Elargissement de l'A9: Balisage, cunettes et glissières

Septembre 2016

C'est l'un des plus gros chantiers autoroutiers de France ! Visant à fluidifier la circulation dans la région montpelliéraine, il englobe deux types de travaux : l'élargissement de l'actuelle autoroute à l'est et à l'ouest de Montpellier et la construction d'une nouvelle section au sud de l'A9. Cet aménagement consiste à modifier la plate-forme existante pour permettre la juxtaposition de deux autoroutes à deux fois trois voies chacune : l'A709, pour la desserte locale, et l'A9, dédiée au trafic de transit. Cette séparation des flux doit permettre de désengorger la circulation et de sécuriser le trafic.

Travaux de nuit & Marquage CE

Commencée fin 2013, l'opération, extrêmement complexe et phasée du fait du maintien en circulation de l'autoroute A9, doit se poursuivre jusqu'en juin 2017. Au quotidien, elle exige le déploiement de dispositifs de sécurité spéciaux et une vigilance de chaque instant pour permettre l'avancée régulière des travaux et pour garantir la sécurité des personnels.

Avec plus de 30 personnes mobilisées, AER a été chargée de réaliser, à partir d'avril 2014, les glissières enbéton et les dispositifs d'assainissement entre les points kilométriques (PK) 100 et 110. Bilan : 16 000 m3 de béton mis en œuvre pour les glissières en béton et 6 500 m3 pour les cunettes, les caniveaux en U et les caniveaux à fente.

La glissière en béton est extrudée à la machine.

La glissière en béton est extrudée à la machine.

« La principale particularité de ce chantier hors normes, ce sont les travaux de nuit avec de nombreux phasages pour éviter de perturber la circulation lors de la pose des séparateurs modulaires de voies et de la réalisation des signalisations horizontale et verticale correspondantes, explique Romain Pasteur, directeur de travaux à l'agence AER de Senozan (Saône-et-Loire). Cela nécessite la coordination approfondie et méthodique de l'ensemble des partenaires du groupement d'entreprises pour tenir le planning, tout en assurant la qualité du chantier et la sécurité de tous. »

S'agissant des dispositifs de retenue, le chantier s'inscrit dans un contexte normatif en cours d'évolution, qui a nécessité l'adaptation régulière des séquences de raccordement entre les dispositifs en fonction de l'obtention du certificat CE des différents fournisseurs. « Cela a influé sur la conception et la mise en œuvre de certaines séquences de raccordement entre dispositifs, métalliques ou en béton », précise Benoît Friol, d'Ingérop, responsable du marché du TOARCH, dans lequel intervient AER.

Mise en œuvre d'un caniveau à fente.

Mise en œuvre d'un caniveau à fente.

Maîtrise d'ouvrage : Vinci Autoroutes (ASF) - **Maître d'œuvre** : Ingérop Conseil et Ingénierie - **Réalisation du béton extrudé** : AER - **Fournisseur du béton** : CBS centrale mobile (Saint-Jean-de-Védas) - **Fournisseur du ciment** : Lafarge Ciments

Routes n°137

Cet article est extrait de **Routes n°137**

Auteur

Cimbéton

Retrouvez toutes nos publications sur les ciments et bétons sur infociments.fr

Consultez les derniers projets publiés
Accédez à toutes nos archives
Abonnez-vous et gérez vos préférences
Soumettez votre projet

Article imprimé le 27/11/2026 © infociments.fr