



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

conditions d'accès

Question écrite n° 58974

### Texte de la question

M. David Douillet alerte M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les fermetures nocturnes du tunnel de La Défense et d'une partie de l'autoroute 13. Les chantiers engagés parallèlement sur ces principaux axes franciliens paralysent la circulation plusieurs fois par semaine et créent beaucoup de difficultés pour les usagers qui voient leur temps de trajet multiplié par deux, notamment pour rejoindre les Yvelines. Outre le fait de mener d'importants travaux simultanément sur les seuls axes autoroutiers qui permettent de rejoindre l'Ouest parisien, ce qui est en l'espèce loin d'être pertinent, ces travaux souffrent d'un déficit important d'informations. Les automobilistes sont confrontés aux fermetures beaucoup trop tardivement alors qu'ils sont déjà engagés. Face aux nombreux mécontentements des usagers, il souhaiterait que le Gouvernement soit plus vigilant à faire respecter les exigences qu'il impose aux sociétés gestionnaires des autoroutes de sorte à privilégier avant tout l'intérêt des utilisateurs.

### Texte de la réponse

L'État a entrepris un programme national de modernisation des tunnels routiers de plus de 300 m, aux fins de mise aux normes de sécurité dans le cadre réglementaire qui découle de la loi du 3 janvier 2002, relative à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport, votée à la suite de la catastrophe du tunnel routier du Mont-Blanc. Ce programme concerne notamment les 22 tunnels de plus de 300 m du réseau routier national non concédé. Le tunnel de Nanterre - La Défense, sur les autoroutes A14 et A86 et les tunnels de Boulogne (Ambroise Paré) et de Saint Cloud, sur l'autoroute A13, sont parmi ceux qui présentent les enjeux de sécurité les plus importants. - les travaux consistent : - à poser une protection des parois des tunnels aux feux intenses ; - à déployer des systèmes de ventilation de forte puissance pour désenfumer en cas d'incendie ; - à multiplier les issues de secours et leurs équipements lumineux de signalisation ; - à équiper les entrées de barrières de fermetures ; - à mettre en place un dispositif de détection automatique d'incidents. Pour garantir les conditions de sécurité des intervenants sur le chantier ainsi que celles des usagers, l'essentiel des travaux de modernisation de ces 3 tunnels doit être mené sous fermeture totale à la circulation. Compte tenu des niveaux de trafic sur les autoroutes A13 et A14, une telle disposition ne peut être mise en oeuvre que de nuit, en semaine, entre 21 h30, après la fin de la période de pointe du soir, et 5 h30, avant la période de pointe du matin. Une fermeture à la circulation de 21 h30 à 5 h30 en semaine concerne 10 % du nombre moyen d'usagers hebdomadaires de l'autoroute A13. L'ordre de grandeur est le même pour l'autoroute A14. Dans cette période entre 21 h30 et 5 h30, la plage horaire effectivement disponible pour les travaux s'étend de 22 h00 à 4 h30 pour tenir compte des temps d'achèvement des balisages, d'installation et de repliement des matériels et de débalisage. Compte tenu du volume des travaux et de leur complexité, le fractionnement de leur organisation conduit à un planning de réalisation sur une longue période : - 4 ans pour le tunnel de Nanterre - La Défense sur les autoroutes A14 et A86 ; - 2 ans pour les tunnels de Boulogne et Saint-Cloud sur l'autoroute A13. En regard des enjeux de ces travaux pour garantir les conditions de sécurité, ces travaux de modernisation ont dû être, pour partie, menés simultanément. Pour les travaux de modernisation des tunnels de l'autoroute A13, la fermeture à la circulation concerne la section entre le boulevard périphérique et l'échangeur de Rocquencourt. Pour les dessertes locales, les usagers sont déviés par la RD907 à partir du boulevard périphérique (porte de

