





Terrassement de la marina © Devisubox



Une circulation des engins sécurisée pour le transfert des terres entre les 2 zones

© Jérôme Epaillard

créé des zones de stockage et ressuyage pour en optimiser les modalités d'évacuation. En outre, un traitement spécifique des eaux issues du ressuyage a été réalisé. Le choix du transport par voie fluviale, en plus d'être le mode de transport alternatif qui avait le plus de sens dans ce projet, était

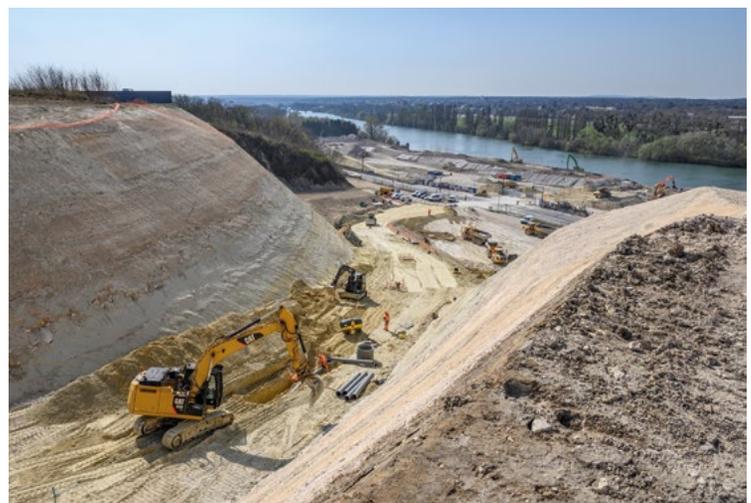
indispensable pour la qualité de vie des habitants de la commune et du fait des possibilités de trafic limitées par voie routière sur cette rive de la Seine.

Les évacuations des matériaux essorés se sont déroulées à une cadence élevée d'une péniche de 2000 tonnes par jour.

■ depuis décembre 2021  
**Terrassements et aménagement<sup>(5)</sup> (lot 1C)**

S'étendant sur les 2 zones du projet, le lot 1 a consisté à terrasser 130 000 m<sup>3</sup> de terres pour concevoir la future route du plateau. Pour l'aménagement des pentes, un guidage 3D avec des chauffeurs expérimentés a permis un travail de précision.

Afin de transférer en toute sécurité les terres de la zone Coteau à la zone Seine pour leur évacuation par péniches, une gestion spécifique de la circulation des



Terrassement du talus côté coteau (nouvelle route) © Grégoire Créton

(5) Travaux réalisés dans le cadre d'un groupement Brézillon-Colas



Talus en terre armée



Transport fluvial : Chargement d'une barge ©Jérôme Epailard

engins a été mise en place. Elle a permis d'atteindre une cadence de terrassement de 3500 m<sup>3</sup>/ jour en pointe (soit 230 passages de tombereaux en traversée de la route de Seine) pour assurer le remplissage de 2 péniches par jour de janvier à avril 2022. 90% du transport lié à cette phase des travaux a été réalisé par voie fluviale et a permis de tenir les objectifs planning du client.

Toujours dans une optique de réemploi, les bétons concassés issus de la démolition et des terrassements des fondations profondes ont été conservés pour la réalisation des travaux d'aménagement.

#### Travaux de dépollution, terrassement et démolitions des fondations profondes sur l'emprise de la marina (lot « création de la marina »)

Avant le démarrage des travaux de la partie génie civil, l'entreprise a pérennisé les talus et assuré une résistance à l'érosion en mettant en place des bâches avec lestages provisoires. L'aménagement des rives de Seine et leur confortement est réalisé via des talus en terre armée de 60 mètres de long, une alternative pertinente par rapport au cloutage de talus prévu en base compte tenu de la proximité de la Seine et de réseaux existants.

#### Préserver la biodiversité

Sur le site de Cormeilles-en-Parisis, en bordure de Seine, l'enjeu environnemental premier est le respect de la transparence hydraulique : reconstruire sans freiner les écoulements naturels (du fleuve, de sa nappe d'accompagnement et des eaux souterraines) en privilégiant des sables et granulats, et préserver le volume d'expansion de crue en respectant les niveaux sécuritaires des rez-de-chaussée des futures constructions. Dans une optique d'économie circulaire, les entreprises ont proposé le réemploi des matériaux sableux et granulaires du site.

Le volume correspondant à la création de la marina a été complété par deux bassins de rétention d'eau (évapo-transpiration et infiltration).

