



Question n° 188 de FOURNY Dimitri

à DAERDEN Michel -- Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement

N° : 188 (2006-2007) 188

Réception : 16 août 2007

Echéance : 06 septembre 2007

Matière : Travaux publics - Routes - Autoroutes -

Objet : La réparation de nouveaux trous liés aux travaux de réhabilitation de l'E411.

Question écrite

J'ai interrogé Monsieur le Ministre le 14 mai dernier au sujet de nouveaux trous apparus sur le tronçon routier visé par le lot n° 5 des travaux de réhabilitation de l'autoroute E411. Il m'informait alors qu'environ 150 nouveaux trous avaient été décelés. Ces trous devaient être réparés dans le mois.

Cela a-t-il été fait ? Si oui, quel est exactement le nombre de trous qui ont été traités, de même que leur principale localisation ? Quelle méthode a été utilisée à cette fin ? L'entrepreneur a-t-il reconnu sa responsabilité dans cette affaire ?

Si ces réparations n'ont pas encore eu lieu, quand seront-elles effectuées ?

Réponse

En réponse à sa question, je communique à l'honorable Membre les informations suivantes.

Les trous du lot 5 ont tous été réparés. Au vu des conditions climatiques particulièrement défavorables de cet été et des contraintes liées au trafic de transhumance estivale, ces travaux, exécutés en plusieurs phases, n'ont été achevés qu'au courant du mois d'août.

Le nombre de trous est évalué à approximativement 200 (éclats compris); ils sont principalement concentrés sur la voie lente entre Léglise et Rulles dans le sens Namur-Arlon et à hauteur du parking de Léglise dans l'autre sens.

Les plus petits trous (éclats) ont été colmatés avec un mélange bitume-ciment-grenailles spécifique pour ce type de réparation en Allemagne et au Grand-Duché de Luxembourg; pour les plus gros, le revêtement de surface en Rumg a été scié et fraisé, le béton de support sablé avant l'application d'une couche de collage et d'une masse à chaud (de type asphalte porphyré).

Nous avons également profité de la signalisation en place pour réparer deux grandes taches dans le sens Arlon-Namur. Ces défauts ne sont pas liés au phénomène qui nous préoccupe, mais respectivement, à un accident avec perte de chargement et à des traces de chenilles des finisseuses lors de la réalisation de la jonction entre les lots 5 et 9.

L'entrepreneur a effectué les réparations sans reconnaître sa responsabilité, mais également, sans apporter le moindre élément de preuve de sa non responsabilité.

Une réunion doit avoir lieu à ce sujet fin septembre dès que les éléments de la contre-expertise demandée par Karp-Kneip (via Betonac) seront connus.