



Comité de défense des riverains et des usagers de l'A15
Le 12 octobre 2018

Madame CAVECCHI

Merci beaucoup de votre présence, Monsieur le Ministre, chers collègues, Monsieur le Député, Monsieur le Maire, Monsieur le Sénateur. Ce collectif est une deuxième réunion. Cela fait cinq mois maintenant que les usagers de notre autoroute A15, les communes riveraines et les entreprises du Val-d'Oise subissent la conséquence de cet affaissement du mur de soutènement au niveau du viaduc de Gennevilliers et dans le sens province-Paris. Cinq mois de circulation sur deux voies au lieu de quatre. La situation est compliquée. Nous assistons à des congestions le matin très importantes. Ce viaduc reçoit environ 190 000 voitures par jour. Au moment des embouteillages le matin, en direction de Paris, ce sont environ 7000 voitures qui sont habituellement sur la chaussée et regagnent Paris, Roissy ou La Défense pour aller travailler. Ce sont 800 000 familles qui se situent autour de cet axe. Aujourd'hui, sur les 7000 qui sont aux heures de grande difficulté le matin, nous en avons encore 3500 à 4000 qui utilisent encore le viaduc. Les autres se répartissent, et Monsieur le Maire d'Argenteuil ne dira pas le contraire, sur les routes tout autour, qui deviennent très encombrées. Les entreprises vivent un moment difficile. Nous donnons une image très négative du département. Tout cela est désolant.

Depuis la création de notre comité le 27 juin dernier, nous avons eu un dialogue avec les services de l'État, et je vous en remercie, de façon très intéressante. Madame la Ministre est venue constater le désordre de l'affaissement de ce soutènement. Monsieur le Préfet a organisé déjà à deux reprises une réunion lors desquelles il a pu informer le collectif, les élus concernés et les représentants des usagers. Monsieur MONTEIL était présent à la préfecture. La visite de Madame la Ministre a été essentielle. Cela a permis de resserrer de façon claire la période de l'appel d'offres pour trouver les entreprises ou l'entreprise, Monsieur MONTEIL vous expliquera qui allait être en charge des travaux. Durant tout le mois d'août, les entreprises ont travaillé pour pouvoir apporter une réponse qui pourrait être retenue pour les travaux. La période était sur un mois, ce qui est peu. Voilà une épreuve pour les entreprises. Monsieur MONTEIL vous expliquera qu'il existe une pression supplémentaire. Les entreprises ont un délai à respecter dans le cahier des charges pour nous rendre nos quatre voies sur le viaduc. Nous avons de la chance d'avoir des entreprises capables de réaliser des chantiers pareils.

Nous pourrions nous dire qu'il faudrait accentuer la possibilité d'avoir des transports collectifs supplémentaires sur le Val-d'Oise, afin de renforcer l'offre de transport collectif. Nous pensons notamment au Tram 11 Express, à l'interconnexion de la ligne H à Pleyel, à l'horizon du Grand Paris Express. Nous savons que l'organisation sera compliquée, mais voilà un enjeu important pour le développement du Val-d'Oise et pour la facilité à nos habitants et entreprises pour circuler. La difficulté du Val-d'Oise est la circulation de banlieue à banlieue, que cela soit de l'est à l'ouest ou du nord au sud. Si la région du Grand Paris aspire à devenir une grande métropole, ce que nous pouvons penser, avec 12 millions d'habitants, nous devons revoir ces enjeux de circulation, de mobilité, notamment pour notre département.

Demain, Île-de-France Mobilité va présenter un vœu adapté à la région et aux besoins d'Île-de-France Mobilité, mais qui correspond à la motion que nous avons votée la semaine dernière lors de la séance du Conseil départemental pour tenir la pression au cas où la DiRIF oubliait que tout cela était important pour nous.

Nous avons aussi mobilisé les habitants et les usagers sur une pétition et sur le fait qu'ils peuvent aller sur le site du Département pour obtenir des renseignements. C'est notre service des Routes, sous la direction de Monsieur POUTOUX, qui donne des itinéraires jour après jour, susceptibles de s'adapter aux difficultés du moment. J'avais écrit à Monsieur le Premier ministre en toute humilité. Il m'a répondu. Il m'a expliqué qu'il confiait le dossier à sa ministre. Je crois que le sénateur BAZIN l'a aussi demandé, j'ai demandé des adaptations du passage sur l'A14.

Nous sommes toujours mobilisés. Je vous remercie pour votre présence. Il est prévu que Monsieur MONTEIL vous fasse un exposé sur ce qui s'est passé cet été et ce qui va se passer après. Monsieur POUTOUX vous dira ce que fait le Département. Nous nous retrouvons tout à l'heure. Je vous laisse la parole.

Applaudissements

Monsieur MONTEIL

Merci, Madame la Présidente. Nous avons préparé un diaporama que nous pourrions vous laisser pour mettre en ligne si vous le souhaitez. Il n'y a rien de confidentiel. Je souhaite vous donner quelques éléments de contexte, rapidement, car vous êtes bien au courant de la situation.

Le 15 mai, les événements ont nécessité de fermer complètement l'A15, car l'affaissement s'est produit sur le côté droit de la route en allant vers Paris. Nous avons dû empêcher la circulation sur les deux autres voies. Depuis cette date, des actions quotidiennes ont porté sur la sécurisation des abords du mur, en évitant que les dégradations ne s'aggravent. Nous avons réalisé la protection par une bâche avec un béton projeté, une stabilisation de l'ouvrage, des reprises de l'assainissement. Nous avons instrumenté l'ouvrage qui était connecté à un réseau mobile qui renvoyait des données toutes les demi-heures, afin de vérifier un éventuel mouvement qui alertait une astreinte, ce qui n'a pas été le cas. Rien n'a bougé depuis le mois de mai. Il n'y a pas eu de mouvement de la structure du mur ou de la chaussée. Nous avons réalisé un certain nombre de sondages géotechniques. Il fallait savoir comment est constitué le sol à cet endroit et comment se portait le reste du mur de soutènement. Des diagnostics ont été lancés. Deux réunions en préfecture et en comité de suivi ont eu lieu le 6 juillet et le 21 septembre.

Je voudrais préciser que nous ne parlons pas du viaduc de Gennevilliers. Il s'agit d'un autre ouvrage indépendant, un pont sur pile, qui ne repose absolument pas sur ce mur de soutènement. Ce sont les piles qui soutiennent intégralement le pont. Nous sommes sur ce que nous appelons un mur de soutènement qui soutient la chaussée dans sa partie entre la chaussée sur la terre ferme et l'arrivée à la première pile du pont. Ce mur de soutènement est constitué de remblais, de sablons, fermés par des écaillés béton, qui tiennent à ce sablon par des armatures en acier, comme vous pouvez le voir sur la photo du bas. Certaines armatures ont été trop corrodées pour pouvoir retenir le poids du talus. Elles ont lâché. Les écaillés n'étaient plus retenues et sont tombées. Il s'agit d'une pathologie que nous pouvons retrouver sur des murs de ce type de conception de ces années-là, mais qui, jusqu'à présent, s'était traduite par une ou deux écaillés qui s'en allaient. Là, le phénomène que nous avons eu s'est produit d'un coup, avec presque 100 m² qui sont partis, 8 m sur 12.

Nous avons étudié un certain nombre de solutions techniques. La première solution étudiée fin mai était la mise en place d'un nouveau mur de soutènement sur pieux devant l'emplacement du mur effondré. Elle a été abandonnée, compte tenu de l'endroit très escarpé et du peu de soutènement. Il était impossible d'amener la machine à pieux et cela risquait d'endommager les écaillés mises en place. La seconde solution technique étudiée début juin était une paroi clouée devant le mur effondré. Nous avons retenu cette solution qui a fait l'objet de la consultation du marché.

