ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Délabrement des infrastructures routières en Ile-de-France

Question écrite n° 10017

Texte de la question

Mme Fiona Lazaar interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la détérioration des infrastructures routières en Île-de-France. L'affaissement d'une partie du viaduc de Gennevilliers le 15 mai 2018 a perturbé la circulation sur l'A15, rallongeant ainsi considérablement le temps de transport des quelques 180 000 véhicules franciliens empruntant quotidiennement ce viaduc. Malgré des travaux de sécurisation qui ont permis la réouverture partielle du tronçon routier, la reprise normale de la circulation n'est annoncée que pour début 2019, avec des conséquences directes sur la qualité de vie des Argenteuillais et des Bezonnais. Argenteuil et Bezons étant des villes de transit, les habitants subissent notamment matin et soir les conséquences des embouteillages. Par ailleurs, alors que la nécessité d'agir contre la vétusté des infrastructures routières se fait plus pressante, les enjeux de sécurité des usagers sont de plus en plus préoccupants. Elle souhaiterait ainsi connaître les moyens envisagés par l'État pour, à court terme, maintenir des conditions de circulation acceptables aux usagers et, à plus long terme, anticiper les conséquences du vieillissement des infrastructures et les besoins nouveaux de mobilité des Franciliens, en particulier dans le cadre du plan de sauvegarde des routes nationales annoncé en mai 2018.

Texte de la réponse

Une partie du mur soutenant la chaussée de l'autoroute A15 s'est effondrée le mardi 15 mai 2018. Ce mur, construit en 1974, est situé sur la commune d'Argenteuil, en amont du viaduc de franchissement de la Seine. Le mur de l'A15 est un ouvrage de soutènement en remblai renforcé par des armatures métalliques. Ce mur n'a pas pour fonction de porter le viaduc, fonction endossée par les différentes piles du viaduc. Le viaduc en tant que tel n'est donc pas fragilisé. Le patrimoine des ponts et murs du réseau routier national non concédé d'Île-de-France est surveillé selon une méthodologie définie à l'échelle nationale, composée de visites annuelles de chaque ouvrage et d'inspections techniques régulières tous les 3 ans. La dernière évaluation visuelle du mur de l'A15, en 2016, ne faisait apparaître aucun risque apparent de dégradation de la structure. L'ouvrage avait une structure en bon état apparent et ne présentait aucun défaut visible de stabilité nécessitant un entretien d'urgence. Une partie du mur plus en amont sur l'A15 ayant présenté des fuites de sablon en 2016, cette inspection visuelle avait été complétée par une inspection radar permettant de vérifier la structure du mur en profondeur, qui avait conclu à l'absence d'anomalie. L'inspection détaillée périodique des éléments du mur était prévue pour 2019. Pour des raisons de sécurité, en accord avec les autorités préfectorales, la circulation en direction de Paris a été totalement interrompue sur le viaduc mardi 15 mai. La circulation est partiellement rétablie sur deux voies depuis le samedi 19 mai. Depuis le 19 mai, les interventions quotidiennes de la direction des routes Île-de-France (DiRIF), gestionnaire du réseau routier national non concédé francilien, visent à éviter tout affaissement supplémentaire, à sécuriser les interventions de réparation aux abords du viaduc, tout en assurant des conditions de circulation appropriées. Les investigations réalisées ont montré une défaillance localisée du dispositif d'assainissement de l'ouvrage qui a généré des infiltrations d'eau dans une partie du mur de soutènement, conduisant à une corrosion des armatures. Celles-ci ont ensuite soudainement rompu sur cette partie du mur de soutènement. Toutefois, les investigations menées sur les autres parties de l'ouvrage ont

montré une absence de corrosion des autres armatures, ce qui a été confirmé par des tests en laboratoire et a permis le maintien de deux voies de circulation. Par ailleurs, en parallèle à ces opérations réalisées, la procédure de marché public pour le choix des entreprises de travaux est engagée selon une procédure réglementaire accélérée, lancée le 6 juillet. Les travaux de réparation du remblai et de la chaussée ont débuté à la fin de l'été et devraient durer jusqu'à début 2019. Pendant plusieurs années, l'État a privilégié les grands projets nouveaux plutôt que l'entretien du réseau de tous les jours. La priorité du Gouvernement est de concentrer les moyens sur l'entretien du quotidien, ce sera l'enjeu de la loi d'orientation. Au niveau national, le rapport du comité d'orientation des infrastructures insiste à juste titre sur la priorité absolue que constituent l'entretien, la régénération du réseau routier national non concédé et la modernisation de son fonctionnement. Cette recommandation rejoint les conclusions de l'audit externe de ce réseau qui a été remis à la ministre chargée des transports en avril 2018 et qui en souligne l'état critique : 40 % des chaussées endommagées structurellement ou superficiellement, 33 % des ponts à réparer. Le sous-investissement cumulé depuis plusieurs années est manifeste. Pour arrêter la dégradation du réseau, un effort budgétaire doit être consenti. En 2018, un peu plus de 800 M€ seront consacrés à l'entretien et l'exploitation du réseau, à comparer aux 670 M€ dépensés en moyenne annuelle ces 10 dernières années. Le projet de loi d'orientation sur les mobilités permettra d'examiner les modalités de la pérennisation des efforts budgétaires déjà engagés en 2018.

Données clés

Auteur : Mme Fiona Lazaar
Circonscription : Val-d'Oise (5e circonscription) - La République en Marche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 10017
Rubrique : Aménagement du territoire
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 3 juillet 2018, page 5748
Réponse publiée au JO le : 18 septembre 2018, page 8356