

INTERPELLATION DE M. FOURNY À M. DAERDEN, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DE L'ÉQUIPEMENT, SUR « L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER WALLON »

M. le Président. – Nous allons entamer les interpellations au Ministre Daerden concernant le réseau routier wallon. Je rappelle que les Parlementaires qui veulent encore s'inscrire dans ce débat disposeront de cinq minutes pour leur exposé. C'est la règle. La parole est à M. Kubla.

M. Serge Kubla (MR). – C'est un dossier difficile pour vous, M. Le Ministre, même si, jusqu'ici, vous avez réussi à « slalomer » entre les problèmes. Ici, les critiques émanent de la Cour des comptes elle-même qui met en évidence, dans son rapport, les sérieuses lacunes dans la gestion du réseau routier wallon et qui évoque directement le mauvais fonctionnement de votre Ministère. La Cour parle de l'insuffisance chronique des moyens consacrés à la réparation et à l'entretien des routes, d'un dispositif d'évaluation systématique de l'état du réseau non fiable, d'une absence de standardisation des procédures au niveau de l'administration ou encore d'une piètre communication entre les différentes Directions du MET. La gestion de votre département est donc clairement mise en cause. Ce qui a frappé le plus l'opinion publique, ce sont les images de la dégradation de nos routes qui sont la cause d'accidents. Je sais que l'on fait souvent des comparaisons avec la Flandre pour mettre en avant des différences. Cependant, prenons les chiffres. La longueur du réseau routier flamand, réseau communal, provincial, régional et autoroutier compris est de 58.000 kilomètres. Celle du réseau wallon est de 55.000 kilomètres. La Flandre compte 850 kilomètres d'autoroute et la Wallonie 866 kilomètres. Les chiffres sont donc comparables et on ne peut pas dire que le problème se situe à ce

niveau. Notons, de plus, que le trafic est plus élevé en Flandre que chez nous en raison de la plus forte densité de population. La grande différence, c'est que la Flandre a pris ses responsabilités dans ce domaine et qu'elle a consacré à son réseau routier plus du double de moyens que la Wallonie. Notre réseau est dangereux : 46 % des accidents sont liés aux infrastructures et si le nombre d'accidents tend à diminuer, la baisse est moins significative en Région wallonne, avec une diminution de 11 %, par rapport aux autres Régions, par exemple 36 % en Flandre. Il y a donc trop peu d'argent, une mauvaise organisation et de mauvais résultats. Au moment de ficeler votre budget, des choix devaient être arrêtés, notamment au niveau de l'entretien de nos infrastructures. Vous avez préféré saupoudrer entre les mains de chaque Ministre. Le constat est dramatique et vous devez l'assumer aujourd'hui. Pour vous en sortir, vous affirmez que, si on en est là, c'est parce que l'on vous empêche d'instaurer la vignette. Même si celle-ci était mise en place, on serait encore bien loin des 75 millions annuels dont vous auriez besoin, la vignette rapportant, au maximum, 25 millions d'euros et vous ne disposeriez que des trois quarts du montant, le dernier quart étant attribué aux transports publics. C'est donc tromper l'opinion que de prétendre que le problème serait résolu si vous aviez la vignette. Cette dernière ne représente qu'une petite partie de la solution, mais n'est en tout cas pas suffisante et ne vous permettrait pas de rattraper le temps perdu. Au-delà de cela, l'instauration de cette vignette serait-elle seulement possible ? Ce débat n'a jamais été vidé. Il concerne deux aspects : l'un juridique, l'autre pratique. Sur le plan juridique, j'ai le sentiment qu'il y aura un problème. Vous voudriez, alors que l'Europe est tellement attachée à l'égalité de traitement entre les citoyens, instaurer une vignette payante, sauf pour les Wallons. Ce ne sera jamais accepté. Vous inventez alors une procédure qui vise à supprimer la radio-redevance et la remplacer par la vignette. Notons déjà que le Wallon ne paiera pas moins qu'avant. Il n'est pas crédible que l'Europe ne se rende pas compte de ce subterfuge et ne vous demandera pas des justifications. Je ne comprends pas que vous continuiez à vous engager dans ce cul-de-sac juridique. Avez-vous rencontré les représentants de l'Europe ? Ne craignez-vous pas des tensions avec les autres

Régions ? Sur le plan pratique, comment comptez-vous contrôler que chacun détient sa vignette ? J'entends même qu'il serait question de vignettes d'un jour. On nage en plein délire. D'un côté, l'état des lieux établi par la Cour des comptes. Quelles mesures comptez-vous prendre pour améliorer l'organisation ? De l'autre, dans l'hypothèse même où il faudrait une vignette, comment faire face à l'Europe et à la configuration de notre réseau aux entrées multiples ? Je suis extrêmement sceptique. Je souhaiterais obtenir des réponses à mes questions et qu'il soit mis un terme à l'affirmation selon laquelle il vous suffirait d'avoir la vignette pour que le problème soit réglé. Cela fait huit ans que vous êtes en charge de ce département. Il est temps que vous assumiez vos responsabilités.