La consultation a eu lieu cet été. Le projet de marché a été lancé le 6 juillet 2018 en autorisant des variantes techniques. Même si nous avons imaginé une solution, les entreprises sont aussi très compétentes pour savoir ce qu'elles peuvent proposer pour régler ce type de problème. Dans les contraintes, nous avons un délai maximum de réouverture de la troisième voie de deux mois. Aujourd'hui, nous n'avons que deux voies sur quatre, ce qui crée d'énormes bouchons. Nous souhaitons, avant la fin de la réparation complète, pouvoir augmenter le débit et donc ouvrir une troisième voie, même s'il s'agit d'une voie qui sera plus réduite en largeur, afin de pouvoir écouler plus de trafic le plus rapidement possible. Vous voyez le groupement Sogea, Solétanche-Freyssinet, Fayolle et NGE Fondations, dont un représentant est là et pourra répondre à un certain nombre de vos questions. La DiRIF a analysé les trois solutions jusqu'au 2 août. Nous sommes passés en commission des marchés le 3 août. La période du 27 juillet au 2 août est relativement courte. Nous avons lancé la négociation, afin d'affiner la solution technique, le délai et les montants. Nous étions sur des premières propositions qui ne correspondaient ni en délai ni en technique. Nous devions pouvoir vérifier à la fois la durabilité des travaux et la possibilité d'ouvrir rapidement la deuxième voie. Nous avons eu trois réunions de négociations. Une nouvelle offre a été remise le 21 août. Une notification le 30 août pour vous montrer que l'entreprise a travaillé tout le mois de juillet, mais également tout le mois d'août. J'ai cru comprendre que certains de vos collègues sont revenus de congé.

La solution technique qui a été retenue est de poser des écailles préfabriquées en béton cloué. Le délai que nous avons maintenu est de deux mois pour la réouverture de la troisième voie et cinq mois et demi pour la durée globale des travaux, avec un marché de travaux de 5 760 000 € TTC. Voici quelques photos pour vous illustrer ce que sont des écailles clouées. Ce ne seront pas forcément celles-ci qui seront mises en œuvre. Nous avons pris des photos de la photothèque que nous avons en stock. Contrairement aux écailles précédentes, où vous aviez des armatures à l'arrière, là, ce sont des écailles avec des gros clous.

L'offre de services de démarrage de la période de préparation a été lancée le 3 septembre, pour une période d'un mois. Cette période de préparation est terminée. Depuis le 3 octobre, la semaine dernière, les travaux proprement dits ont débuté. Ils consistent à renforcer le talus au-dessus de la rue des Grands Saules, afin qu'ils puissent supporter la dalle de travail et la machine à clous. Deux mois de travaux à partir desquels nous pourrions rouvrir la troisième voie. Au mois de novembre, nous renforcerons le mur effondré, afin de permettre la réouverture de cette voie. La rue des Saules est celle qui passe en dessous. Vous voyez la partie effondrée sur la première photo et vous voyez déjà des engins de l'entreprise. Ce sont des photos qui ont été prises, l'une semaine dernière et l'autre la semaine d'avant.

Madame CAVECCHI

Il faut rappeler que nous avons la voie ferrée.

Monsieur MONTEIL

À droite de la photo, il y aurait la voie ferrée. À gauche, nous avons la rue des Saules. Ensuite, nous avons un talus qui donne sur le remblai qui s'est effondré. Vous avez un schéma de travail qui vous montre le déroulement. Une dalle de travail a été réalisée. Nous ferons des ancrages des rangs 3 à 7 des écailles. Cela permet le renforcement du remblai qui est en place, le sablon, et ces travaux vont continuer fin octobre. Vous avez un schéma. Tout le marché prévoit de renforcer l'intégralité du mur de soutènement sur sa longueur, jusqu'au bout de la rue des Déserts. Et de l'autre côté de la rue des Déserts, la partie qui avait fait l'objet d'un premier écoulement de sable il y a quelques années sera renforcée. Toute cette partie sera renforcée, même la partie non effondrée, de manière à ce que l'ouvrage soit renforcé complètement. Un certain nombre d'écailles sont posées. Nous avons un béton projeté mis en place. Tout cela se passera mi-novembre.

Ces travaux se réalisent avec la continuité de la circulation sur le viaduc telle qu'elle est aujourd'hui. Il n'y a pas de restriction supplémentaire ou d'interruption du trafic. Nous voyons les écailles des rangs 3 et 4. Les écailles seront posées ensuite sur le rang 5. À partir de là, nous devons pouvoir continuer les travaux sous la chaussée. Nous aurons bien stabilisé le pied du talus. Nous pourrions continuer à travailler en montant progressivement jusqu'à arriver à la partie affaissée.

Nous voyons ici le rang numéro 5. À partir de là, nous allons déblayer sous la chaussée et nous allons mettre en place une paroi clouée au milieu de la voie de droite, la bande d'arrêt d'urgence. Lorsque nous aurons réalisé cette partie, nous pourrons considérer, les travaux seront achevés début décembre, que la sécurité sera assurée pour ouvrir une troisième voie, ce qui permettra une circulation sur des voies de largeur réduite. 3,20 m pour la voie lente, 2,80 m et 2,80 m pour les autres voies. Cela paraît large pour les personnes qui ont l'habitude des voies urbaines. Sur les autoroutes, ces voies ne sont pas larges. Nous interdirons le dépassement aux poids lourds.

Si un camion doublait sur une largeur de 2,80 m, personne ne pourrait se mettre dans la troisième voie. Par rapport à la situation actuelle, nous allons gagner de l'ordre d'un mètre. Nous ne pouvons pas prendre de risques au niveau de la sécurité. Nous devons être sûrs de pouvoir grignoter d'un mètre pour pouvoir disposer de ces trois voies. Vous avez la coupe longitudinale avec ce que nous avons montré tout à l'heure, avec les rangs 3, 4 et 5 d'écailles clous émises.

Nous avons notifié le chantier le 3 octobre. Le 3 décembre, nous devons être en mesure d'avoir terminé les travaux pour travailler en surface. Ce ne sont pas d'importants travaux. Nous les ferons de nuit. Nous allons reculer les glissières béton mises en place, appelées le BT4, et nous allons faire un nouveau marquage de voies, la signalisation, pour pouvoir ouvrir l'A15 sur cette partie. Le chantier se poursuit jusqu'à réparation définitive, jusqu'à mi-mars, avec le montage des derniers rangs d'écailles, le renforcement des murs adjacents qui ne se sont pas effondrés, afin de pouvoir rouvrir les quatre voies de circulation complètes. Quelques travaux de nuit seront réalisés, comme nous le faisons habituellement, pour réinstaller les écrans phoniques qui ont été démontés. Pour alléger le poids de l'ouvrage, nous avons dû démonter les écrans phoniques qui étaient en place.

Aujourd'hui, nous avons bien deux voies sur environ 1,6 km. Nous avons deux bretelles d'accès qui ont été fermées depuis la RD 311 et la RD 41. Nous avons une déviation locale matérialisée pour rejoindre l'A15. Lorsque vous voyez l'abréviation « W », cela signifie dans le sens Paris. « Y » signifie dans le sens province. Nous aurons une limitation à 70 km/h. Lorsque nous aurons la troisième voie, comme elles seront plus réduites encore et que nous maintiendrons une vitesse limitée à 70 km/h, il est demandé d'installer un radar de vitesse de chantier, d'une part, pour assurer la sécurité des usagers, afin qu'ils respectent bien les 70 km/h, et d'autre part, pour la sécurité du chantier qui se situe en dessous, et éviter qu'une circulation trop sur le côté du mur, trop rapide, trop vibrante, notamment pour les poids lourds, n'ait des conséquences. Nous mettrons en place une signalisation et des panneaux en amont.

