

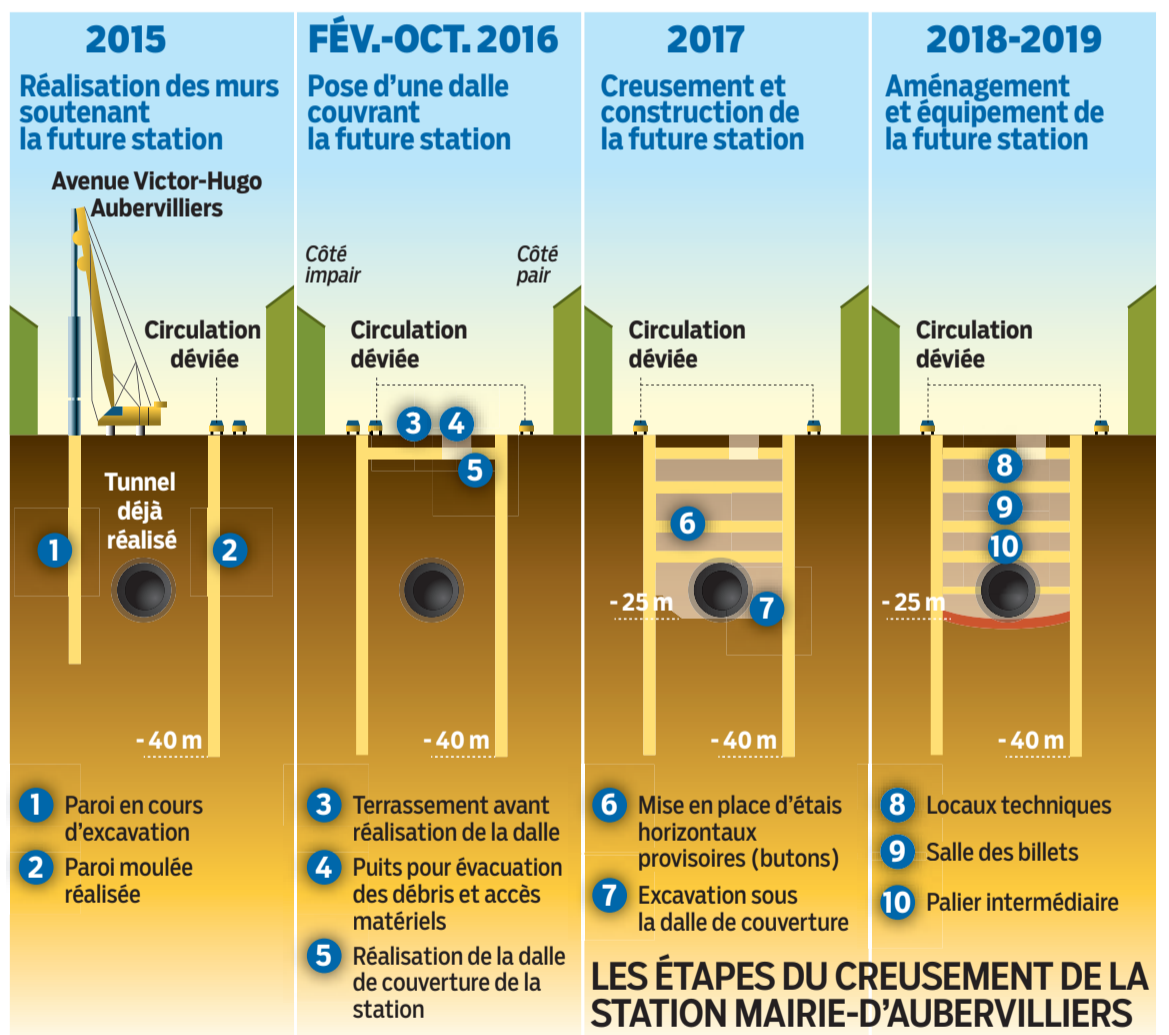
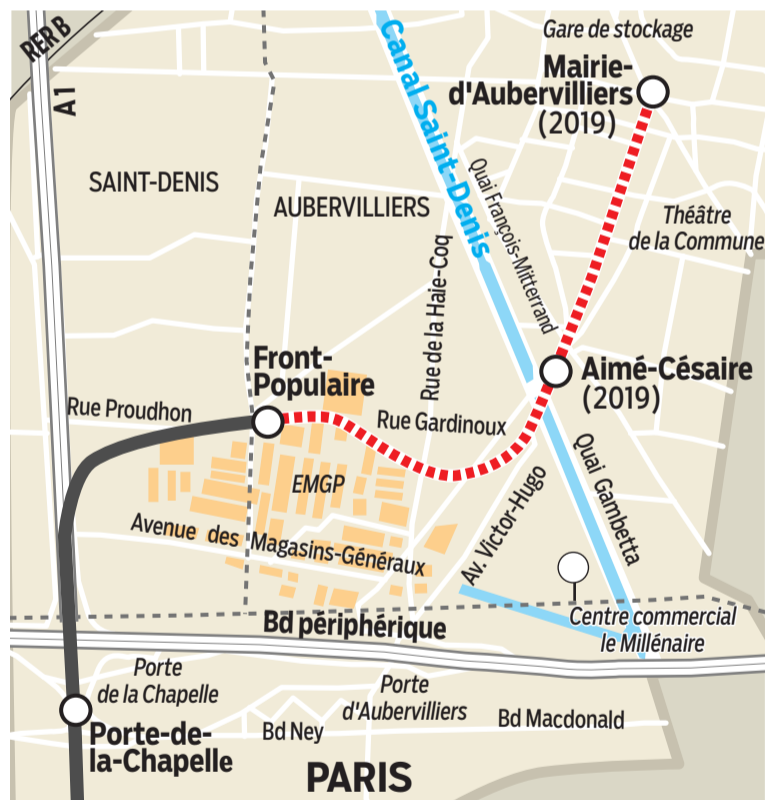


