

Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre du Climat,
de l'Énergie et de la Mobilité, concernant
Le renouvellement des revêtements routiers défectueux

Monsieur le Ministre,

L'effet miroir sur les routes peut être lié à la nature du revêtement et/ou aux marquages routiers (en place ou effacés). Afin de prévenir ce phénomène, la rugosité de la route est contrôlée tous les ans sur le réseau SOFICO et tous les deux ans sur le réseau SPW. Comment expliquez-vous cette différence? Ne serait-il pas plus efficace d'homogénéiser les deux?

Lors d'une précédente intervention, vous m'aviez indiqué que les valeurs mesurées sont un élément de décision pour procéder au renouvellement du revêtement. Jusque-là, rien d'illogique. Par contre, vous avez poursuivi en déclarant qu'en fonction des budgets disponibles, cette opération est programmée... ou non. Lors des deux derniers contrôles, combien de problèmes ont été recensés (à la fois sur le réseau SPW et SOFICO)? Combien ont été réparés? Dans l'hypothèse où les budgets ne permettent pas de procéder au renouvellement de l'ensemble des revêtements problématiques, sur base de quel(s) critère(s) déterminez-vous les chantiers prioritaires? Une concertation avec votre collègue en charge de la sécurité routière existe-t-elle afin de cibler les endroits particulièrement accidentogènes?

Enfin, vous avez reconnu que, dans certains cas, des erreurs peuvent survenir dans la fabrication, la mise en œuvre et le traitement de surface. Dans ce cas et si cela s'avère nécessaire, les erreurs sont corrigées et le travail partiellement recommencé. Monsieur le Ministre, pouvez-vous me rassurer sur ce point en affirmant que cela ne représente qu'un très faible pourcentage et que cela ne grève pas le budget?

Je vous remercie.

Réponse du Ministre Henry:

[Novembre 2020]

La Direction des Techniques routières (DTR) du SPW -Mobilité-Infrastructures est équipée d'une flotte d'appareils de mesures qui permet de mesurer les paramètres importants des revêtements routiers et qui interviennent dans le domaine de la sécurité: adhérence, orniérage, planéité du revêtement, ainsi que d'un appareil dynamique permettant de mesurer la visibilité des marquages.

Les résultats de mesure de ces appareils permettent de déterminer trois indices dont l'indice de sécurité, plus particulièrement en lien avec la présente question. Ces indices peuvent prendre les valeurs suivantes, qui vont du niveau de qualité supérieur au niveau le plus bas et qui dictent l'urgence de l'intervention d'amélioration de la situation: voir tableau n° 1 en annexe.

Le tableau n° 2, en annexe, rend ainsi compte de l'état global actuel (situation fin 2019 – de nouveaux chiffres seront établis fin 2020) du réseau routier wallon. Les pourcentages indiquent la proportion du réseau concerné en bon état (A ou B) en regard de la proportion du réseau où des interventions sont à prévoir à court ou moyen terme:

Le réseau structurant reprend les routes les plus fréquentées et à fort trafic. Les charges des poids lourds y sont particulièrement agressives et altérantes pour les revêtements routiers. Quant au réseau non structurant, il reprend des routes avec un trafic moindre tant en poids qu'en nombre.

L'évolution des paramètres des revêtements routiers est donc plus lente sur le réseau non structurant que sur le réseau structurant. Ceci justifie la différence de fréquence d'auscultation entre les deux réseaux.

La priorisation des interventions se fait sur base d'une analyse multicritère dénommée Gestion des Projets routiers (GPS). Cette analyse GPS intègre entre autres les 3 indices évoqués ci-dessus, mais également les zones accidentogènes. Cette procédure a été utilisée par le SPW MI pour proposer une liste de projets tant pour le Plan Infrastructure 1 que pour le PIMPT.

Pour ce qui concerne les erreurs de mise en œuvre ou de composition des matériaux, celles-ci sont décelées lors des mesures et essais contractuels qui sont prescrits dans Qualiroute.

Si des défauts sont constatés lors de la réception provisoire en fin de chantier, ou lors de la réception définitive qui a lieu 5 ans après, les réparations sont une charge de l'entreprise, sans impact sur le budget régional.

TABLEAU n°1

Appréciation	Indice	Entretien/Réhabilitation	Intervention préventive
Très bon	A	Non	Oui
Bon	B	Non	Oui
Moyen	C	A programmer	Non
Mauvais	D	Oui (urgent)	Non
Très mauvais	E	Oui (très urgent)	Non

TABLEAU n°2

Réseau structurant	Portance*	Confort	Sécurité
A ou B	84,2 %	99,3 %	64,7 %
C, D ou E	15,8 %	0,7 %	35,3 %
Réseau non-structurant	Portance*	Confort	Sécurité
A ou B	58,9 %	97,4 %	51,8 %
C, D ou E	41,1 %	2,6 %	48,2 %

* Uniquement sur base des mesures de 2018. Les mauvais résultats des mesures ont régulièrement conduit à une réfection en profondeur des tronçons problématiques. Les mesures de portance ne sont pas réalisées sur la totalité du réseau.