

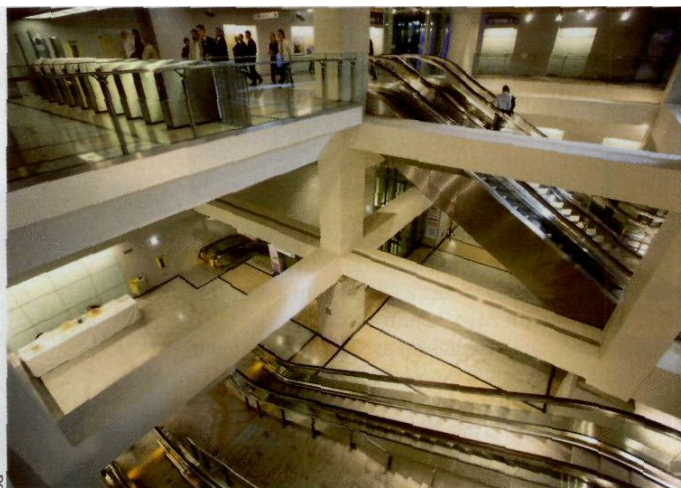
PARIS

La ligne 14 du métro arrive au cœur du XIII^e arrondissement

Depuis le 26 juin, la ligne 14 du métro poursuit sa route jusqu'à la station Olympiades, du nom du quartier qu'elle dessert, au cœur du XIII^e arrondissement (à l'angle des rues de Tolbiac et Nationale). Ce prolongement de 1,58 km, inscrit dans le contrat de plan Etat-région 2000-2006, a nécessité six ans de travaux et coûté 119,3 millions d'euros (valeur 1999). La RATP attend un trafic supplémentaire d'environ 5% dès l'ouverture de la station (389 000 voyages par jour avant le prolongement, 410 000 à l'ouverture de la station).

Le chantier s'est déroulé en trois phases. Entre mai 2001 et fin 2004, les entreprises Bouygues TP et Intrafor ont construit le tunnel d'arrière-station (le génie civil du tunnel d'interstation et de la station ayant été réalisés lors de la première phase de Météor, nom du projet à l'origine). D'une longueur d'environ 690 m, il permet les manœuvres des trains au terminus, abrite le garage et le hall de maintenance.

Nouvelles études. C'est au niveau de cet atelier d'entretien, d'une longueur de 145 m et de 14,50 m d'ouverture (alors qu'elle n'est que de 7,50 m pour les galeries courantes) que s'est produit, en février 2003, l'effondrement de la cour de l'école Auguste-Perret dû au « mauvais état du terrain calcaire dans la zone de l'effondrement et à la trop faible résistance du soutènement provisoire réalisé », indique Pierre Desforges, chef de projet du prolongement de la ligne 14 à la RATP. « Nous étions dans une zone de carrière et le terrain avait été remblayé. Si le terrain



La station Olympiades respecte la charte architecturale définie en 1991 : volumes spacieux, escalators desservant les quais...



Longue de 9 km, la ligne 14 compte 9 stations. Sa mise en service s'est effectuée en trois phases : Madeleine/Bibliothèque François-Mitterrand en octobre 1998 ; Madeleine/Saint-Lazare, fin 2003 et Bibliothèque François-Mitterrand/Olympiades, en juin 2007.

avait eu une cohésion normale, il n'y aurait pas eu de sinistre », commente pour sa part Eric Berger, directeur région parisienne de Bouygues Travaux Publics. L'affaire, portée devant le tribunal ad-

ministratif, n'a toujours pas été jugée. Selon Eric Berger, l'expert mandaté par le tribunal devrait rendre son rapport cette année. « Nous avons dû sécuriser toute la zone d'effondrement, revoir la méthode d'exécution du tunnel et le dispositif de confortement de la voûte. Cela a aussi eu un impact sur l'aménagement de l'atelier », poursuit le chef de projet.

« Il a fallu environ cinq mois pour reprendre le cours du chantier. Nous avons mis des moyens supplémentaires pour reconstruire la zone effondrée et le phasage a été modifié », explique Eric Berger. Au final, cet affaïssement n'a entraîné qu'un retard de quatre mois par rapport au calendrier initial du projet.

La deuxième phase (septembre 2004-décembre 2005) a été consacrée à l'aménagement du tunnel, notamment à la pose des voies, et à celui du nouvel atelier où la direction d'exploitation de

la ligne a transféré les activités de maintenance jusqu'à alors installées à l'emplacement de la station Olympiades. La transformation de l'ancien atelier en station ouverte au public a alors pu commencer. « Les travaux ont été menés en moins de dix-huit mois. Il a fallu démolir et évacuer énormément de béton et de ferraille, agrandir les trémies, élargir les quais... », précise Pierre Desforges.

Charte architecturale. Cette nouvelle station, dessinée par l'architecte Jean-Pierre Vaysse, respecte la charte architecturale de la ligne 14 définie par Bernard Kohn en 1991 : mezzanine dominant les voies à quai, volumes spacieux, ascenseurs et escaliers mécaniques desservant les quais. Les matériaux utilisés sont les mêmes que dans les autres stations : granit au sol, parements muraux en béton poli, forte présence du verre, faux plafonds en bois.

Le prolongement de la ligne 14 n'est pas d'actualité. Aucun crédit d'études n'a été inscrit dans le contrat de projets 2007-2013. ■

Fiche technique

- **Maître d'ouvrage :** Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).
- **Maître d'ouvrage délégué :** RATP.
- **Maître d'œuvre :** RATP. Architecte : Ar-Thème associés (Jean-Pierre Vaysse).
- **Entreprises :** construction du tunnel, gros œuvre de l'atelier de maintenance, Bouygues TP (mandataire), Intrafor ; gros œuvre de la station Olympiades, Colas ; pilotage automatique, Siemens Transportation Systems ; voies, Secorail. Environ 200 entreprises sont intervenues sur ce chantier.
- **Coût d'objectif :** 111,29 millions d'euros (aux conditions économiques de janvier 1999) financés par la région (53,7%), la Ville de Paris (19,2%), la RATP (16,2%) et l'Etat (10,9%).