



**TRAVAUX** Le RER A est fermé cet été du 25 juillet au 23 août pour des travaux de rénovation de la voie et du ballast. Dans le tunnel, à 15 mètres de profondeur, les ouvriers s'activent...

## Travaux du RER A entre La Défense et Auber: Chaleur, poussière... «On s'attendait à pire»

F 32 T 23 G 1 n 7



Le chantier du RER A entre la Défense et Auber - SIPA PRESS

*Romain Lescurieux*

---

D Publié le 29.07.2015 à 12:57

Mis à jour le 01.08.2015 à 12:07

---

t Mots-clés

[RATP](#),  
[RER A](#),  
[travaux](#),  
[Paris](#)

---

« Un chantier sans précédent ». La phrase revient régulièrement ce mardi dans la bouche des différents responsables de la RATP. [Le RER A ne circule pas cet été du 25 juillet au 23 août entre la Défense et Auber](#) pour cause de travaux de renouvellement de l'ensemble des voies de la ligne la plus empruntée d'Europe.

« C'est un chantier en plein cœur de Paris sur une voie extrêmement fréquentée avec 1,2 million de voyageurs par jour. La décision n'a pas été évidente à prendre. Mais c'était primordial d'engager ces opérations cet été », insiste Elisabeth Borne, présidente-directrice général de la RATP.

### **Paris : Quatre solutions alternatives à la fermeture du RER A**

Coût des travaux : 100 millions d'euros. Au total, 24 kilomètres de tronçon et 27 aiguillages vont être renouvelés en sept ans avec quatre fermetures estivales. Pour cette première année, l'objectif est de remettre en état [4,3 kilomètres de voies](#). Alors, depuis lundi, à 15 mètres de profondeur, les ouvriers sont sur le front.

#### **Un chantier 24h/24, 7 jours sur 7**

Sous la station Charles de Gaulle-Etoile, les talkies-walkies crépitent. Dans la quasi-obscureté de ce tunnel, 300 personnes sont mobilisées 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sur un chantier qui avance au rythme quotidien de 320 mètres. Les coups de pelleuse dans ces infrastructures veilles de 40 ans résonnent dans le souterrain.

Sur les premiers mètres, le nouveau ballast est mis en place. Entre deux avancées, des ouvriers s'accordent une pause cigarette, en débattant sur l'unification de la Normandie. Et pour cause : « La plupart sont Normands et viennent de l'agence Colas Rail Ile-de-France Normandie. Il y a des salariés et des intérimaires sur ce chantier », précise Vincent Chevalier, ingénieur travaux sur le projet. Et au milieu, Anthony, 18 ans.

#### **Chaleur, poussière et « prime de tunnel »**

« Pour le moment, ça va », souffle-t-il. Il est arrivé lundi, grâce à son grand-père qui est aussi sur le chantier. « Je vais travailler de 14h à 21h au début », indique ce jeune homme, titulaire d'un BEP électricité. A quelques mètres, Stéphane, 39 ans,

s'étend davantage sur son quotidien dans le tunnel. Chaleur, poussière, humidité...  
« On s'attendait à pire », s'exclame-t-il. « Finalement, c'est bien ventilé », rembobine cet intérimaire habitué des chantiers ferroviaires.

Lui, travaillera principalement le jour. Et comme tous les autres, il est payé au Smic avec une « prime de tunnel », soit 11 euros par jour pour les conditions de travail.  
« Pour le moment hormis quelques pannes de matériel, tout roule », dit-il.

**« On n'est pas à l'abri de trouver des surprises »**

« Faire rentrer et sortir 1.000 tonnes de ballast du tronçon central chaque jour, c'est un défi logistique, étant donné que la ligne continue à être exploitée de part et d'autre de l'interruption », détaille Vincent Le Bihan, chef de projet renouvellement de la voie et du ballast sur la ligne A du RER.. De quoi générer du retard ? « On n'est pas à l'abri de trouver des surprises, notamment des fissures, au niveau du radier de béton qui pourrait ralentir l'avancée du chantier », confie Vincent Chevalier. Mais pour [la présidente de la RATP](#), c'est inenvisageable.

« Finir à temps est un impératif. Le chantier s'étend sur trois semaines avec en plus une semaine d'essai pour être certain qu'on réexploite dans de bonnes conditions le RER A. Mais jusqu'ici tout va bien », assure-t-elle en se réjouissant d'ores et déjà des avantages futurs : « Une sécurité ferroviaire garantie pour les voyageurs », « une réduction de vibration pour les riverains » et l'arrivée des trains à deux niveaux. Au moins pour 40 ans.