Aubervilliers (Seine-Saint-Denis), le 29 mars. Les travaux se déroulent principalement à 20 m sous l'avenue Victor-Hugo. Ci-dessus à droite, voici l'hydrofraise, une super foreuse qui creuse les tranchées afin d'y couler le béton des parois. (LP/N.R.)

Laurent Chassagne, chef de projet à la RATP, dans le tunnel qui relie Aimé-Césaire à Mairie-d'Aubervilliers. Des tuyaux permettent d'acheminer le béton et d'évacuer les boues. (LP/N.R.)

Au cœur du chantier du prolongement de la ligne 12

En 2019, le centre d'Aubervilliers (93) devrait enfin être relié à Paris en métro. Nous avons visité le chantier, qui n'est pas sans susciter des crispations dans le quartier.



SI TOUT VA BIEN, le métro arrivera enfin à la mairie d'Aubervilliers (Seine-Saint-Denis) fin 2019. En décembre 2012, une première station du prolongement de la ligne 12, Front-Populaire, a été inaugurée en limite d'Aubervilliers et de Saint-Denis. Depuis, les travaux se poursuivent pour les deux dernières stations, Aimé-Césaire et Mairie-d'Aubervilliers. Nous avons pu visiter le chantier qui se déroule à 20 m sous terre mais aussi en surface.

En septembre 2009, le tunnelier Elodie ouvrait la voie en creusant une galerie de 4 km sur le tracé du prolongement de la ligne 12 depuis Porte-de-la-Chapelle. En 2011, le tunnel était entièrement percé et le plus gros du chantier, c'est-à-dire la construction des stations, commençait.

Le tunnel du métro passe sous l'avenue Victor-Hugo, l'un des axes principaux du centre-ville. « C'était

l'un des plus mauvais endroits pour réaliser des travaux », commente Laurent Chassagne, chef du projet à la RATP, en marchant dans le boyau de béton entre Aimé-Césaire et Mairie-d'Aubervilliers.

Le déplacement des réseaux (téléphone, eau, gaz, électricité) ne s'est pas fait sans mal. Résultat : deux ans de retard sur le calendrier, « dont seize mois imputables aux concessionnaires », insiste la RATP. Autre difficulté : le sol sablonneux et une nappe phréatique qui affleure à 4 m. Désormais, les opérations vont bon train mais c'est un chantier pharaonique, dont la réalisation est compliquée dans ce contexte urbain.

Le tunnel, à 20 m sous terre, joue

un rôle essentiel dans l'acheminement des matériaux et l'évacuation des déchets. La RATP le surnomme « la voie royale ». Utiliser cette voie souterraine permet d'atténuer les désagréments sonores du chantier et de convoier les matériaux sans congestionner le centre-ville.

Une « voie royale » souterraine permet de convoier les matériaux sans congestionner le centre-ville

traitement installée le long du canal Saint-Denis. « Cela a permis d'éviter l'équivalent de 30 000 rotations de poids lourds », indique Laurent Chassagne. Ce cheminement s'est révélé très judicieux pour lancer le chantier de la station Mairie-d'Aubervilliers. Entamé en

mars 2012, il est situé au cœur de la ville, sur un nœud routier hyperfréquenté.

Devant l'hôtel de ville, l'hydrofraise domine la situation. Cette super foreuse est l'une des attractions du chantier. Le mastodonte creuse des tranchées jusqu'à 40 m de profondeur avant d'y couler le béton des parois qui structureront l'enceinte de la station. A Mairie-d'Aubervilliers, cette phase s'est achevée en février. « Nous allons poser la dalle de couverture », indique Laurent Chassagne. Cette étape ne s'achèvera qu'en octobre. C'est ce que la RATP appelle le creusement « en taupé » : c'est-à-dire sous une dalle de couverture (voir dessin ci-dessus). Ensuite débute le creusement proprement dit et l'aménagement de la station. Cette technique est censée réduire les nuisances pour les riverains, déjà bien affectés par ce très long chantier.

A Aimé-Césaire, on attaque tout juste la réalisation des parois de soutènement. Les opérations sont moins avancées qu'à Mairie-d'Aubervilliers mais elles s'annoncent moins complexes. En contrebas de la station (au niveau du pont de Stains), les berges du canal Saint-Denis servent un peu d'arrière-cuisine. C'est ici que les entreprises fabriquent le béton et recyclent les boues de chantier. Celles-ci sont stockées dans d'énormes cuves et seront ensuite évacuées sur des barges par voie fluviale. Les deux centrales à béton fournissent 100 % des besoins du chantier. Il faut compter une demi-heure pour que le béton frais arrive à Mairie-d'Aubervilliers via les tuyaux du tunnel.

Et entre ces installations monumentales serpente toujours la piste cyclable Paris-Londres, au bord du canal, préservée pendant toute la durée du chantier. **NATHALIE REVENU**