Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT
ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

Direction des routes Ile-de-France (DiRIF)

Créteil, le 19 mars 2019

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Réparation du mur de soutènement de l'A15 à Argenteuil
Réouverture de la 4ème voie de circulation de l'A15

Conformément au calendrier annoncé, la réouverture de la quatrième voie de circulation du sens province > Paris de l'autoroute A15 a été réalisée ce mardi 19 mars matin.

Les deux bretelles d'entrée sur l'autoroute A15 depuis les RD311 et RD41 (échangeur n°2) doivent être rouvertes à la circulation le 20 mars matin, mettant fin aux restrictions de circulation nécessaires à la réparation du mur de soutènement de l'A15 au niveau d'Argenteuil.

Les engagements de l'État sont tenus

Depuis l'effondrement d'une partie du mur de soutènement de l'A15 à Argenteuil, le 15 mai 2018, la Direction des routes Île-de-France (DiRIF) a mis tous les moyens en œuvre pour réparer et consolider l'ouvrage, et rouvrir le plus rapidement possible l'ensemble des voies de circulation de l'autoroute A15 en toute sécurité. Ainsi, **malgré la particulière complexité du chantier, l'État a tenu ses engagements et respecté les échéances annoncées**. Une troisième voie de circulation avait ainsi déjà été rouverte à la circulation dès le 5 décembre 2018.

Ces travaux, d'un montant total de près de 6 millions d'euros, sont entièrement financés par l'État.

Chiffres clés

49 écailles en béton
posées

1 tonne
pour chaque écaille en béton

235 ancrages métalliques
implantés, d'une longueur totale de **3 km**

jusqu'à **15 m de long**
pour les ancrages métalliques

6 mois
de travaux

6 M€ de travaux
entièrement financés par l'État

CONTACT PRESSE :
Communication DiRIF - **06 19 22 11 83** - contactmedias.dirif@developpement-durable.gouv.fr

Retour en images sur les étapes de la réparation

*Effondrement d'une partie du mur de soutènement de l'autoroute A15 le **15 mai** 2018. Fermeture du sens province > Paris de l'autoroute pour assurer la sécurité des usagers et permettre les premières investigations d'urgence.*

*Réouverture de 2 voies de circulation sur 4 le **19 mai**, dès que les résultats des investigations en ont confirmé la possibilité.*

*Travaux d'aménagement des plate-formes et des accès aux abords du mur de soutènement en **mai-juin**, pour permettre le passage et l'intervention d'engins de chantier.*

*Sécurisation du site en contrebas du viaduc, avec notamment l'évacuation d'une dalle de plus de 40 tonnes le **23 juin**.*

*Nombreuses investigations approfondies sur tout le site, **de mi-mai à fin juin** pour déterminer la nature des travaux de réparation nécessaires, avec le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA).*

*Préparation du chantier de réparation en **septembre**, après une procédure de consultation des entreprises conduite en **juillet-août** en ayant recours à toutes les possibilités ouvertes par la réglementation des marchés publics pour accélérer les délais.*

*Démarrage des travaux de réparation en **octobre** : début d'insertion d'ancrages métalliques et de renforcement de la paroi par l'installation d'un mur d'écailles en béton clouées pour solidifier et stabiliser le talus.*

*Réouverture d'une 3ème voie de circulation dans le sens province > Paris de l'autoroute A15 le **5 décembre**, après confortement d'une première partie du remblai.*

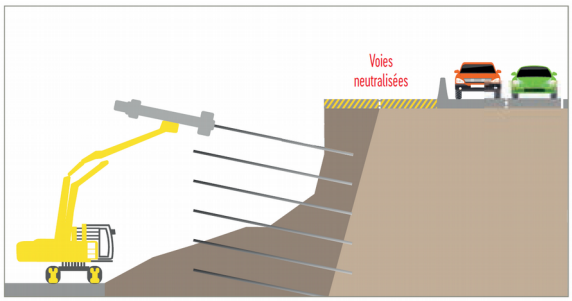
*Poursuite des travaux jusqu'au confortement complet du remblai sur toute sa hauteur **début mars**.*

*Réalisation des derniers travaux nécessaires à la réouverture de la 4ème voie de circulation de l'A15 **mi-mars**.*