Nous avons le site Sytadin qui donne les conditions de circulation en Île-de-France. Nous avons mis un bandeau en bas du site. Nous sommes à 15 minutes en plus en moyenne au moment des heures de pointe. Lorsqu'il y avait quatre voies, nous rencontrions déjà des bouchons. Nous prenons en considération l'historique que nous avons par rapport au temps de parcours. Nous comparons les temps de parcours antérieurs aux temps de parcours actuels. Nous avons noté une baisse de 12 % du trafic. Ce trafic ne s'est pas évaporé. Certains usagers ont peut-être pris les transports en commun ou ont fait du covoiturage, mais certainement pas dans la proportion de 12 %. Cela signifie qu'une partie de ces 12 %, et probablement une grande partie, s'est reportée sur d'autres axes et itinéraires, notamment sur de la voirie locale, départementale, communale, aux abords. Je ne peux pas vous mesurer les temps de parcours que nous avons sur le réseau local, où nous pouvons avoir des temps de parcours plus allongés. L'impact n'est pas que sur l'autoroute A15, mais il est aussi beaucoup autour de l'autoroute A15.

Nous avons installé un certain nombre de panneaux à messages variables, afin de donner des temps de parcours plus précis, ce qui permettra, durant les phases où nous avons limité la vitesse avec un radar, d'avoir un message d'information. Nous avons remplacé les panneaux à messages variables existants par des panneaux à messages variables mobiles.

Monsieur GIVARD

Bonjour, je suis Timothée GUIVARCH, je suis chef de projet de Sogea Île-de-France. Je représente les cinq autres entreprises qui se sont groupées pour répondre à ce défi, aussi bien en termes de délais qu'en termes de technique. Souhaitez-vous que je rentre un peu plus dans le détail technique ?

En complément de la présentation de Monsieur MONTEIL, je souhaite vous informer que nous n'avons pas attendu le 3 octobre pour commencer les travaux. Nous avons réalisé en parallèle les études et les travaux depuis début septembre, depuis la notification du marché. Je regarde les forums. Nous travaillons énormément pour la SNCF et les usagers sont souvent très impatients. Je comprends que cela peut paraître simple de réparer un éboulement. La problématique est l'ouvrage existant. Fabriquer un ouvrage neuf dans des délais courts serait plus simple, car nous sommes obligés de réaliser les travaux en prenant en considération l'état existant, le trafic existant, les usagers, sans déstabiliser le mur de soutènement actuel, car nous allons réaliser une paroi clouée, comme lorsque nous mettons des clous dans un mur.

Nous sommes obligés de réaliser énormément de travaux sur le mur frontal, direction la Seine, juste avant le viaduc, car en mettant les clous de côté, nous allons déstabiliser le mur qui se situe de front. Pour éviter qu'il ne s'écroule, nous sommes obligés de leur renforcer auparavant. Des études ont été menées par la DiRIF et le CEREMA. De nouveaux calculs ont été réalisés également par notre entreprise, afin de dimensionner les clous et de savoir à quel endroit les mettre. La pile du viaduc de Gennevilliers doit être carottée, positionnée au bon endroit. Tout cela nécessite du temps. Nous savons que nous n'en avons pas.

Certaines entreprises ont répondu ensemble, car aucune d'elle ne pouvait répondre à ce chantier seule. Nous n'avions pas les effectifs, les moyens, les machines, les forces vives pour y répondre seuls. Cette solution préfabriquée était la seule qui pouvait répondre aux délais notamment de la troisième voie. Réaliser du béton coulé en place classiquement nécessitait des temps de séchage trop importants pour pouvoir le faire en deux mois. Voilà pourquoi nous avons opté pour la solution de préfabriqué. La principale difficulté de chantier réside dans le fait qu'il n'y ait aucune plate-forme de chantier, ce n'est pas droit, pentu, il n'y a pas de place pour mettre deux pelles. Nous avons dû aménager tout cela. Les machines ne peuvent pas travailler de manière très efficace du fait du côté pentu. Voilà pourquoi nous mettons plus de temps que vous le souhaiteriez.

Je pourrai répondre à vos questions.

Monsieur POUTOUX

Je suis Jean-Claude POUTOUX, directeur général adjoint chargé de l'aménagement du territoire pour le département du Val-d'Oise. Je ne serai pas long. Je souhaite faire une présentation pour vous rappeler ce qui a été dit. L'A1 et l'A15 sont les deux points de sortie et d'entrée du département. Nous parlons surtout de sortie, car le problème se produit dans ce sens, pour aller dans la Petite Couronne et dans Paris, qui sont les deux points massifs, avec quatre voies sur les autoroutes. Les autres points sont des routes départementales, avec de faibles caractéristiques ou des ponts comme l'A392 sur le pont de Bezons, avec des engorgements déjà récurrents en temps normal, qui sont incapables d'absorber les trafics qui se reportent depuis l'A15.

Madame CAVECCHI

J'ai une question. Vous parlez de l'A15, mais il y a aussi l'A115 qui subit ces difficultés.

Monsieur POUTOUX

Nous avons schématisé. L'A115 converge avec l'A15 et vient aggraver le phénomène, de même que sur l'A301, l'ancienne RN1, et il y a l'A316, ancienne RN16 qui converge au barrage de Peyrefitte et où nous retrouvons le même phénomène. Nous avons nos radiales qui viennent converger avant de rejoindre l'A86 et qui ne se connectent pas sur le périphérique, qui s'arrêtent sur l'A86 qui est complètement engorgée.

Ce manque de capacité se reporte gravement sur nos voies. Le schéma rappelle les trafics et cette convergence à la fois de la RD 170, de l'A115, de l'A15, et tout cela vers le viaduc et les déviations par les quais de Seine ne peuvent en aucun cas suffire par les autres points de franchissement pour se substituer au viaduc.

Un exemple de congestion repris sur Mappy, où nous ne voyons pas que les problèmes sur le réseau de l'État, comme dans Sytadin. Là nous voyons les répercussions sur l'ensemble du réseau. Nous l'avions montré sur Waze. Voici un aperçu de vendredi matin, avec les zones congestionnées en rouge. Au-delà du réseau de l'État, tous les abords des ponts sont pleins. Le slide suivant est presque pareil, mais pire encore. Il présente la situation ce matin à 9 h. Vous voyez le bouchon sur l'A115 qui remonte jusqu'à Ermont. De l'autre côté, jusqu'à Franconville, nous sommes à la hauteur d'IKEA à cet endroit. Vous voyez la situation d'Argenteuil, Monsieur MOTHRON ne démentira pas, la situation qu'il vit depuis le mois de mai sur les bouchons dans Argenteuil. Le chevelu montre que cela ne se diffuse pas que sur les routes départementales avec les points de passage des ponts de Seine, mais ça se diffuse dans les rues et petites rues d'Argenteuil et de Bezons, pour passer de l'autre côté, sur une A86 qui est à cette heure-là bouchée. Les répercussions sont parfois plus lointaines. En temps normal, nous rencontrons déjà des problèmes de circulation avec les feux dans ce secteur. Depuis mai, les problèmes ont été augmentés. À Franconville, vous voyez des itinéraires qui sont des alternatives qui cherchent à passer par Argenteuil pour quitter l'A15 et l'A115. Les usagers montent sur la butte de Cormeilles pour redescendre dans les rues d'Argenteuil et retombent dans le bouchon plus loin pour essayer d'aller franchir le pont dans des itinéraires alternatifs.

J'ai pris l'exemple de ce côté, mais je pourrai prendre celui d'Épinay, Enghien, Garges et Saint-Gratien, où vous retrouvez les mêmes chevelus avec les mêmes convergences pour revenir sur des itinéraires alternatifs, rechercher des tronçons plus fluides, avant de retomber dans le dédale de Saint-Denis ou pour rejoindre les zones d'emploi de Seine-Saint-Denis ou des Hauts-de-Seine.

