

GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES : MIEUX FAIRE FACE AUX ALÉAS



Opération de ripage sur le prolongement de la ligne de métro n°11 à l'est de Paris.

Plus de deux cents personnes ont assisté à la journée scientifique et technique du Comité français de mécanique des sols et de géotechnique (CFMS), le 21 mars, sur les grands projets d'infrastructures en région parisienne⁽¹⁾. Trois thèmes ont été développés : soutènements pendant le chantier, impacts des travaux sur le bâti et instrumentation. Il a été question de trois réseaux : le Grand Paris Express (GPE), le prolongement de la ligne de train Éole et de lignes du métro parisien.

Dans le public et parmi les intervenants, beaucoup de jeunes et de femmes, signe que la profession se renouvelle. Et aussi des maîtres d'ouvrage comme le souhaite le CFMS.

« Nous sommes dans une phase d'ajustement du calendrier du Grand Paris Express pour une meilleure maîtrise des aléas, il sera connu cet été, » a indiqué d'entrée de jeu Thierry Huyghues-Beaufond, responsable unité infrastructures et méthodes constructives de la Société du Grand Paris.

Certaines formes de marché changent. Les 50 km en souterrain du bouclage de la ligne 15 du GPE par l'ouest et l'est⁽²⁾ seront réalisés en marché conception-réalisation. Des contrats de maîtrise d'œuvre vont donc être résiliés.

Un nouvel assistant à maîtrise d'ouvrage sera désigné en septembre. Les travaux seront notifiés en 2024.

→ Toujours avoir un plan B

SNCF Réseau n'aime pas du tout ces décalages de travaux : « Je déteste la mécanique des sols car elle est porteuse de risques pour la maîtrise d'ouvrage, a déclaré, plaisantant à demi, Cédric Kervella, directeur de l'agence du Grand Paris. L'impact des travaux est inacceptable en cas d'imprévu. Nous introduisons les chantiers dans les grilles horaires des trains, à l'avance. Il faut toujours avoir un plan B. Les maîtres d'œuvre sont trop concentrés sur une seule solution. L'enregistrement des données de surveillance n'est pas assez fiable. »

→ Progrès à faire en bétonnage

La RATP craint moins les décalages : « Nos ouvrages sont comme des concessions à perpétuité, un retard d'un mois ou d'un an, c'est très relatif pour nous, » a témoigné Pierre Florent, délégué du directeur d'opération du prolongement de la ligne 11 de métro. « Il y a plus d'études géotechniques en études et en travaux qu'il y a une vingtaine d'années, note-t-il. La maîtrise d'œuvre, grâce à la 3D et à des calculs très poussés, est plus proche de la réalité. Les entreprises font plus

de suivi. Peut-être y a-t-il même trop de détails. La géotechnique doit aider à prévoir et à identifier ce qui ne peut pas l'être. »

Moins de ferrailage, des progrès en coffrage et en bétonnage abaisseraient les coûts, ajoute Pierre Florent.

→ Surveillance par satellite

L'auscultation a fait un saut en 2014, selon Martin Beth, directeur de Sixense Soldata France. Les mesures par inclinomètres sont plus fréquentes, la surveillance, plus automatique. « Les inclinomètres doivent être utilisés avec amour, soigneusement, remarque-t-il. Un capteur répond à une question, sinon pas de capteur. »

La surveillance par satellite se développe (interférométrie). Tre Altamera a dressé un historique des mouvements de sols 1992-2015 sur 1 km de large autour du GPE de 1992 à 2015 afin de le confronter aux images actuelles tous les onze jours.

Interventions sur :

www.cfms-sols.org/documentation/exposes-du-cfms ■

⁽¹⁾ Ifsttar, Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne).

⁽²⁾ Lien par le nord entre Pont-de-Sèvres (Hauts-de-Seine) et Champigny-Centre (Val-de-Marne).

LA RN2 À QUATRE VOIES AU NORD

Plusieurs centaines de millions d'euros vont être consacrés à la mise à deux fois deux voies de la route nationale 2 entre Laon (Aisne) et Avesnes-sur-Helpe (Nord), a fait savoir Elisabeth Borne, ministre des Transports, à la mi-avril.

La RN2 est déjà en grande partie élargie au sud, vers la région parisienne.

Élus et représentants de l'État se sont mis d'accord pour réserver une 1^{re} enveloppe de 17,2 millions d'euros (État/région) à des études préalables dans l'Aisne.

Les priorités devaient être définies en juin, à la 1^{re} réunion du comité de pilotage du projet.

Cette transformation de la RN2 s'inscrit dans le désenclavement des territoires traversés. Elle a été impulsée par la signature du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache par le Président de la République, en novembre dernier.



Tronçon de la RN2 à Etréaupont (Aisne) encore à deux voies.

INTERMAT EN 2021

Le prochain Intermat, salon des matériels, équipements, techniques et matériaux pour la construction et les infrastructures, se tient du 19 au 24 avril 2021 au parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte (Seine-Saint-Denis).

<http://paris.intermatconstruction.com>