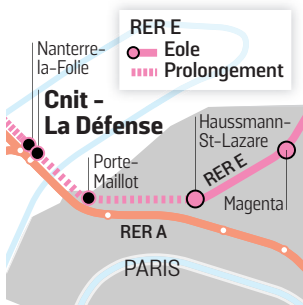


Une nouvelle gare dans les entrailles de la Défense

RER E. Des travaux gigantesques viennent de débuter à 40 m sous la dalle du quartier d'affaire. Un chantier hors norme et complexe, destiné à construire la future gare Eole.

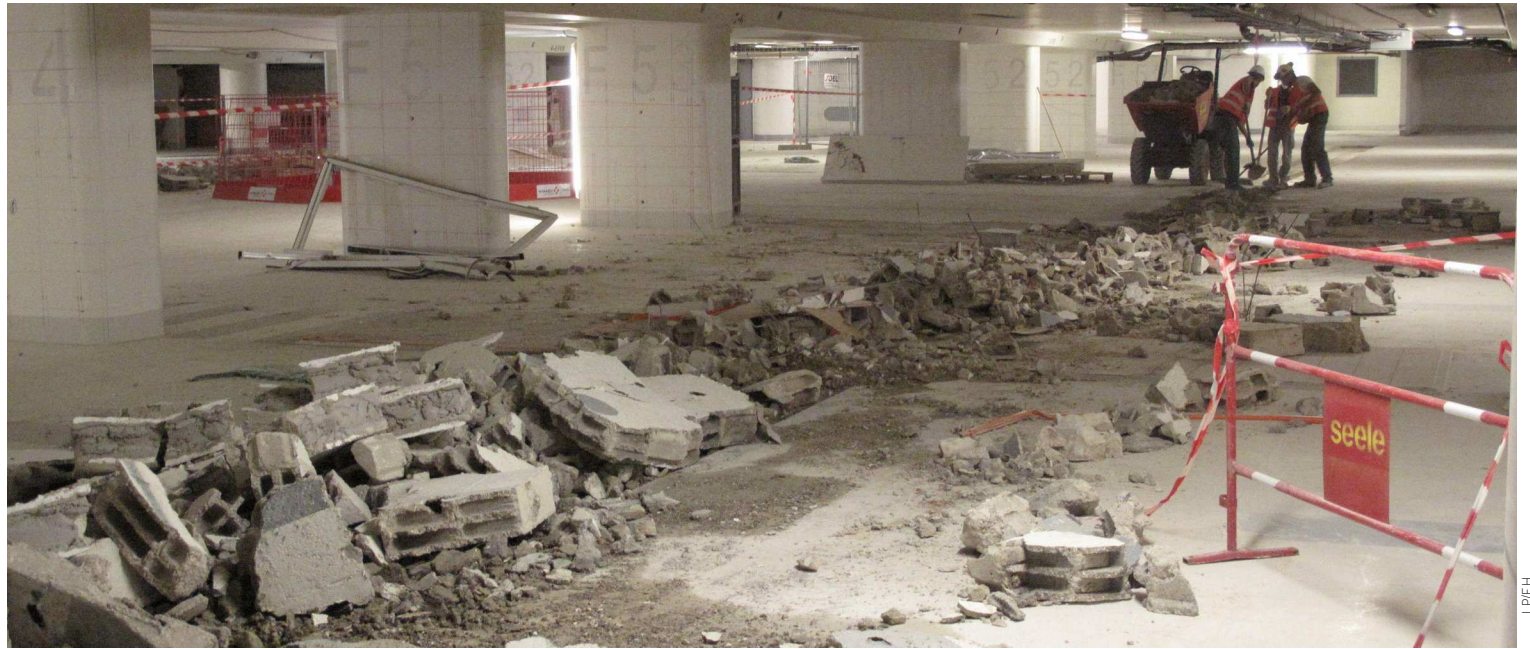


PAR FLORENCE HUBIN

C'est le plus grand chantier souterrain depuis celui de la gare RER E Hausmann ou la station Saint-Lazare de la ligne 14 du métro, il y a plus de 15 ans. Le chantier géant de la future gare Eole de La Défense vient de débuter au niveau -5 du parking du Cnit, à 40 m sous la dalle du quartier d'affaires. Dans quatre ans, ce sera l'une des nouvelles gares sur le tracé du prolongement du RER E de Paris-Saint-Lazare vers l'Ouest de l'île-de-France et les Yvelines.

CRÉATION D'UN « SARCOPHAGE ACOUSTIQUE »

Un chantier hors norme à plus d'un titre : par son volume, la complexité des accès et surtout parce qu'il se déroule sous l'énorme voûte de béton du Cnit, construite en 1958, et ornée en façade de l'une des plus grandes verrières du monde (22 000 m²). Pas question de fragiliser l'édifice pendant les travaux, ni de perturber l'activité économique du lieu – bureaux, boutiques et parkings en sous-sol.



La Défense, mardi. Les ouvriers ont débuté les travaux dans les parkings sous le Cnit. Au total, 300 000 t de terre et de gravats seront évacuées pour créer l'immense hall de la future gare du RER E (à droite).

Ces dernières semaines, un « sarcophage acoustique » composé de matériaux isolants a été posé aux murs et plafonds des anciens halls d'exposition du Cnit situés sous le magasin Habitat et la Fnac. Objectif, découper « en silence » le plancher de béton des différents niveaux de parking, afin de créer le volume où viendront se loger les escalators et les ascenseurs d'accès aux quais. Cette immense mezzanine, que les ingénieurs surnomment la « faille », permettra aux voyageurs de rejoindre depuis le hall du Cnit les quais du RER E, quarante mètres plus bas.

Cette semaine, une autre opération délicate débute : la pose de micropieux (des tubes pétroliers) qui vont servir à la fondation de la future gare. Il en faudra au total 1 200, bases des piliers en béton de la gare, qui



feront ressembler l'ensemble au temple Egyptien de Karnak (photo). Des piliers qui seront équipés de vérins, leur autorisant une certaine souplesse. Une première dalle de béton sera créée, sur laquelle tout le Cnit et ses parkings vont reposer. Un poids de... 85 000 t, huit fois ce-

lui de la tour Eiffel !

Cette immense boîte de 200 m de long, 60 m de large et 25 m de haut abritera la future gare. Un couloir offrira une correspondance directe vers l'actuelle gare de La Défense – Cœur Transport –, un autre reliera les quais du RER E à ceux

du RER A, et quatre autres sorties seront créées dans le Cnit, vers Courbevoie, la Grande Arche et la gare du Transilien et du T2.

La mise en service du RER E jusqu'à Nanterre, première phase du prolongement, est annoncée pour fin 2020,