramas, des travaux sont menés pour réaliser une canalisation d'interconnexion entre les réservoirs de la Carraire à Miramas et le réservoir de Miouvin à Istres.

La Métropole Aix Marseille Provence (MAMP), maître d'ouvrage, projette donc de faire passer une conduite DN500 dans l'axe de la chaussée de la RD569 passant sous un pont SNCF (ligne Miramas-L'Estaque).

La vue aérienne ci-après présente la localisation du pont SNCF sur la RD569 :

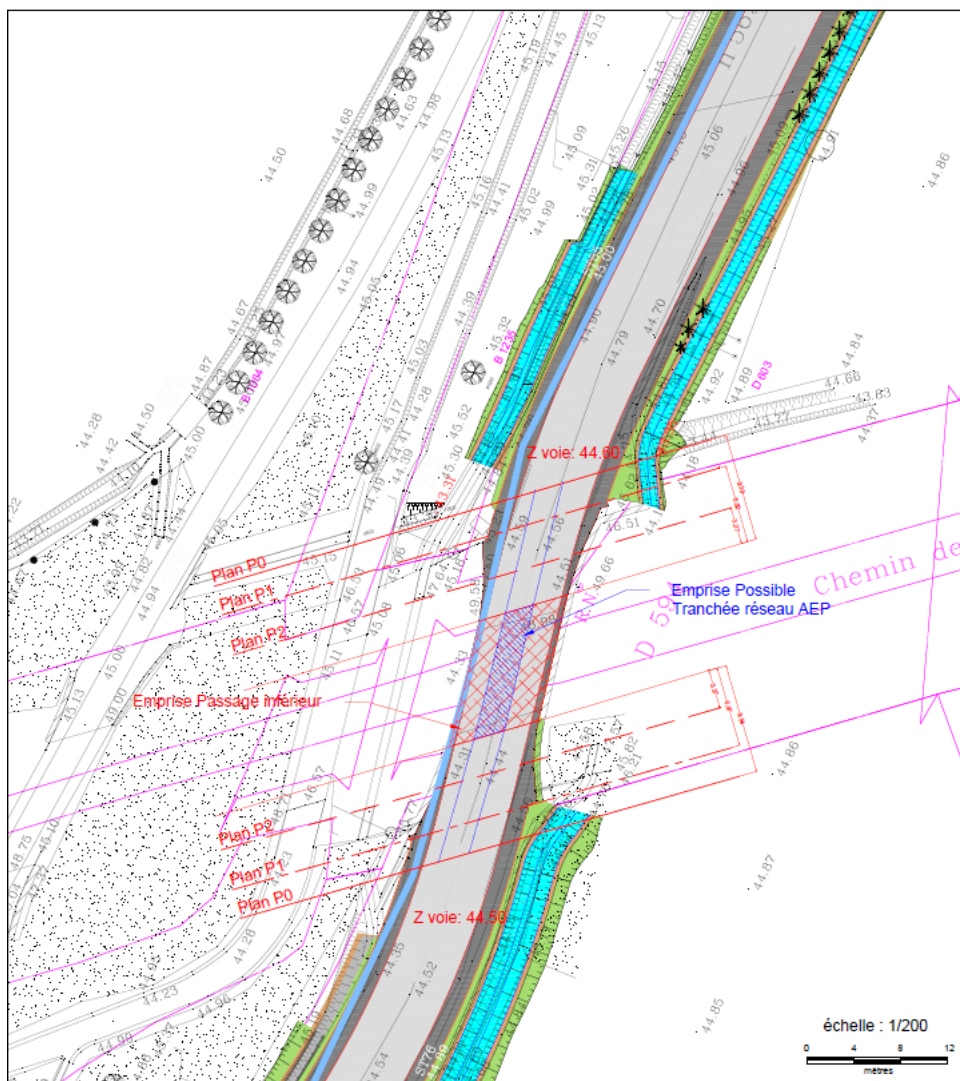


La Métropole Aix Marseille Provence (MAMP), sollicite à travers le présent dossier, la demande d'accord de la SNCF avant de faire réaliser ces travaux.

2 TRAVAUX ENVISAGES

Le plan de masse et les coupes sont disponibles en Annexe 1.

La conduite à poser est une conduite en fonte DN500 (conduite AEP).