Saint-Cloud). Les usagers qui doivent se rendre au-delà de l'échangeur de Rocquencourt (entre les autoroutes A12 et A13) sont déviés soit par l'autoroute A14 (tunnel de Nanterre - La Défense), soit par la RN118, puis l'autoroute A86, puis la RN12, et l'autoroute A12 pour rejoindre l'autoroute A13. La RN118 est accessible au pont de Sèvres à partir de la RD910, depuis le boulevard périphérique (porte de Saint-Cloud). Pour les travaux de modernisation des tunnels de Nanterre - La Défense, les usagers sont déviés par le boulevard circulaire puis le réseau départemental pour rejoindre l'autoroute A14 et l'autoroute A86. Afin de maintenir la faisabilité technique de ces travaux de modernisation, les mêmes sens des autoroutes A13 et A14 ont pu être fermées simultanément à la circulation, au plus 6 nuits par mois en moyenne entre janvier 2012 et juillet 2013. Dans un tel cas, les usagers souhaitant rejoindre les Yvelines peuvent librement emprunter la RN118, l'autoroute A86, la RN12 et l'autoroute A12. Cette déviation conduit à un allongement du temps de parcours estimé à 10 minutes, pour un temps de parcours nominal de 10 minutes par l'autoroute A13 entre le boulevard périphérique et l'échangeur de Rocquencourt, en situation de trafic fluide. Le temps de parcours total estimé par cet itinéraire de déviation est équivalent à celui estimé par l'autoroute A14 (tunnel de Nanterre - La Défense). Toutes les déviations font l'objet d'un balisage par des panneaux de signalisation fixes dédiées, vérifiés régulièrement, ainsi que d'une information sur les panneaux à message variable tant sur le boulevard périphérique que sur le réseau routier national. Débutés en 2010, l'essentiel des travaux de modernisation du tunnel de Nanterre - La Défense est terminé depuis fin 2013. Quelques travaux de finition ont été menés depuis et restent à mener sous fermetures nocturnes ponctuelles. Celles-ci restent indispensables pour la maintenance du tunnel et de ses équipements modernisés qui participent à une amélioration significative des conditions de sécurité des usagers. L'entretien de ce tunnel nécessite ainsi sa fermeture à la circulation au cours de 6 nuits par mois en moyenne. Débutés en 2012, les travaux de modernisation des tunnels d'Ambroise Paré et de Saint-Cloud sur l'autoroute A13 seront terminés en fin d'année 2014. Une part importante est d'ores et déjà achevée. Le nombre de nuits où l'autoroute A13 devra être fermée à la circulation dans les prochains mois est très limité, sans commune mesure avec le rythme de ces derniers mois. Débutés fin 2012, les travaux de pose de protections phoniques sur le viaduc de Saint-Cloud nécessitent la neutralisation d'une voie de circulation dans chaque sens sur le viaduc pour garantir la sécurité des intervenants et des usagers. Compte tenu des niveaux de trafic, ces dispositions sont mises en oeuvre de nuit également. Ces travaux vont ainsi se poursuivre jusqu'à fin 2015. Au total, compte tenu du niveau très élevé du trafic en Île-de-France, les travaux vers les autoroutes A13 et A14 ne peuvent être conduits que de nuit en semaine, sur une période restreinte de 21 h30 à 5 h30. Ce sont les enjeux forts de mise en sécurité des tunnels des autoroutes A13 et A14 qui ont conduit à engager ces travaux de façon simultanée, compte tenu également de la durée des chantiers qu'impose la complexité de leur organisation fractionnée par nuit. Avec l'achèvement des importants travaux de modernisation de l'autoroute A14, de telles dispositions de fermeture simultanée des mêmes sens des autoroutes A13 et A14 ne seront bien sûr plus mises en oeuvre. L'anticipation de l'information relative aux fermetures nocturnes est disponible sur le site Sytadin. En effet, toutes les fermetures d'axes structurants pour la circulation routière en région Île de France sont systématiquement annoncées sur le site sytadin. fr au moins 7 jours à l'avance. Pour les travaux de modernisation des tunnels qui motivent une part importante des fermetures nocturnes d'axe à la circulation, tous les itinéraires de déviation sont présentés sur le site tunnels idf. fr vers lequel renvoie le site sytadin. fr. Enfin, les panneaux à message variable ne peuvent pas être le vecteur privilégié pour ce type d'information. Ces panneaux ne disposent, en effet, que d'un faible nombre de caractères disponibles et sont utilisés prioritairement pour porter à leur connaissance les événements (incidents, accidents, bouchons) que les usagers vont rencontrer immédiatement sur leur itinéraire afin qu'ils adaptent leur comportement en conséquence.

## Données clés

**Auteur :** [M. David Douillet](#)

**Circonscription :** Yvelines (12<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 58974

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clée(s)

**Question publiée au JO le :** [1er juillet 2014](#), page 5436

Réponse publiée au JO le : [23 septembre 2014](#), page 8124