Le Département, depuis le mois de mai, nous l'avions déjà dit l'autre fois, a changé la programmation des travaux d'entretien. Nous avons été amenés à différer de nombreux travaux sur notre réseau départemental pour ne pas aggraver la situation. Le Département a décidé de faire des travaux prévus de jour la nuit pour éviter l'accumulation avec la gêne du viaduc.

Les cycles de feux tricolores sur les routes départementales ont été modifiés dans leur plan de feu pour tenir compte des afflux de circulation que nous pouvons connaître dans les heures de pointe. Nous disions tout à l'heure que le report du trafic ne s'était pas fait vers les transports en commun. J'en suis persuadé. Les transports en commun sont déjà saturés. Même si nous n'avons pas beaucoup d'outils pour mesurer le report, nous ne savons pas quels sont ceux qui ont abandonné la voiture pour prendre les transports. Nous pouvons penser qu'ils ne sont pas nombreux. Nous sommes certains qu'ils passent ailleurs, qu'ils changent leur itinéraire. Ils sont sur le réseau départemental ailleurs, voire sur le réseau communal, avec des allongements de parcours et de temps, souvent. Mais ils changent aussi leurs heures. Les usagers partent plus tôt pour passer le viaduc plus tôt, pour une heure de pointe qui s'étale davantage. Lorsque le bouchon ne remonte pas plus loin, nous constatons qu'il dure plus longtemps. Le matin, vous avez des trafics très importants dès 6 heures ou 5 heures du matin. Vous avez déjà du trafic, puisque les usagers avancent leurs heures pour passer avant la période de pointe qui s'allonge. Cet étalement du trafic lorsqu'il y a bouchon conduit à une relative stabilité du trafic à l'heure de pointe, mais si la pointe dure plus longtemps, la gêne pour les usagers est plus grande.

Je ne commenterai pas le chiffre d'un quart d'heure. Nous avons tous vécu des expériences où le quart d'heure est bien plus. Beaucoup d'entre vous en ont fait l'expérience eux-mêmes, même si en moyenne, du fait du grand nombre de véhicules qui franchissent le passage, nous pouvons avoir une gêne faible. Chacun va retenir combien de temps il a mis en plus.

Une autre action du Département en partenariat avec la Région et j'en profite pour remercier Paul BEAUVALLLET, directeur des Transports de la Région, qui est présent ce soir et qui nous a accompagnés à la demande de Valérie PECRESSE pour pouvoir sensibiliser à cette question, pour nous aider à trouver des solutions alternatives, le Département réfléchissait déjà à des aires de covoiturage. Cela a précipité la question pour trouver un partenariat avec Décathlon, Osny-Cergy et Herblay. Les deux Décathlon acceptent et mettent à disposition une partie de leur parking pour en faire des aires de covoiturage que nous sommes en train de flécher. Tout cela devrait être opérationnel avant la fin du mois d'octobre. Cela ne donne pas lieu à des échanges avec les transports en commun, mais cela donne lieu à des regroupements possibles en voiture. Ce système n'a pas vocation à seulement exister durant la période difficile de travaux, mais a vocation à perdurer, voire à s'étendre sur d'autres centres commerciaux. Lorsque nous recensons tous les centres commerciaux qui se situent le long de l'axe A15 et A115, nous avons quantité de parkings qui sont saturés le week-end, mais qui sont vides en journée et en semaine. Les usagers peuvent laisser leur voiture sur ces parkings qui sont souvent trop grands et repartir à deux, voire plus par voiture. Nous n'avons pas une plate-forme informatique organisée pour que les personnes se rencontrent. Sur les panneaux à messages variables, nous ne pourrions pas utiliser le mot de Décathlon, mais nous pourrions dire qu'une aire de covoiturage est à disposition. Nous retrouverons un fléchage de l'air de covoiturage qui fléchera jusqu'au parking de Décathlon, puisque c'est avec eux que nous avons un accord, mais encore une fois, nous espérons en avoir avec d'autres enseignes.

Une étude très intéressante que nous avons pu initier avec PSA IBM géolocalise une partie de la flotte de véhicules. Les véhicules géolocalisés peuvent reconstituer une partie des itinéraires des véhicules qui se situent dans la flotte géolocalisée, avant le 15 mai, avant l'incident, pendant le 15 mai, et ce qui se passe depuis. Nous pourrions suivre depuis la fin des travaux les choix d'itinéraire. Nous avons passé la commande fin août. Nous devrions avoir les premiers résultats à la fin du mois d'octobre pour pouvoir avoir des chiffres qui permettent de savoir et des temps de parcours qui permettent de savoir jusqu'où les usagers se reportent. Nous pourrions aussi constater combien de véhicules n'ont pas changé leurs habitudes et se retrouvent dans le bouchon.

Nous avons créé une page Internet spécifique sur le site du Val-d'Oise. Nous n'avons pas créé un site spécifique pour le Comité de défense des riverains et des usagers de l'A15. Cette page permet de délivrer de l'information et de soutenir les actions. Voici quelques-unes des actions du Département sur ce sujet qui me tient à cœur.

Madame CAVECCHI

Merci, Monsieur POUTOUX. Avez-vous des questions ? Monsieur.

Intervenant

Ce n'est pas une question. Je suis élu à Taverny et j'habite le Val-d'Oise depuis 51 ans. J'ai vu au fil de ces années se dégrader les routes de mon département et principalement l'A15 et l'A115. Monsieur est en poste depuis quelques mois, je crois, donc je ne lui mettrai pas sur le dos l'ensemble des problèmes que je viens de citer. Je voudrais vous inviter, lorsque vous repartirez sur Paris, à regarder les candélabres sur le viaduc et je voudrais vous parler des arbres qui poussent sur ce viaduc. Aujourd'hui, rien n'est entretenu. Je ne parle pas de l'aquaplaning. Je pense que Madame la Présidente du Conseil départemental est au fait de ce sujet. Je voudrais la remercier d'avoir organisé cette réunion, je n'avais pas pu être présent à la précédente, et les services du département qui agissent du mieux qu'ils peuvent pour essayer de trouver des solutions.

J'invite l'État à faire le nécessaire. Ce n'est pas acceptable. Nous sommes dans un État moderne, je pense. J'ai l'occasion de voyager à l'étranger. Lorsque nous parlons de pays sous-développés, j'ai le sentiment que nous n'en sommes pas loin. Il faut prendre conscience des choses. Le Val-d'Oise est un département important, qui compte un peu plus d'un million d'habitants. J'invite l'État à ne pas négliger ce département. Très sincèrement, je pense que c'est le cas. Les abords des autoroutes sont dans un état déplorable. Curieusement, depuis quelques jours, je ne sais pas si vous l'avez constaté, mais il y a des interventions sur le bord des autoroutes. Elles sont nettoyées, ce qui est un miracle. Je prends l'autoroute tous les jours. Je fais 40 000 km par an. Je vous invite à ouvrir les yeux et à intervenir, car la situation est intolérable.

Madame CAVECCHI

Merci. La réunion a été prévue, mais les travaux ont été programmés avant. Les élus que nous sommes avons fait remarquer d'une façon assez forte et récurrente que nous avons des zones sur l'A115 et sur l'A15 avec d'énormes flaques d'eau. Nous avons aussi fait remarquer un problème d'éclairage. Il nous a été dit à plusieurs reprises que les usagers roulaient moins vite lorsqu'il n'y a pas de lumière. Cela fait référence au vol des câbles de cuivre. Les élus ont souvent manifesté et fait remarquer certaines problématiques. J'ai reçu un courrier cette semaine, pour accompagner les propos de Monsieur, d'une dame qui reçoit chez elle de nombreux étrangers de par son travail. Elle va les chercher à Roissy, elle les accompagne le long de nos routes et elle me dit qu'elle a honte, à chaque fois qu'elle est obligée de prendre l'autoroute, parce que les bas-côtés sont envahis. Nous aimerions bien que l'État nettoie plus souvent, même si ce sont les Français qui salissent.

