

QUALITÉ/SÉCURITÉ

Croisade de la RATP contre les infiltrations dans le métro

Par Hervé Guénot - LE MONITEUR HEBDO - Publié le 21/08/2014 à 14:24



© Denis Sutton/RATP - A la station Château-de-Vincennes, la RATP teste des prototypes plus esthétiques que la plaque de polyester pour traiter les infiltrations.

La RATP mène une lutte sans merci contre les infiltrations dans son réseau à Paris (Ile-de-France). D'ici à fin 2015, l'étanchéité d'une cinquantaine de stations va être reprise depuis la voirie. Surface traitée : 20 000 m², notamment aux stations « Concorde », « Réaumur-Sébastopol », « Bastille », « Havre-Caumartin » et « Grands-Boulevards ».

La régie prend au sérieux ces problèmes d'infiltration : ils dégradent l'impression de propreté des espaces voyageurs, et peuvent menacer la pérennité des structures. « Le sous-sol est calcaire et le métro parisien est en contact avec la nappe phréatique. Les stations près de la Seine et situées dans les anciens bras du fleuve sont l'objet de tous nos soins. Le sous-sol argileux protège davantage le métro de Londres », remarque Olivier Saïz, directeur de l'unité Equipements, stations et ouvrages d'art à la RATP.

40 millions d'euros

Dans ce programme d'investissement d'un montant de 40 millions d'euros sur 2014-2015, est compris un volet spécifique pour 174 stations (305 au total). Il vise à substituer des dispositifs d'habillage jugés plus adaptés et plus esthétiques aux plaques de polyester qui traitent les infiltrations. Choisie parce qu'elle présente tous les cas de figures rencontrés dans les stations du réseau, « Château-de-Vincennes » accueille actuellement ces prototypes.

« Conçues par le bureau d'études de la RATP avec Systra, filiale ingénierie de la RATP et de la SNCF, ces différentes solutions d'habillage, temporaires ou pérennes, seront progressivement déployées sur le réseau pour assurer à la fois un drainage des eaux de ruissellement et une meilleure valorisation des espaces », explique Richard Hermann, chef de projet à la RATP.

On trouve ainsi de nouvelles plaques appelées « feuilles » (en polyester à l'état de prototype). Décorées, évoquant des ailes de papillon, elles sont disposées comme des tuiles. Outre des toiles tendues au plafond qui contiennent les infiltrations de surfaces, la RATP a mis au point des panneaux drainants, là encore en polyester à l'état de prototype. D'un côté, le carrelage traditionnel blanc des stations, de l'autre des alvéoles pour capter l'eau et la diriger vers la rigole. Autres solutions : un carrossage métallique doté d'une gouttière en aluminium dirigée vers la rigole pour des zones d'infiltration large, des bardages en zinc, en forex (matériau blanc), des plaques thermolaquées.

Le début des travaux est prévu en septembre prochain. Du travail en perspective : 7 000 à 8 000 plaques polyester doivent être enlevées et une solution spécifique apportée à chaque infiltration.