



15ème législature

Question N° : 9709	De Mme Naïma Moutchou (La République en Marche - Val-d'Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >aménagement du territoire	Tête d'analyse >Effondrement du mur de soutènement viaduc de Gennevilliers	Analyse > Effondrement du mur de soutènement viaduc de Gennevilliers.
Question publiée au JO le : 26/06/2018 Réponse publiée au JO le : 18/09/2018 page : 8356		

Texte de la question

Mme Naïma Moutchou alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la dégradation des conditions de circulation mais aussi de vie des usagers de la route dans le Val-d'Oise à la suite de l'effondrement du mur de soutènement de l'autoroute A15, au niveau du viaduc de Gennevilliers. L'effondrement du mur de soutènement a entraîné une fermeture du pont ainsi que de l'autoroute A15 dans le sens Paris-province pendant 4 jours, ce qui a très fortement perturbé le trafic pour les 190 000 véhicules empruntant quotidiennement le viaduc. Désormais, seules deux voies sur quatre sont ouvertes, ce qui continue de pénaliser gravement au quotidien les automobilistes du Val-d'Oise, tant dans leur vie personnelle que professionnelle. Si les travaux de sécurisation après l'effondrement viennent de s'achever, les travaux de réparation du mur de soutènement n'ont toujours pas commencé et devraient, d'après les estimations, durer plusieurs mois. Les automobilistes du Val-d'Oise devront donc s'armer de patience avant de pouvoir retrouver une circulation normale. Aussi, elle souhaiterait connaître le calendrier précis des travaux de réparation du mur de soutènement et les mesures compensatoires éventuellement envisagées pour les usagers empruntant chaque jour le viaduc.

Texte de la réponse

Une partie du mur soutenant la chaussée de l'autoroute A15 s'est effondrée le mardi 15 mai 2018. Ce mur, construit en 1974, est situé sur la commune d'Argenteuil, en amont du viaduc de franchissement de la Seine. Le mur de l'A15 est un ouvrage de soutènement en remblai renforcé par des armatures métalliques. Ce mur n'a pas pour fonction de porter le viaduc, fonction endossée par les différentes piles du viaduc. Le viaduc en tant que tel n'est donc pas fragilisé. Le patrimoine des ponts et murs du réseau routier national non concédé d'Île-de-France est surveillé selon une méthodologie définie à l'échelle nationale, composée de visites annuelles de chaque ouvrage et d'inspections techniques régulières tous les 3 ans. La dernière évaluation visuelle du mur de l'A15, en 2016, ne faisait apparaître aucun risque apparent de dégradation de la structure. L'ouvrage avait une structure en bon état apparent et ne présentait aucun défaut visible de stabilité nécessitant un entretien d'urgence. Une partie du mur plus en amont sur l'A15 ayant présenté des fuites de sablon en 2016, cette inspection visuelle avait été complétée par une inspection radar permettant de vérifier la structure du mur en profondeur, qui avait conclu à l'absence d'anomalie. L'inspection détaillée périodique des éléments du mur était prévue pour 2019. Pour des raisons de sécurité, en accord avec les autorités préfectorales, la circulation en direction de Paris a été totalement interrompue sur le viaduc mardi 15 mai. La circulation est partiellement rétablie sur deux voies depuis le samedi 19 mai. Depuis le 19 mai, les interventions quotidiennes de la direction des routes Île-de-France (DiRIF), gestionnaire du réseau

routier national non concédé francilien, visent à éviter tout affaissement supplémentaire, à sécuriser les interventions de réparation aux abords du viaduc, tout en assurant des conditions de circulation appropriées. Les investigations réalisées ont montré une défaillance localisée du dispositif d'assainissement de l'ouvrage qui a généré des infiltrations d'eau dans une partie du mur de soutènement, conduisant à une corrosion des armatures. Celles-ci ont ensuite soudainement rompu sur cette partie du mur de soutènement. Toutefois, les investigations menées sur les autres parties de l'ouvrage ont montré une absence de corrosion des autres armatures, ce qui a été confirmé par des tests en laboratoire et a permis le maintien de deux voies de circulation. Par ailleurs, en parallèle à ces opérations réalisées, la procédure de marché public pour le choix des entreprises de travaux est engagée selon une procédure réglementaire accélérée, lancée le 6 juillet. Les travaux de réparation du remblai et de la chaussée ont débuté à la fin de l'été et devraient durer jusqu'à début 2019. Pendant plusieurs années, l'État a privilégié les grands projets nouveaux plutôt que l'entretien du réseau de tous les jours. La priorité du Gouvernement est de concentrer les moyens sur l'entretien du quotidien, ce sera l'enjeu de la loi d'orientation. Au niveau national, le rapport du comité d'orientation des infrastructures insiste à juste titre sur la priorité absolue que constituent l'entretien, la régénération du réseau routier national non concédé et la modernisation de son fonctionnement. Cette recommandation rejoint les conclusions de l'audit externe de ce réseau qui a été remis à la ministre chargée des transports en avril 2018 et qui en souligne l'état critique : 40 % des chaussées endommagées structurellement ou superficiellement, 33 % des ponts à réparer. Le sous-investissement cumulé depuis plusieurs années est manifeste. Pour arrêter la dégradation du réseau, un effort budgétaire doit être consenti. En 2018, un peu plus de 800 M€ seront consacrés à l'entretien et l'exploitation du réseau, à comparer aux 670 M€ dépensés en moyenne annuelle ces 10 dernières années. Le projet de loi d'orientation sur les mobilités permettra d'examiner les modalités de la pérennisation des efforts budgétaires déjà engagés en 2018.