Monsieur POUTOUX

Je tiens à préciser que le Val-d'Oise n'est pas moins bien traité ou mieux traité qu'un autre département. La direction s'occupe de l'ensemble des départements d'Île-de-France. La situation que nous connaissons en Île-de-France est une situation que nous avons globalement en termes de moyens d'entretien, qui est nationale. Notre ministre Élisabeth BORNE a d'ailleurs rappelé qu'un audit a été demandé auprès d'un cabinet privé sur l'état des infrastructures routières en Île-de-France. Cet audit a conclu qu'il faudrait, pour maintenir le réseau dans un état qui ne continue pas de se dégrader, augmenter les budgets correspondants de 50 % pendant 15 ans, pour avoir une remise à niveau progressive de l'ensemble des niveaux. Personne n'ignore le problème budgétaire sur cet aspect. Notre ministre a toutefois obtenu que le budget commence à augmenter progressivement.

Le budget des routes et autoroutes nationales non concédées avait été augmenté en 2018. Il tournait autour de 600 M€ par an en entretien et maintenance jusque dans les années 2016. 2017 et 2018, il est passé à 800 M€. L'année prochaine, il devrait être de 850 M€ au niveau national, pour arriver progressivement jusqu'aux 900 ou 920 M€ d'ici 2022. Il existe une vraie prise de conscience de la part du gouvernement qui modifie la trajectoire que nous avons jusqu'à présent. Réaliser l'entretien est une chose, mais il faut avoir les moyens de le faire. Nous avons deux problématiques importantes. S'agissant de ce que vous évoquez au niveau des déchets, l'année dernière, comme cette année, nous avons dépensé environ 12,5 M€ pour ramasser des déchets le long des routes nationales et autoroutes en Île-de-France. Nous avons ramassé 35 000 t de déchets l'année dernière le long des routes. Une grande partie de ces déchets sont des dépôts sauvages. Nous avons des camions qui viennent déposer le long de certaines voies des montagnes de déchets.

Pour intervenir sur ces routes, au vu de la circulation et de la sécurité nécessaire des usagers, mais aussi de ceux qui interviennent pour nettoyer, il faut procéder aux fermetures de routes. Aujourd'hui, nous sommes arrivés sur le secteur que gère Étienne HUBERT, appelé l'arrondissement de Gestion Nord. Celui-ci a quasiment fermé toutes les nuits du lundi soir au jeudi matin sur telle ou telle section de route.

Madame CAVECCHI

Il s'agit de l'A115.

Monsieur POUTOUX

Pour réaliser un certain nombre d'entretiens, de maintenance, de ramassage de déchets, etc., nous ne pouvons pas fermer tous les axes d'Île-de-France en même temps. Il y a certains binômes que nous ne pouvons pas fermer. Nous ne sommes pas comme sur des routes sur lesquelles une entreprise peut venir en journée ramasser les déchets. Nous passons pour le ramassage des déchets, selon les endroits, entre une ou deux fois par an. Nous sommes en train de voir avec le ministère de la Justice et le ministère de l'Intérieur comment mieux réprimer les dépôts et les jets de déchets sauvages. Il s'agit d'un puits sans fond. Aujourd'hui, nous investissons 12 M€. Si nous en investissions 20 ou 30, je ne suis pas sûr que visuellement, la situation s'améliorerait à long terme. Nous avons un vrai sujet qui concerne tous les citoyens. Nous pensons à mener des actions conjointes avec un certain nombre de collectivités, des actions citoyennes où nous allons assurer la sécurité pour fermer des sections de voies ou de bretelles et où des citoyens viennent voir ce qu'il y a sur le bord de la route, aider à ramasser. Cette action peut être très formatrice. Cela peut créer une éducation qui permettra peut-être dans l'avenir d'avoir moins de déchets.

Vous avez parlé des arbres qui poussent sur certains endroits du réseau d'assainissement. Pour pouvoir intervenir sur un pont, nous devons fermer à la circulation certaines voies. Ce travail est engagé sur l'aspect assainissement. Sur l'aspect éclairage public, pendant un certain nombre d'années, de l'éclairage public a été éteint, car nous nous sommes fait voler du cuivre. Cela a nécessité des budgets de travaux que nous n'avions pas pour les remplacer. Aujourd'hui, nous n'avons pas plus d'accidents sur certaines sections non éclairées que lorsqu'elles étaient éclairées précédemment. Cela ne veut pas dire qu'éteindre partout est satisfaisant. Un certain nombre de sections sont remises en état aujourd'hui. Sur l'A15, notamment, nous allons remettre un éclairage par LEDs. Nous avons quelques axes qui vont être illuminés de nouveau, mais pas forcément tous. Autant en agglomération, vous avez des piétons et des cyclistes qui circulent et qu'il faut voir pour éviter les accidents, autant sur autoroute, lorsque tout est bien éclairé la nuit, les usagers ont tendance à aller plus vite. Des accidents plus graves se produisent en termes de morts et de blessés.

Je ne vous dis pas que nous sommes satisfaits de l'entretien qui est réalisé sur le réseau routier national. Mais tout le monde au niveau national, la ministre et le gouvernement ont pris conscience qu'il fallait augmenter les moyens financiers sur le réseau. Des actions se mettent en place et elles produiront des effets progressivement. Nous avons un certain nombre de chantiers pour lesquels la Région Île-de-France nous aide financièrement, tant pour ce que nous appelons les enrobés acoustiques, dont le Val-d'Oise va bénéficier, tant sur l'A115 que sur l'A15 à l'issue des travaux début 2019, mais aussi des enrobés à fort taux de recyclage. La région Île-de-France cofinance à 50 %, ce qui permet d'en faire plus haut niveau régional.

Madame CAVECCHI

Il y a une volonté de la Région d'aider les Franciliens à circuler dans des meilleures conditions. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur le maire de Franconville.

Monsieur MELKI

Merci de votre présentation. Techniquement, il est intéressant de voir comment tout cela va s'organiser et quand. Je remercie le Département, car sans lui, nous n'avons aucune information. Nous n'avons que deux réunions en préfecture pour lesquelles nous devons appeler matin, midi et soir pour pouvoir nous greffer. Si nous n'avons pas cette soirée, nous n'aurions pas d'information. Enlever la partie Sytadin décrédibilise tout le reste. Vous ne pouvez pas dire aux habitants du Val-d'Oise qu'ils vont perdre juste 12 minutes. Je ne mets pas en cause le calcul de la moyenne. Mais cela va décrédibiliser tout le reste alors que tout le reste est important. Ne nous dites pas ici que l'entretien est réalisé une ou deux fois par an. Cela fait des années que nous avons entre 30 et 50 centimètres d'eau par endroit pour accéder ou sortir des autoroutes. Vous ne pouvez pas dire cela. Si vous le dites, vérifiez dans vos équipes que le travail est fait. Il s'agit peut-être d'une question de moyens ou d'organisation. Nous pouvons répondre à tout. J'avais une question. Comment va le reste du pont ?

Monsieur MONTEIL

Il s'agit d'un ouvrage indépendant. Les viaducs de Gennevilliers, puisqu'il y en a 4, sont inspectés régulièrement comme tous les ouvrages d'art, qui font l'objet d'un indice qualité ouvrage d'art tous les ans, qui donne une note. Il y a cinq catégories de notes qui vont de 1 à 3 « U ». Le viaduc de Gennevilliers sur ces quatre ouvrages est classé en 2, la deuxième des catégories en termes de meilleur. Pour ce qui est de sa stabilité, il est noté 1. Nous n'avons pas de problème particulier. Ses appuis sont indépendants du mur de soutènement.

