

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,  
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre du Climat,  
de l'Énergie et de la Mobilité, concernant  
**La réhabilitation du viaduc de Huccorgne**

Construit entre 1968 et 1971, le viaduc d'Huccorgne montrait à certains endroits des signes d'usures et des effritements au vu de l'écoulement des années et du renforcement du trafic. Une réhabilitation était donc bien nécessaire et a démarré à l'été 2021.

Concrètement, les travaux ont consisté à démolir et reconstruire les travées d'approche à l'exception des piles qui ont été conservées et réparées.

Le chantier titanesque s'est terminé fin juillet et, depuis, les automobilistes empruntant le viaduc supportant l'E42 circulent donc à nouveau sur trois voies dans les deux sens.

Monsieur le Ministre peut-il m'indiquer les raisons pour lesquelles les piles n'ont pas été remplacées? Quelle est la durée de vie théorique de la réparation des piles?

## **Réponse du Ministre Henry:**

[Octobre 2023]

Comme l'honorable membre le sait, le Gouvernement wallon a dégagé des budgets conséquents pour la réhabilitation des ouvrages d'art. La SOFICO dispose d'une enveloppe de 100 M€ pour les ouvrages d'art sur le réseau structurant jusqu'en 2027 et le SPW MI dispose d'une enveloppe de 16 M€/an jusqu'en 2027 pour les ouvrages sur le réseau non structurant. De plus, les ouvrages d'art dans le périmètre des projets géolocalisés du PIMPT sont réhabilités dans le budget de ces projets.

Concernant, le viaduc d'Huccorgne, il a été construit dans les années 70. Dès la fin des années 80, des dégradations inquiétantes ont été observées essentiellement au niveau des poutres des travées d'approche. Depuis lors, l'ouvrage a fait l'objet d'investigations fréquentes et importantes du SPW MI afin de bien évaluer l'ampleur des dégradations et de maîtriser leur évolution.

En 2017, l'état des poutres était devenu trop critique et leur remplacement bien nécessaire. Le SPW Mobilité Infrastructures et la SOFICO ont donc lancé une étude technique pour la réhabilitation de l'ensemble de l'ouvrage. À la suite d'un marché public, cette étude a été confiée au bureau d'études ARCADIS.

Entouré des experts techniques du SPW Mobilité & Infrastructures et du bureau de contrôle SECO, le bureau d'étude a contrôlé le dimensionnement de l'ensemble des éléments du pont: fondations, colonnes, chevêtres, poutres et tablier du pont. L'étude a conclu que les fondations, colonnes et chevêtres pouvaient être conservés.

Le cahier spécial des charges du marché de travaux a donc prévu des réparations du béton des piles les plus saines et des chemisages pour les piles les plus endommagées.

Le chemisage d'une pile consiste à ajouter une épaisseur de nouveau béton armé autour d'une pile existante. On crée une sorte de nouvelle peau, saine, autour de la colonne existante.

Le choix qui a mené à conserver les piles existantes était dicté par une rationalité économique en termes financier et en termes d'usage des ressources naturelles.

Ces réparations de béton ont une durée de vie estimée à 15 ans. Passé ces premières années, la dégradation du béton se développe à nouveau. Les chemisages ont, eux, une durée de vie théorique estimée à 100 ans. Le choix est toujours opéré en fonction de l'état de dégradation connu des parois en béton. Notons encore que les deux méthodes ont un coût bien différent qui dépend de l'état de la paroi en béton avant travaux.

Il est à noter que 8 des 22 piles supportent l'ouvrage central du viaduc. Ce sont les piles les plus hautes, visibles depuis la route de l'état en contre bas du viaduc. Cette partie de l'ouvrage est toujours en très bon état et ne nécessitait que des réparations localisées.