

Supermétro : les camions du chantier ne passeront pas à travers Villejuif



Villejuif. Les travaux d'ouverture d'une bretelle d'accès directe à l'A6 pour évacuer notamment les déblais de la future gare de l'IGR doivent éviter la circulation des camions en centre-ville. **LP/Laure Parny**

Il suffit de connaître les petites rues pentues et qui serpentent de Villejuif pour réaliser qu'y faire circuler une centaine de camions par jour, remplis de terre, aurait été une très mauvaise idée. La Société du Grand Paris l'a bien saisi et construit depuis plusieurs jours un accès direct à l'A6 pour les camions qui ne vont pas tarder à circuler. Pour évacuer les terres creusées sur le site de la future gare de l'Institut Gustave-Roussy, sur le puits de ventilation situé dans le parc panoramique mais aussi celles excavées par le tunnelier qui partira de Jean-Prouvé, il fallait trouver une solution. Grâce à l'accord de la Direction des routes d'Ile-de-France, un accès direct est en construction. L'aménageur la Sadev transforme en véritable route la voie des sables, qui part de l'IGR. Puis d'autres aménagements sont réalisés pour mieux éclairer, sécuriser et renforcer le pont qui passe sous l'autoroute. Ensuite, la rue Gabriel-Péri côté Cachan, une route départementale, est réaménagée avec une voie pour les camions qui doivent tourner, afin qu'ils ne gênent pas les autres véhicules. Un peu plus loin, un accès à la bretelle d'accès à l'autoroute déjà existante est créé. « Seuls les camions autorisés y passeront et cet accès ne pourra servir qu'en semaine et en journée », précise Maryse Rozier-Chabert, chef de projet sur le secteur de Villejuif.



Des travaux de renforcement du pont qui passe sous l'A6 sont également en cours.
(LP/Laure Parny)

L'immense trou qui doit être creusé pour construire la grande gare de l'IGR représente à lui seul environ 300 000 m³ de terres à retirer. Le tunnelier qui œuvrera depuis le puits d'entrée Jean Prouvé devrait produire une quantité comparable, transporté en partie sur des tapis convoyeurs, tandis que pour l'ouvrage de ventilation, seuls 5 000 m³ environ seront évacués. « Nous attendons une centaine de camions par jour pendant un an, à partir du 4^e trimestre de cette année, précise Maryse Rozier-Chabert. Les terres seront ensuite réparties sur des sites de traitements, situés en Ile-de-France, une fois leur nature bien identifiée. »

Des travaux de même nature sont aussi programmés au nord de la future gare Bry-Villiers-Champigny. Un accès direct à l'A4 sera créé en passant par le golf de Villiers, pour rejoindre la bretelle d'accès utilisée pour le moment par la Direction des routes d'Ile-de-France. « Tous ces aménagements sont importants, nous sommes très attentifs à ces questions, assure Christian Garcia, directeur des relations territoriales à la SGP. Pour ne prendre que l'exemple de Bry-Villiers-Champigny, entre l'accès à l'A4 et celui à la voie ferrée, nous engageons presque 20 M€. »

Des évacuations par barges et trains sont aussi programmées

Éviter au maximum les camions sur les routes, pour rendre acceptable par les riverains le « chantier du siècle » est l'un des enjeux forts du chantier qui démarre dans le département. Que ce soit pour la ligne 15 sud (Pont-de-Sèvres-Noisy-Champs) ou 14 sud (Olympiades-Aéroport d'Orly), la Société du Grand Paris a prévu des alternatives à l'évacuation des déblais par camion.

Des raccordements à des voies ferrées seront créés à Bry-Villiers-Champigny et à Pont-de-Rungis. Pour réaliser les travaux nécessaires, 15 M€ d'investissements seront engagés sur ses deux sites par la SGP.

Des évacuations par barge sont prévues au port des Ardoines à Vitry et au port de Bonneuil. En fonction du tri sélectif des terres excavées, elles seront expédiées vers leur lieu de traitement par l'un des modes disponibles, par camion ou non.