Madame CAVECCHI

Heureusement, car avec l'accident dramatique de Gênes, naturellement, toutes les pensées des Valdoisiens, des usagers, se sont tournées vers notre viaduc, vers les familles endeuillées, mais vers notre viaduc. À chaque fois que je passe un viaduc ou un grand pont, j'y pense. Je ne dois pas être la seule. Il s'agit d'un stress, quelque part.

Monsieur LAMBERT-MOTTE

Je donnerai le micro à George volontiers, ensuite, car je pense qu'il est particulièrement impacté dans sa ville. Nous pourrions parler durant des heures sur l'état de nos routes, etc. Ce soir, il s'agit d'une réunion sur le talus. Je souhaite faire une parenthèse. Vous évoquez des problèmes de budget. Si nous pouvions conserver les budgets que l'État nous prend aujourd'hui pour faire ce que nous faisons sur les routes il y a une dizaine d'années... Aujourd'hui, nous pouvons faire moins de 50 % de ce que nous faisons à l'époque, ce qui est dommage, car la situation pèse sur nos routes. Nous essayons de faire le maximum. Ce n'est pas que nous ne voulons pas, mais l'État nous a pris nos budgets.

Vous avez évoqué le fait que le talus et la structure même du viaduc sont deux choses totalement différentes. Une des premières photos que nous avons vues m'a frappé. Nous voyons la ceinture métallique qui a été tellement corrodée qu'elle a lâché. Il y a 100 m² qui seront traités, puisque c'est là où la rupture a eu lieu. Sommes-nous certains que cette ceinture métallique qui existe sur l'ensemble du talus n'est pas autant corrodée ? Si nous avions un autre accident, car nous aurions les mêmes causes et les mêmes effets, nous aimerions être rassurés sur le fait que le reste est en état de pouvoir fonctionner ensuite. Je parle seulement du talus.

Intervenant

Bien sûr, au mois de mai et juin, nous avons fait des sondages à partir de la route. Nous l'avions fermé un samedi une journée complète.

Madame CAVECCHI

Ce jour-là, nous n'avions plus de RER A. Le Val-d'Oise est devenu une presqu'île.

Intervenant

Nous avons réalisé des carottages à partir de la chaussée pour aller voir les armatures. Nous ne pouvions pas démolir les murs pour aller voir. Il fallait percer les 80 cm de chaussées pour vérifier l'état du sablon et l'état de certaines armatures. Nous avons réalisé ces carottages et nous avons retiré des petits bouts d'armatures qui ont été testés en laboratoire et qui ont montré que sur la partie, de l'autre côté du mur, les armatures étaient saines. Sur le côté mur de front, la situation était à peu près satisfaisante. Nous n'avions pas de gros problèmes. La structure pouvait tenir. Nous n'aurions pas pris de risque. L'ensemble de la longueur du mur actuel, même là où les armatures sont relativement satisfaisantes, sera renforcé complètement.

Madame CAVECCHI

Ce sont les écailles que nous avons vues tout à l'heure ?

Intervenant

Le mur de front est le mur qui est parallèle à la pile du viaduc de Gennevilliers. Nous mettrons en place environ 28 clous et nous allons recouler un mur en béton armé devant de 35 cm d'épaisseur pour renforcer et solidifier, comme je vous l'ai dit. Lorsque nous allons renforcer le mur latéral, nous serons obligés de casser quelques lamelles. Ce mur de front sera solidifié. Ces lamelles seront retenues. Sur tout le reste du mur latéral, jusqu'à la rue des Déserts et une petite partie en amont de la rue des Déserts, des clous seront installés sur chaque écaille en terre armée. Un clou sera mis au milieu, avec une croix de Saint-André qui viendra renforcer l'écaille. Actuellement, les lamelles qui tiennent l'écaille font 4 ou 5 m. Les clous que nous allons mettre feront jusqu'à 10 m.

Madame CAVECCHI

Ce n'est pas du matériel que nous achetons à la quincaillerie.

Intervenant

Ces clous seront traités contre l'eau. Cet ouvrage devrait tenir largement 100 ans.

Monsieur MOTHRON

De manière assez rapide, en attendant que la réunion ne commence, un journaliste me demandait ce que j'attendais de celle-ci. Je lui ai répondu que pas grand-chose, car nous avons eu déjà pas mal d'informations. J'attendais peut-être une bonne nouvelle, que le délai initial soit finalement respecté. À la mi-août, Monsieur MONTEIL, vous m'avez annoncé que les délais passaient de trois mois à six mois. Ce que vous aviez envisagé était une livraison à la mi-décembre. La livraison se fera mi-mars. J'espérais que les délais puissent être réduits.

J'ai très bien vu depuis le début comment vont fonctionner ces écailles de tortue. Je vois aujourd'hui la nouvelle méthode. Comment et jusqu'à quand le sablon compacté à l'intérieur de tout ça va-t-il se faire ? Comment le compactez-vous ? Je ne pense pas que cela passe par la route elle-même, je pense que cela va passer par Argenteuil.

Madame la Présidente, j'ai une réflexion. Il n'y a pas que moi qui crois au Père Noël. Tu disais tout à l'heure que tu espérais que le Tram Express puisse soulager une partie du Val-d'Oise en évitant les radiales pour arriver à des tangentiels. Je suis désolé de casser ton espoir. Les surcoûts de la boucle du Grand Paris Express passent du simple au double. Non seulement nous amenons des dépenses supplémentaires, des délais supplémentaires, mais ce projet pompe sur tous les autres projets, dont celui-là. J'entends parler de cette tangentielle depuis 30 ans. Heureux sont ceux qui habitent entre Le Bourget et Épinay, le seul tronçon qui a été réalisé. Je pense hélas ce que je ne la verrai pas. Il n'empêche que nous devons nous battre. La réalité aujourd'hui fait que nous avons d'autres combats à mener, dont celui de l'A15 et de sa future maintenance. Monsieur MONTEIL, si vous voulez répondre à ma question sur l'aspect sablon, cela me renseignerait.

Monsieur MONTEIL

Je tiens à vous rassurer. Les quantités que nous allons remettre dans le viaduc se feront de façon très étayée dans le temps. Chaque rang d'écailles nécessite, pour synthétiser, une semaine de travail à chaque fois. Vous ne verrez pas d'embouteillages particuliers sur Argenteuil. Nous pourrions peut-être réaliser ce remplissage par l'A15 également.

Madame CAVECCHI

Par en haut ?

Monsieur MONTEIL

Tout à fait. Il s'agit de phasage de travaux. Le mur actuel côté latéral tient bien. Tout cela sera soumis à calcul et validé par la direction au préalable. Normalement, la chaussée existante est largement capable de tenir un camion et une pelle. Le travail réalisé par en bas sera très étalé. Vous ne verrez pas de linéaires de camions. Nous travaillerons lors des heures creuses. Lorsque nous prévoyons des phasages, nous évitons de les faire lors des heures de pointe. Un camion coincé dans les embouteillages nous fait perdre du temps.

Monsieur LE CAM

Vous avez annoncé un planning. Est-il indépendant des intempéries ? La deuxième question est la suivante : ce mur d'écailles est-il instrumenté pour prévenir des faiblesses futures ?

Monsieur MONTEIL

Je ne vais pas vous le cacher, si nous avons des intempéries très exceptionnelles, le délai risque de se rallonger. Je ne peux rien vous promettre. Dans notre première offre, ce planning n'était pas respecté, car nous n'étions pas en capacité de le faire. Suite aux réunions de négociations, nous avons trouvé des solutions ensemble, avec la DiRIF, pour pouvoir raccourcir le délai, avec ces écailles préfabriquées, avec du travail en poste allongé, avec plusieurs équipes en parallèle, avec des délais de validation de documents qui ont été largement raccourcis par la DiRIF. Je peux vous en remercier. D'habitude, dans un marché, le maître d'œuvre a deux ou trois semaines pour valider les documents. Nous avons des validations de l'ordre de deux à trois jours. Notre planning n'a quasiment pas prévu d'intempéries. Cela ne signifie pas que nous n'allons pas essayer de faire des postes d'accélération pour essayer de rattraper le temps perdu si des intempéries arrivent. Une instrumentalisation est prévue dans le marché, de tout le viaduc et du mur de soutènement pendant le chantier. Nous suivrons au jour le jour, afin de savoir si, pendant les travaux, le mur bouge, les talus en dessous et les écailles que nous allons mettre en dessous bougent.

