

# Les infiltrations d'eau, la plaie du métro

Sur les 303 stations que compte le réseau, 67 sont concernées par les travaux d'étanchéité. Pour colmater les fuites qui peuvent menacer les structures, 40 M€ ont déjà été investis.



**Avenue des Champs-Élysées (VIII<sup>e</sup>), jeudi.** A la station George-V, les ouvriers ont déterré la dalle de béton. Ils doivent maintenant y appliquer un rouleau bitumineux qui assure l'étanchéité de l'ouvrage pour les 50 prochaines années. (LP/ELM.)

**PRÈS DE L'ENTRÉE** des stations de métro George-V et Champs-Élysées-Clémenceau, la chaussée est totalement éventrée. A 60 cm sous les pavés, des dalles de béton apparaissent. Il s'agit de celles du métro, parfois vieilles de plus d'un siècle.

Une vaste opération de lutte contre les infiltrations d'eau est en cours dans le quartier. Objectif : refaire l'étanchéité des ouvrages de cette partie de la ligne 1. « Ils sont souvent très abîmés. Le béton s'effrite par endroits, les fers sont à nu, ils gonflent et font sauter la structure », décrit un technicien de la société Eurovia, qui travaille sur les sites. Des filets de protection ont été installés tout au long du quai. « Mais il n'y a aucun risque d'effondrement », précise Florian Cespedes, ingénieur chez Eurovia. Il faudra compter cinq mois de travaux à George-V et plus d'un an à Champs-Élysées-Clémenceau pour

que tout rentre dans l'ordre. « Plus de la moitié des stations sont touchées par des ruissellements d'eau », souligne la RATP. Comme Champs-Élysées-Clémenceau et George-V, neuf sont en cours de traitement\* dans le cadre d'un plan de rénovation des dalles de béton qui comprend en tout 67 stations.

« Des mesures de lutte contre l'eau sont également mises en place à l'intérieur, dans les couloirs ou au-dessus des quais, dans 170 autres stations avec la pose de drains ou de gouttières, la mise en place de carrossage métalliques ou la réalisation d'injections afin de freiner les ruissellements », décrit un

responsable de la Régie. Les causes de ces infiltrations sont multiples. « Le sous-sol est calcaire et le métro est en contact avec la nappe phréatique dans de nombreux sites », rappelle un responsable des ouvrages d'art à la RATP. Les travaux en surface peuvent aussi avoir des conséquences inattendues quelques mètres plus bas.

Cela a été le cas en 2013 lors du réaménagement de la place de la République (III<sup>e</sup>-X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup>). Une fois le bitume enlevé et le sol mis à nu, les peintures ont commencé à cloquer dans la station qui venait d'être refaite et des marques de moisissures sont apparues.

La Régie prend très au sérieux le problème : « Les infiltrations peuvent menacer la pérennité des structures. Elles posent aussi un problème d'hygiène et de propreté. Les coulures sombres, en particulier, dégradent les espaces voyageurs. » 40 M€ ont déjà été consacrés à ces opérations de colmatage depuis 2014, ce qui a permis de traiter 20 000 m<sup>2</sup>. Pour chaque station, les travaux coûtent de 1 à 2 M€. Mais leur efficacité est garantie pendant cinquante ans.

**ÉRIC LE MITOUARD**

\* Charles-de-Gaulle-Etoile, Saint-Augustin, Emile-Zola, Champs-Élysées-Clémenceau, George-V, Louis-Blanc, Sentier, Bastille, et Saint-Denis-Basilique.

**Les travaux coûtent de 1 à 2 M€ pour chaque station**

## CLÉS

■ **67 stations de métro** sur 303 nécessitent des travaux de voirie destinés à refaire leur étanchéité. 41 ont déjà été traitées depuis 2014, 7 l'ont été depuis le début de l'année, 9 sont en cours et 3 autres (Grands-Boulevards, Pantin-Quatre-Chemins et Esplanade-de-la-Défense) seront en chantier avant la fin de l'année. douze mois de travaux sont programmés rien que pour la station Champs-Élysées-Clémenceau qui s'étend sur 4 000 m<sup>2</sup>.

■ **De 60 cm à 1,20 m** sont creusés sous la chaussée pour trouver les dalles de béton endommagées.

■ **Plus de 40 M€** ont déjà été engagés par la RATP pour la période 2014-2015. Ce qui a permis de traiter 20 000 m<sup>2</sup> de béton sous la chaussée.