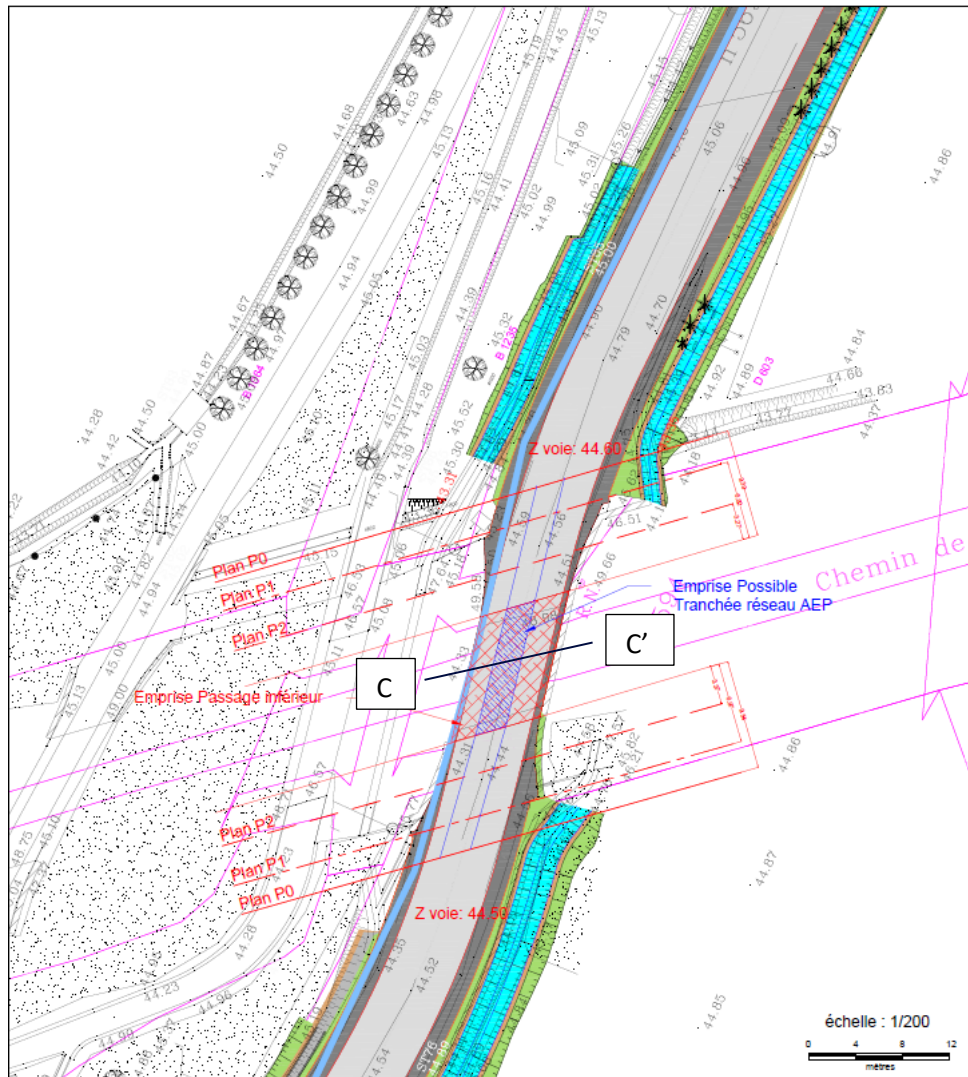


Plan de masse des travaux projetés

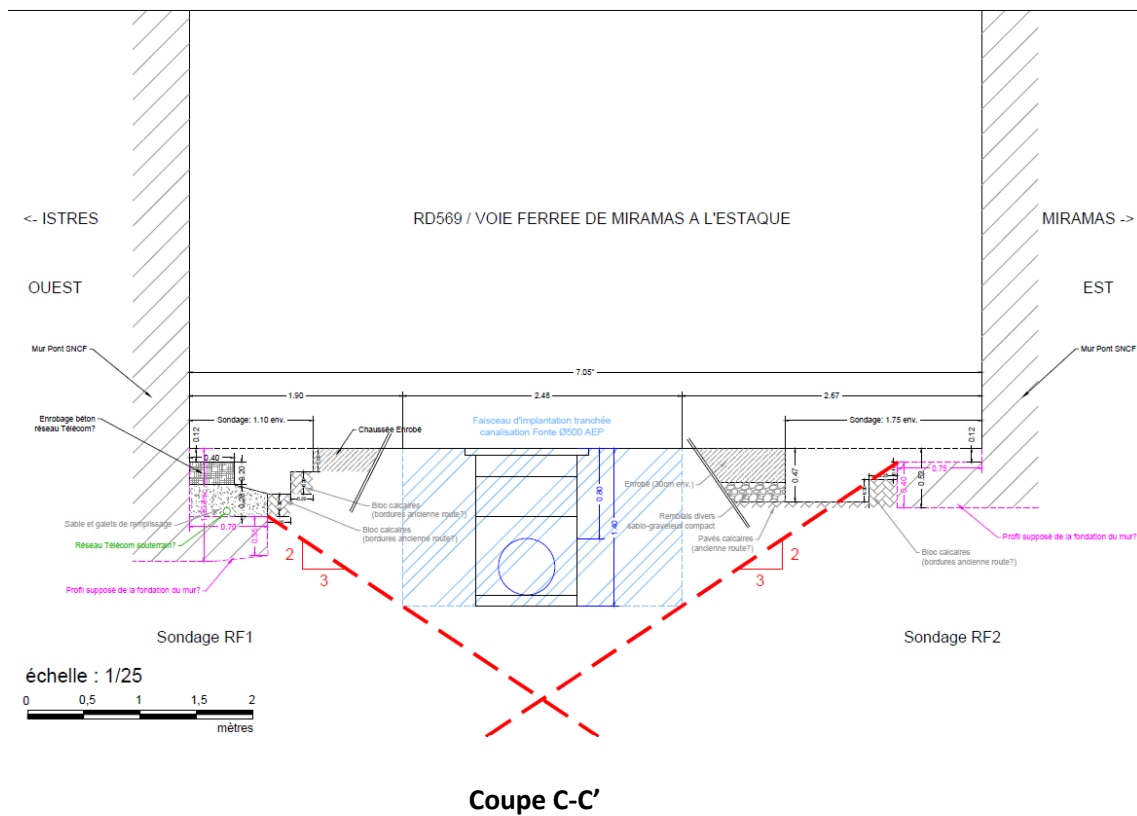
Les caractéristiques des travaux de terrassement et de mise en place des trois nouvelles canalisations :

- Tranchée de profondeur 1.40 m ;
- Largeur de tranchée 1.0 m hors blindage ;
- Longueur prévisionnelle : environ 20 m axé sur le pont ;
- Hauteur de couverture : 0.80 m ;
- Enrobage et remblai : GNT 0/31.5 compacté ;
- Réfection : grave bitume.

Afin de déterminer si les travaux de terrassement de la tranchée impactent les fondations du pont, un plan 3H/2V est dessiné en partant de la surface au droit des fondations du pont.



Localisation de la coupe C-C'



En l'état, le plan 3H/2V ne recoupe pas la tranchée. **En conclusion, la tranchée projetée est en dehors du plan à 3H/2V des fondations du pont.**

3 MOYENS TECHNIQUES EMPLOYES POUR LA REALISATION DES TRAVAUX

Les risques identifiés en phase chantier concernent l'effet vibratoire lié à l'utilisation d'engins de compactage vibrant à proximité des piles de pont.

Au vu de la configuration de l'ouvrage SNCF, le programme de travaux ne présente aucun risque de renversement des engins de chantiers sur le réseau ou d'interruption de la circulation ferroviaire.

Afin de minimiser les impacts des engins de chantier sur les ouvrages SNCF, les mesures mises en place sont :

- L'utilisation de compacteurs de taille réduite (< 5T) aux abords des piles de ponts dans un rayon de 10 mètres ;
- L'utilisation d'une pelle < 20 kW aux abords de piles de ponts dans un rayon de 10 mètres ;
- Aucune grue à tour ne sera utilisée aux abords des ouvrages SNCF.

Les engins utilisés sur le reste du chantier seront :

- Pelle mécanique à chenilles équipées de GPS ;
- Compacteurs type VP4/5 ;
- Camions bennes ;

Au démarrage du chantier, un balisage du périmètre de sécurité pour la manutention d'engins de 1ère catégorie sera effectué par le chef de chantier.

Une procédure d'exécution des remblais aux abords des piles de pont sera produite par l'entreprise en période de préparation du chantier.