Intervenant

Rien que sur l'Île-de-France, nous avons 1200 ponts et 600 murs de soutènement. Nous n'avons pas 1800 ouvrages qui sont instrumentés. Nous ne pouvons instrumenter que les importants ouvrages, qui sont censés bouger. Nous voulons vérifier qu'ils bougent suffisamment ou pas trop. Ce sont de très grands viaducs, au niveau national. Si vous prenez le viaduc de Millau, il est normal que le haut de la pile bouge. Si cela ne bouge pas, cela finirait par casser. Le tout, c'est de vérifier que cela bouge dans la fourchette prévue. Si ce type d'ouvrage n'a pas bougé au moment de la construction sur cet aspect, il ne bougera pas particulièrement ou pas à une vitesse qui ne permet pas avec les inspections régulières que nous réalisons tous les trois ans de le voir. Ces techniques de murs cloués sont des techniques éprouvées qui remplacent la technique que nous avons ici, qui ne se fait plus, quasiment. La terre armée, avec des lamelles. Les techniques ont évolué et sont durables.

Intervenant

Je voudrais juste revenir un peu en arrière sur la question qu'a posée Xavier tout à l'heure et sur l'état du reste de la structure. Votre réponse est inquiétante. Vous avez dit « à-peu-près satisfaisant ». « Satisfaisant n'est pas bon », « à-peu-près », encore pire. Quand j'écoute les explications données par votre voisin, que vous allez mettre des clous, des croix de Saint-André et remonter un mur de 35 cm, je me dis que tout cela ne doit pas être si bon. Laissez-nous le politiquement correct et donnez-nous une réponse rassurante de techniciens. Cela fait un peu peur.

Intervenant

Nous sommes toujours assez critiques sur nos ouvrages. Comme j'expliquais récemment, lorsque nous disons qu'un ouvrage doit être réparé rapidement, un ouvrage doit durer un siècle, voire plus, donc nous ne parlons pas de semaine ou de mois, mais de quelques années. Lorsque nous avons inspecté les lamelles qui tiennent le mur en terre armée, de l'autre côté, en face, nous avons constaté qu'elles étaient en parfait état. Il n'y a pas de corrosion. Dans le mur de front, plus nous nous rapprochons de la partie effondrée, plus il y avait quelques traces de corrosion, ce qui ne met pas en péril le mur dans la situation actuelle. Cela pourrait le mettre en péril dans 10 ou 20 ans. Sur une toute petite partie du mur de fond, là où ça s'est écroulé, car l'eau a dû atteindre cette partie. De manière à dire que nous avons ce risque de corrosion de ces lamelles à cet endroit, nous renforçons à l'occasion où nous faisons ces travaux, nous renforçons ce mur de front et les autres murs sur la partie qui aurait pu être touchée par des premières traces de corrosion. Mais la corrosion se fait sur de nombreuses années. Les lamelles auraient été dans un état satisfaisant, nous n'aurions pas renforcé le mur de front.

Intervenant

Vous disiez tout à l'heure que les ouvrages étaient inspectés tous les trois ans. Il y a trois ans, il n'y avait rien.

Intervenant

Le problème de ces lamelles, c'est que nous ne pouvons pas les inspecter. Elles sont dans le sablon. Nous ne pouvons uniquement vérifier si l'écaille est en place et s'il y a des fuites ou pas. Nous avons vu sur un ouvrage juste avant quelques dizaines de mètres avant, quelques fuites de sablon sur l'ouvrage à côté. Nous avons réalisé un sondage radar, afin de voir où se situaient les trous. Sur la partie qui s'effondrait, il n'y avait pas de sablon qui était parti. Voilà la différence avec les systèmes de clous que nous mettons en place. Nous pouvons voir l'évolution du clou. Il est possible de réaliser des investigations plus facilement, afin de vérifier comment se comporte le clou qui est mis en place. Nous pouvons inspecter les choses. Le vrai problème de ces murs anciens en terre armée, est que nous attendions de voir s'il y avait des fuites ou si l'écaille bougeait. Il y a eu en France un certain nombre de murs de cette conception où il y a eu des petits soucis. Personne ne l'a su. Le fait d'avoir une ou deux écailles ne remet pas en pérennité la structure. Nous sommes intervenus de manière urgente, c'est-à-dire un ou deux mois après, et cela n'a posé aucun souci. D'un seul coup, nous avons eu un nombre d'écailles qui ont rompu et qui se sont détachées instantanément.

Intervenant

Une grosse partie des travaux que nous réalisons sur les murs de front concerne toutes les phases provisoires, afin de pouvoir reconstruire ce mur latéral. Nous aurions pu ne pas intervenir sur une partie du mur de front. À partir de là, pour installer nos clous sur le mur latéral, nous avons voulu renforcer le mur de front, afin de soutenir la phase provisoire. Nous aurons mis les clous, puis les machines qui travaillent au-dessus. Toute cette phase provisoire fait qu'en phase définitive, le mur sera surdimensionné.

Madame CAVECCHI

Vous allez laisser le provisoire, si je comprends bien.

Intervenant

Oui. Elles sont surdimensionnées pour la phase histoire. Pour la phase définitive, ces murs sont surdimensionnés pour tenir les voitures qui roulent.

Madame CAVECCHI

Vous aurez des engins très lourds ?

Intervenant

Oui, lorsque nous allons mettre nos clous sur le mur latéral, nous prenons tellement de sécurité, qu'ils pourront désolidariser le mur de front. Nous allons refaire un ouvrage qui est complètement indépendant. Actuellement, le mur de front, les lamelles en terre armée, ne serviront quasiment plus à rien. Le mur que nous allons fabriquer tiendra tout seul avec les clous et la structure. Dans les études réalisées actuellement, les sécurités sont largement plus importantes que l'époque.

Monsieur CAYOL

Bonsoir, Bernard CAYOL, directeur de la chambre de commerce pour le Val-d'Oise. Je souhaite excuser l'absence de Pierre KUCHLY, qui n'a pas pu venir ce soir. Je souhaitais apporter un éclairage différent sur le sujet de cette réunion qui est très intéressant, sur l'impact des entreprises du fait de cette fermeture.

Nous conduisons une enquête annuelle que nous menons par téléphone auprès d'un échantillon représentatif de chefs d'entreprises du Val-d'Oise. Nous avons posé la question de l'impact de la réduction de circulation du viaduc pour les entreprises. Je ne vais pas vous assommer de chiffres, mais il me semblait intéressant de souligner que 51 % des entreprises interrogées disent avoir un impact économique lié à la réduction de voies et aux conditions de circulation qui en résultent. Évidemment, c'est d'abord sur la mobilité de leurs propres salariés, livraisons aux fournisseurs, etc., notamment pour le secteur de l'industrie, de la construction et du commerce de gros, qui sont les plus largement impactés par cette réduction de circulation.

Cela se traduit par des augmentations de coûts, notamment dans le secteur de la construction, et nous le comprenons bien, les équipes chantiers qu'il faut déplacer et qui restent bloquées longtemps, et également, et c'est peut-être le chiffre le plus pertinent, en termes de chiffre d'affaires, entre 20 et 25 % des entreprises de l'industrie ou de la construction estiment avoir une perte de chiffre d'affaires liée à la situation que nous rencontrons aujourd'hui. Il s'agit d'un sujet de préoccupation pour la chambre de Commerce, et globalement pour l'économie de ce département.