### Les chiffres clés

**62 000 m<sup>3</sup>** de terre évacués par barge pour leur dépollution sur un site spécialisé

**130 000 m<sup>3</sup>** évacués lors du terrassement de la route du plateau

**80%** des matériaux issus de la démolition valorisés et réemployés sur le chantier pour des plateformes de stockage et voiries, et des sables terrassés réemployés en assainissement

**230 000 m<sup>3</sup>** de terres excavés dont 70% valorisés

En entourage des réseaux, ce sont des encaissants granulaires qui ont été mis en œuvre ; ainsi, les tranchées et leur remblai, une fois compactés, ne font pas obstacle au bon écoulement des eaux qui circulent en sous-sol. L'eau chemine dans les vides au sein des granulats et sables ; c'est la transparence hydraulique.

En matière de génie écologique, l'entreprise a œuvré sur ce chantier pour la préservation de la ripisylve, lieu de transition entre milieu terrestre et aquatique servant de refuge aux espèces animales et végétales :

- en mettant en place des filets protégeant les batraciens ;
- en respectant les périodes de reproduction de la faune aquatique.

#### La maîtrise des risques « sols »

Sur le site, des polluants de types sulfates et antimoine liés aux vestiges de voie ferrée ont été rencontrés. L'entreprise a optimisé les mouvements et le réemploi de matériaux en fonction des zones et du public du projet futur. Dans le cadre de projets immobiliers, une réglementation spécifique fixe les seuils de pollution admissible contenue dans les sols. Il est donc nécessaire d'adapter la nature du sol aux usages qu'il accueillera.



Le chantier avec ses zones Seine » et « Coteau »

De plus, les entreprises intervenantes ont également dû gérer différents aléas, comme le traitement de zones spots d'hydrocarbures au nord du projet (site d'une ancienne chaufferie) ainsi qu'une fosse contenant un produit de type goudron ; une découverte qui a nécessité un traitement spécifique (pompage du produit suivi d'une prise en charge par une filière adaptée de type « incinération ») en accord avec la DRIEAT<sup>(6)</sup>.

### 100% de transport fluvial

Outre l'enjeu de dépollution, il y avait bien sûr celui des importants mouvements de matériaux. Du fait de la configuration enclavée du site, entre Cormeilles-en-Parisis et Sartrouville, et de la situation du projet en bord de Seine, le « fluvial » a été choisi pour mode de transport alternatif au « routier ». La logistique fluviale et son fonctionnement demandent au chantier une organisation particulière : une péniche n'attend pas et ne peut pas partir à moitié remplie ! Il est donc impératif de mettre en place une bonne gestion de stock avant chargement. Sur le projet, cette gestion des évacuations 100% « fluviales » a mobilisé 2 barges de 2000 tonnes en rotation journalière.

### Le traitement des terres pollués

L'ensemble des matériaux pollués a été acheminé et traité par l'entreprise titulaire du marché sur son propre éco-centre de Longueil-Sainte-Marie (Oise) qui dispose d'un quai le long de l'Oise. Des procédés brevetés ont été mis en œuvre :

- lavage de type Géoval®,
- traitement par injection de chaux de type TerraStrip®,
- traitement biologique de type bioterte.

La valorisation de ces matériaux, principalement volumique, s'est faite à hauteur de 70%.

### Zoom sur le projet Seine Parisii

Cette reconquête des berges de Seine permettra aux habitants de cette commune de Cormeilles-en-Parisis de profiter d'un nouveau lieu de destination, avec la création d'un port de plaisance de 110 anneaux. Il s'agit d'un concept unique en Île-de-France dessiné par l'architecte urbaniste Atelier Xavier Bohl associé à Land'Act (Paysagiste) et Tugec (bureau d'études VRD). Le projet consiste en la création d'un nouveau quartier mixte accueillant des usages

sensibles (crèche, groupe scolaire et résidence seniors).

Une nouvelle route permettra l'accès direct au centre-ville de Cormeilles-en-Parisis et à sa gare (ligne J du transilien), tandis que la nouvelle ligne de bus et la nouvelle piste cyclable (véloroute) qui longent la Seine desserviront le RER A en gare de Sartrouville.

**Céline Anciaux TP 04**,  
responsable commerciale  
Terrassements au sein  
de Brézillon



### Céline Anciaux TP 04 témoigne

« Forte d'une expérience de 16 ans dans les terrassements et VRD « classiques » au sein d'un grand groupe, ce chantier de reconversion d'une friche industrielle me permet aujourd'hui d'ajouter une dimension non négligeable à mon rôle dans les aménagements de demain ! Pouvoir proposer à un Maître d'ouvrage une offre complète de la prise en charge d'un terrain compliqué et pollué à un aménagement définitif, en favorisant un vrai métabolisme de chantier, me rapproche ainsi de mes convictions personnelles dans le « construire autrement pour la planète ».

(6) DRIEAT : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports