ENCORE UN EFFONDREMENT À SIDI ABDELLI (TLEMCEN)

Ces catastrophes en cascade qui touchent l'autoroute

Par le Pr Abdelkrim Chelghoum

Encore une fois, le 2 mars 2014, un grave sinistre, engendré par un glissement de terrain de grande ampleur, provoquant un immense cratère volcanique, vient d'endommager sérieusement le corps de l'autoroute Est-Ouest à Sidi Abdelli dans la wilaya de Tlemcen.

Il faut rappeler que le dernier sinistre en date a eu lieu le premier janvier 2014 et concerne l'effondrement du tunnel gauche et l'endommagement très préjudiciable du deuxième tube mitoyen sur l'autoroute Est-Ouest à Djebel El-Ouahch, wilaya de Constantine), le premier en cours de réalisation et le second livré, réceptionné et ouvert à la circulation depuis plus d'une année. A ce jour, la situation du trafic routier au niveau de cette région reste chaotique. De plus, la solution arrêtée par les pouvoirs publics pour corriger et conforter le sol déstabilisé et les ouvrages ruinés est autant inadéquate que fondamentalement erronée sur tous les plans. Il faut dire que cette triple catastrophe à la fois géotechnique, structurale et environnementale représente à ce jour un véritable cas d'école en matière de concomitance de risques occultés par les études de conception de base des ouvrages d'art classiques. L'explication des causes principales à l'origine de cet événement a été largement vulgarisée, documentée et justifiée dans notre contribution parue en pages 6 et 7 du *Soir d'Algérie* le 2 février 2013. Revenons maintenant au sinistre survenu au niveau du tronçon Sidi Bel-Abbès-Tlemcen qui vient malheureusement encore une fois allonger la liste des défaillances majeures gravissimes enregistrées quotidiennement le long des 1 100 km de ce ruban de goudron dénommé pompeusement «projet du siècle». Dans ce cas, le constat fait sur site montre un plan de glissement à l'endroit de la zone de rupture du massif-sol englobant toute la largeur de l'emprise de l'autoroute dans la direction transversale, cet état de fait ne peut être expliqué que par deux hypothèses :

1- L'investigation géotechnique exécutée à cet endroit ainsi que l'interprétation des résultats sont totalement erronées !

2- L'étude du sol est parfaite, mais l'entreprise n'a pas suivi les recommandations de cette dernière car l'opération serait plus coûteuse pour elle !

3- Dans ce dernier cas de figure, la question à poser est : qui a signé le service «fait» qui libère l'entreprise de cette opération ?

En conclusion, l'autoroute livrée à la circulation est composée d'un corps de chaussée gondolé, fissuré, fracturé, cabossé, affaissé, vallonné et troué un peu partout tout le long du tracé ne répondant à aucune norme basique relative aux infrastructures.

Il est important de noter que la responsabilité d'anticiper tout phénomène d'instabilité des sols en place dans le cas de cette catastrophe incombe concomitamment au maître d'œuvre et au laboratoire de sol. Toujours dans la contribution du *Soir d'Algérie* citée précédemment, nous nous sommes astreints à identifier et à citer seulement vingt catastrophes importantes très préjudiciables parmi la centaine qui a affecté cette autoroute depuis sa mise en service. Pour les experts avérés dans ce domaine, l'occurrence de ces sinistres à répétition est rarement une surprise compte tenu de la superficialité, voire de l'absence d'études sérieuses relatives à la géologie, la géomorphologie, l'hydrogéologie et l'investigation dynamique des sols traversés, d'une part, et des sollicitations extrêmes dues à la forte densité du trafic routier, d'autre part. Par ailleurs, il est utile de noter que ces sinistres se produisent inexorablement là où le profil global de la surface des terrains dégage clairement des anomalies, des zones de faiblesse, un relief fortement chahuté et une ignorance totale des données historiques des régions concernées dans les investigations préliminaires ; sachant pertinemment que la réalisation d'une autoroute reste hypothéquée au premier chef par la qualité et la fiabilité des grands terrassements qui requièrent beaucoup de compétences dans les domaines les plus divers de la géotechnique et la modélisation numérique. A quelques semaines ou à quelques mois près, nous savons que ces sinistres vont se produire, avec la seule certitude, c'est qu'on sait malheureusement qu'ils vont avoir lieu. Au-delà du cortège de désolations et de désagréments qu'ils provoquent, d'une part, et leur forte fréquence, d'autre part, sur la totalité du tracé, ces catastrophes ne semblent pas constituer pour les pouvoirs publics une base de référence pour l'évaluation et la quantification des risques encourus pour l'ensemble des ouvrages en Algérie. A chaque occurrence, les institutions gouvernementales, en charge de ces missions, ne font que subir passivement ces évènements en se laissant surprendre, ce qui prouve clairement leur incapacité à réagir pour dérouler le processus de prévention nécessaire pour une maîtrise et une réduction acceptable de ces risques et autres aléas. Cet aspect ressort clairement dans les propos du ministre des Travaux publics aux médias le 4 mars 2013 qui déclare : «La réparation des dégâts causés par les glissements de terrain sur l'autoroute Est-Ouest ne coûtera, pour l'heure, aucun centime au Trésor public algérien.»

Dans ce dernier cas de figure, la question à poser est : qui a signé le service «fait» qui libère l'entreprise de cette opération ? Il est important de noter que la responsabilité d'anticiper tout phénomène d'instabilité des sols en place dans le cas de cette catastrophe incombe concomitamment au maître d'œuvre et au laboratoire de sol.

Déclaration «bizarre» à la hussarde dénuée de tout fondement technico-réglementaire ignorant tout des missions des uns et des autres dans l'acte de construire dans le cas de ce projet.

En effet, les responsabilités de ces intervenants classiques, à savoir le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre, le contrôleur technique, le laboratoire de géotechnique, le laboratoire de matériaux, le bureau de suivi et enfin l'entreprise de réalisation sont bien spécifiés dans les différents contrats et codes des marchés publics. Par-delà l'importance vitale de ces aspects, les questionnements suivants méritent d'être posés :

- Le ministère des Travaux publics et son appendice l'Agence des autoroutes (ANA) sont responsables de l'élaboration du cahier des charges qui fixe le choix du maître d'œuvre (le ou les BET's), les laboratoires de sol et de matériaux, le bureau de contrôle technique, le bureau de suivi et enfin l'entreprise de réalisation. Ils sont par conséquent en charge de l'encadrement, du suivi et de l'audit de toutes les opérations découlant de ces missions par rapport à la réglementation en vigueur.

Photo : DR

Le «service fait» concernant une opération de réalisation est normalement signé par le maître d'ouvrage ou son représentant direct (BET ou autre) après vérification technique et essais de conformité requis par l'étude, à la suite de quoi, l'entreprise est payée. Ainsi, si l'ensemble de cet enchaînement réglementaire est respecté, alors :

• Comment une entreprise quelle que soit sa nature ayant scrupuleusement accompli sa mission selon des études précises approuvées par le maître d'ouvrage puisse endosser une quelconque responsabilité dans la détérioration majeure de l'ouvrage ?

• Sur quelle base réglementaire cette entreprise sera contrainte de procéder gratuitement à la réparation des dégâts causés par des carences d'études ?

• Sachant que les reprises en sous-œuvre sont très onéreuses, il serait naïf d'accorder un quelconque crédit aux présentes affirmations du ministre des Travaux publics, car nous pensons que toutes les entreprises et pseudos groupes impliqués dans cette mascarade de bricolage et rafistolages sur cette autoroute auraient déposé leur bilan depuis bien longtemps ! Pour en revenir à la cause principale de ce sinistre et sans l'ombre d'un doute, celle-ci serait due au premier chef à une instabilité importante du sol d'assise et des sols environnants, et tous les paramètres et hypothèses concernant cette ruine ne différencie en rien de ceux exposés dans la contribution du *Soir d'Algérie* du 2 février 2014, à la seule différence que cette fois-ci, c'est une entreprise chinoise qui a la charge de ce tronçon.

Le ministère des Travaux publics et son appendice l'Agence des autoroutes (ANA) sont responsables de l'élaboration du cahier des charges qui fixe le choix du maître d'œuvre (le ou les BET's), les laboratoires de sol et de matériaux, le bureau de contrôle technique, le bureau de suivi et enfin l'entreprise de réalisation. Ils sont par conséquent en charge de l'encadrement, du suivi et de l'audit de toutes les opérations découlant de ces missions par rapport à la réglementation en vigueur.

En conclusion, l'autoroute livrée à la circulation est composée d'un corps de chaussée gondolé, fissuré, fracturé, cabossé, affaissé, vallonné et troué un peu partout tout le long du tracé ne répondant à aucune norme basique relative aux infrastructures. Triste tableau qui nous est offert et à quel coût (plus 11 millions $ le kilomètre !!!) En lieu et place du «projet du siècle», on peut aisément conclure que le gouvernement algérien a réussi la prouesse ou mieux encore «l'exploit du siècle» en réalisant le kilomètre d'autoroute le plus cher au monde et le plus «dégueulasse» de la planète. Dans la prochaine contribution «Bilan et état des lieux de l'habitat», le bilan réel relatif à la stratégie HLMiste du gouvernement pendant les trois quinquennats sera dressé le plus objectivement sans parti pris sur les plans qualitatif, quantitatif, sécurité par rapport aux différents risques et coût. Ce gaspillage grotesque et cette gabegie sans nom interpellent à plus d'un titre la conscience nationale afin que cesse cette atteinte gravissime à l'économie nationale. Les conséquences de ces actes condamnables vont s'inscrire dans la durée et seront assurément appelées à être supportées par les générations à venir.

Il est donc évident que les départements ministériels en charge de ces réalisations sont comptables de leurs actes et de ce fait ils se doivent d'assumer l'entière responsabilité pour toutes ces catastrophes.

A. C.

Dr du Laboratoire GPDS (génie parasismique, dynamique et sismologie). Président Club des risques majeurs.