Lorsque nous relient ces quelques éléments avec la projection que les chefs d'entreprises font de leur chiffre d'affaires pour les six prochains mois, nous nous apercevons que, contrairement à l'année dernière, le nombre de chefs d'entreprise qui disent que leur chiffre d'affaires va progresser sur les six prochains mois est en net retrait par rapport à ce que nous constatons l'année dernière. Il n'y a peut-être pas de relation, mais nous ne pouvons pas nous empêcher de le penser. De ce fait, les entreprises du Val-d'Oise se trouvent en retrait par rapport à la région, ou en moyenne par rapport à la France. Les mêmes chefs d'entreprises partout en France se projettent plus favorablement que ceux de notre département. La relation n'est pas forcément directe, mais cela fait partie des sujets de préoccupation.

Madame CAVECCHI

Je veux bien le croire. Cela paraît logique. Le temps qu'ils passent dans les bouchons, la confiance des clients qui attendent une livraison rapidement et qui ne peut pas être assurée, je pense que tout cela est très difficile pour les entreprises.

Monsieur CAYOL

Je me permets de rajouter un mot sur l'aspect activité de construction. Lorsque nous cumulons ces difficultés avec celles déjà rencontrées depuis le début de l'année sur le stationnement des professionnels sur Paris, avec les modifications qui ont été opérées, cela se traduit par une perte de compétitivité qu'ils décrivent très clairement.

Madame CAVECCHI

L'État peut-il alléger des charges ? Cela me paraît compliqué. Nous pouvons toujours demander. Comme le disait Monsieur le Maire d'Argenteuil, j'ai tendance à croire un peu au Père Noël, mais pas trop quand même. Il s'agit d'un sujet très difficile. Finalement, lorsque nous sommes responsables, soit au niveau de l'État, soit au niveau d'un Département ou d'une collectivité, ou de la Région, lorsque nous faisons des choix dans un sens ou dans un autre, il y a des conséquences sur la vie économique qui sont imparables. Malheureusement, c'est le cas ici. J'avais juste une question sur le nombre de personnes qui vont travailler sur le chantier. Il me semble que l'espace qui est à votre disposition n'est pas très grand.

Intervenant

Non. Nous serons en moyenne une quinzaine d'ouvriers. À cela s'ajoutent trois conducteurs de travaux, moi-même, de chef de chantier, puisque nous faisons des postes allongés.

Madame CAVECCHI

Un peu plus de 20 personnes.

Intervenant

Ce sera pour les phases critiques, notamment jusqu'à l'ouverture de la troisième voie. Ensuite, ce seront des travaux qui nécessiteront plus d'expertise technique que de la quantité, notamment sur la mise en place de tout ce qui est corniche pour reprendre l'eau en haut du viaduc, mur antibruit. Nous aurons beaucoup de personnes mobilisées en peu de temps. Les sous-traitants devront répondre à des délais dont ils n'ont pas l'habitude, surtout avec les charges d'activité qu'ils ont actuellement. Il s'agit d'un vrai défi tous les jours.

Madame CAVECCHI

Nous vous souhaitons et nous nous souhaitons que vous pourrez respecter ces délais. En passant sur le viaduc, Monsieur MONTEIL, j'ai vu des ouvriers en train de travailler sur les rambardes à droite, en partant vers Paris. Que se passe-t-il avec nos rambardes ?

Monsieur MONTEIL

Cela devait être des travaux d'entretien, de nettoyage ou d'assainissement, au bord des rambardes.

Madame CAVECCHI

Ce n'est pas continu. Ils travaillent par endroits. J'ai pensé que les rambardes du viaduc avaient un souci.

Intervenant

Nous les avons croisés. Il y avait le nettoyage des arbres dont Monsieur parlait. Ils faisaient également de nouveaux sondages sur ces fameuses lamelles de terre armée côté Paris province, sur la jonction entre l'A86 et l'A15.

Monsieur TAILLY

Vous avez évoqué les horaires allongés. J'aimerais bien savoir si tout est réalisé pour réduire les délais, voir même travailler les samedis et dimanches. Actuellement, cette affaire est catastrophique pour l'ensemble de la population départementale. Tout doit être réalisé par des moyens exceptionnels pour réduire et maintenir le délai.

Intervenant

Nous sommes bloqués par la place. Nous ne pouvons pas mettre plus de deux machines en parallèle. Nous avons une impossibilité de place. Nous avons des phasages qui sont très restrictifs justement pour ces phases provisoires. Nous ne pouvons pas commencer à renforcer le mur latéral qui s'est effondré avant d'avoir renforcé le mur de front, avant d'avoir renforcé le talus en contrebas. Nous ne pouvons pas mettre quatre machines d'un coup pour travailler. Nous sommes obligés de travailler par phases pour maintenir la sécurité globale du mur de soutènement.

En fonction des horaires, nous avons fait le maximum. Actuellement, nous sommes à 48 heures par semaine, ce qui est le maximum légal, sur six semaines glissantes. Nous allons faire des roulements de personnel. Une personne n'a pas le droit de travailler plus de 12 semaines glissant, 48 heures par semaine. Nous réfléchissons à travailler en deux postes. Le personnel de fondation en Île-de-France est très rare actuellement, notamment avec les travaux du Grand Paris. Ce projet est arrivé tardivement, au mois de juillet et les entreprises du Grand Paris ont déjà pris des engagements. Nous sommes actuellement en train de rechercher pour travailler potentiellement en deux postes sur des phases très critiques pour les ouvertures des voies. Actuellement, nous sommes arrivés à 48 heures par semaine. Nous ne pouvons pas aller plus loin.

Intervenant

Nous pouvons travailler avec des équipes complémentaires. Quant à la disponibilité du personnel, il s'agit d'une question de prix et je m'adresse à la DiRIF. Nous voyons bien que le monde économique subit de graves inconvénients. Sur une affaire comme celle-ci, nous devons y mettre le prix. S'il fallait y ajouter quelque chose à l'ardoise, il faut travailler le samedi et le dimanche, ce qui n'est pas interdit par la législation, si nous prenons les mesures nécessaires.

Intervenant

Nous avons décidé, en interne du groupement, de détailler les 48 heures sur les cinq jours de semaine. Tout simplement, parce que beaucoup de compagnons sont en grand déplacement, qui n'habitent pas la région Île-de-France. De ce fait, ils peuvent rentrer chez eux le week-end. Pour tout ce qui est fondation, il n'y a plus de personnel en Île-de-France. Nous sommes obligés de les faire venir de province pour les faire travailler sur les projets.

Madame CAVECCHI

Ils sont tous sur le projet du Grand Paris Express, dont le Val-d'Oise ne va bénéficier que tout au bout du tunnel.

Intervenant

Il faut trouver 15 ouvriers pour 20 week-ends. Cela peut se trouver en Île-de-France ou en province. Je n'insiste pas. Je ne vais pas polémiquer plus longtemps.

Monsieur TAILLY

La question nous est souvent posée. Pour vous, une heure travaillée est une équivalente. Je ne peux pas mettre une personne d'un autre chantier et la faire venir sur le chantier du mur de l'A15 juste le samedi si cette personne ne connaît pas les machines, le site. Elle ne sera pas productive et mettra les autres en danger et même la sécurité constructive. Pour avoir un rendement fort, les équipes ont besoin de se connaître. Voilà pourquoi nous essayons d'avoir des équipes à demeure, mais au maximum légal d'un point de vue horaire.

Monsieur TAILLY

Cela ne me convainc pas.

Madame CAVECCHI

N'y a-t-il plus de questions ? Je vous remercie. Nous pouvons applaudir ces messieurs. Ils sont venus jusqu'à nous. Merci infiniment. Nous ferons un point bientôt.