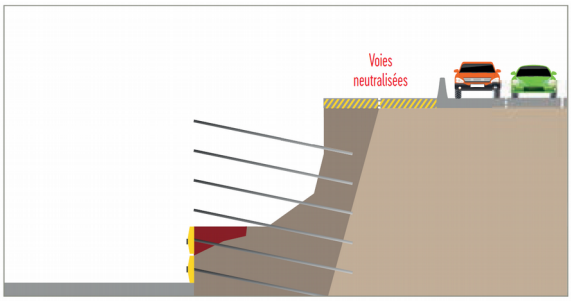
Des travaux de finition doivent être réalisés après les réouvertures (notamment pose d'un écran antibruit). Ces travaux seront réalisés sous neutralisation nocturne de voies de circulation de l'autoroute A15, ils seront donc sans impact significatif sur les conditions de circulation.

Description de la technique employée

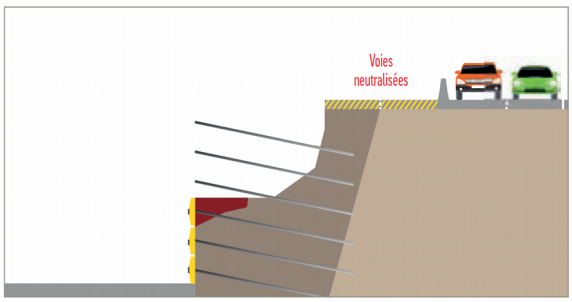
La solution technique employée a consisté à réaliser un « mur d'écailles en béton clouées ». Concrètement il s'agissait de solidifier et stabiliser le talus par l'insertion d'ancrages métalliques par rangs successifs (de bas en haut). La paroi a ensuite été renforcée par l'installation de plaques de béton préfabriquées. Au niveau de la partie haute du talus, des parois de soutènement ont été installées pour consolider l'ouvrage.



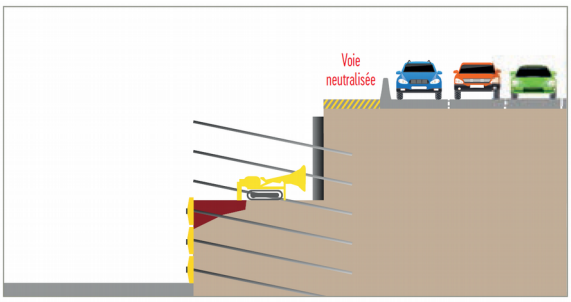
PHASE 1
Réalisation des ancrages par des « vis géantes » ancrées profondément dans la terre.



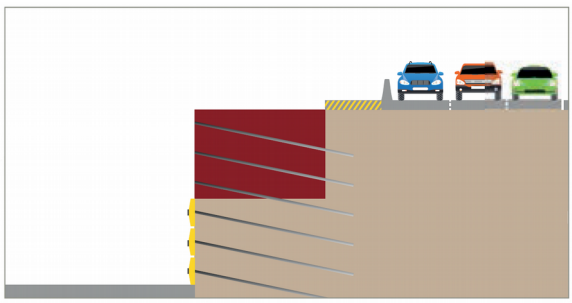
PHASE 2
Pose des écailles des deux premières rangées d'ancrages et remblaiement.



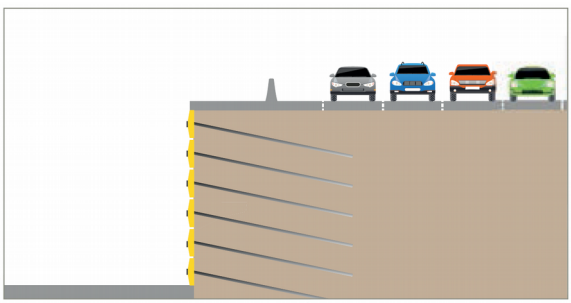
PHASE 3
Pose des écailles sur la troisième rangée et remblaiement.



PHASE 4
Déblaiement sous la chaussée et mise en place d'une paroi clouée pour conforter le mur de soutènement.



PHASE 5
Remblaiement et poursuite de la réparation du mur avec le montage des dernières rangées d'écailles.



PHASE 6
Réouverture de la quatrième voie de circulation.

Retrouvez l'ensemble des informations sur l'affaissement du mur de soutènement de l'autoroute A15 sur la rubrique dédiée du site internet de la DiRIF :

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr
> Principales opérations en cours (*colonne de droite*)
> Réparation du mur de soutènement sur l'A15 à Argenteuil