M. Dimitri Fourny (cdH). – *Je souhaiterais formuler quelques considérations complémentaires et évoquer le problème de la réhabilitation et de la réfection de nos routes et autoroutes. Trois ans après la réfection de la E411, des trous apparaissent. Cela pose problème. Il s'avère que cette autoroute a été refaite selon des procédés différents selon la localisation des lieux. Eu égard aux trous que l'on constate déjà, se pose la question de l'établissement des cahiers des charges. N'y aurait-il pas lieu d'étudier les méthodes de réhabilitation de nos routes et autoroutes ? Au Nord du pays, les routes tiennent. En France, les routes départementales et les autoroutes sont parfaites. Il y a donc une réflexion à mener sur cette question. Concernant les montants évoqués par la Cour des comptes, je souhaiterais vous entendre. Le taux évoqué, soit 0,7 % de la valeur patrimoniale de nos routes et autoroutes, me laisse perplexe. Je pense, par ailleurs, que, si on veut une politique cohérente, nous avons intérêt à créer des partenariats entre les pouvoirs publics régionaux, provinciaux et communaux, définir les besoins du réseau routier wallon et organiser les travaux de manière sérieuse. La coordination s'impose. Il faut une stratégie globale et visionnaire. Par rapport à l'état des routes, il y a aussi un problème de responsabilité de la part des pouvoirs publics et des Bourgmestres. Lorsqu'une route traverse une Commune, la responsabilité pénale du Bourgmestre est engagée. Un problème se pose concernant le défaut de prévoyance. Je pense*

que vous devez être vigilant face à cette question et pouvoir répondre aux attentes des personnes concernées. J'en viens, à présent, à la vignette autoroutière. L'idée fait son chemin. Les uns et les autres pensent que cela peut constituer une bonne formule. Personnellement, je rejoins les craintes de M. Kubla. Votre volonté de faire payer les étrangers qui utilisent nos routes risque de poser des problèmes d'un point de vue juridique à l'égard des lois européennes sur la libre circulation. Je pense qu'il faut affiner le montage de votre produit pour éviter de le rendre inapplicable. J'ai lu qu'une réunion Benelux devait se tenir demain sur le sujet. Il est question de lier la vignette à la distance parcourue. Je suis en désaccord avec cette éventualité qui risque de pénaliser les personnes vivant en milieu rural et qui doivent parcourir généralement de longues distances. Je crois plutôt en une solution s'approchant d'une mutualisation de la vignette. Nous devons aussi éviter le problème de la privatisation des autoroutes.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – *Tout à l'heure, vous avez dit, Monsieur le Ministre, qu'il fallait savoir compter. Vous nous avez dit que le montant nécessaire à l'entretien des routes était approximativement de 158 millions d'euros. Vous avez également déclaré qu'une perspective pour trouver cette somme serait la vignette autoroutière. Sur ce point, je partage ce qui a été dit par MM. Kubla et Fourny : cela ne sera pas suffisant. Par ailleurs, j'imagine déjà les plaintes des Communes face au budget ridicule accordé pour l'entretien de leurs routes. Que disent exactement les chiffres ? Ils avancent qu'il faudrait doubler le budget actuellement alloué à l'entretien de nos routes pour améliorer considérablement celles-ci. La Cour des comptes indique, elle, qu'il faudrait 163 millions d'euros « one shot » pour réparer ce qui doit l'être à l'heure actuelle. En termes de calculs, les choses sont simples. Vous avez la possibilité, notamment grâce à la SOFICO, d'affecter immédiatement 400 millions d'euros à l'entretien d'urgence des autoroutes. Pour cela, il suffit d'abandonner un projet autoroutier que vous ne pourrez tout de même pas entretenir une fois qu'il sera terminé. À moins de faire encore un nouvel emprunt ! Choisissez d'investir plutôt cet argent au bénéfice de ces routes ou*

donnez l'argent nécessaire au Fonds des Communes pour entretenir les routes communales. De toutes façons, si la vignette autoroutière devait se concrétiser, elle ne rapporterait que 24 millions d'euros par an. Vous savez bien que ce sera insuffisant. Pourquoi alors prétendre le contraire dans les médias ! Je vous demande de faire un choix politique maintenant. Les chiffres de mortalité liés à l'insécurité routière sont de plus en plus importants. Vous avez l'occasion de dire aux Wallons et aux Wallonnes que vous changez de cap et que vous privilégiez la sécurité des routes. En renonçant à un tronçon routier, la moitié des 400 millions d'euros épargnés pourraient aussi être affectés à la réalisation de structures modernes et efficaces de transports en commun écologiques. Je pense, par exemple, à la réintroduction du tram dans la Ville de Liège. Nous ne vous demandons pas aujourd'hui de faire preuve d'imagination, mais de bon sens.

M. Edmund Stoffels (PS). – *La Cour des comptes, examinant les années 2003 à 2005, constate que les moyens financiers alloués à l'entretien du réseau routier (reconditionnement, modernisation, grosses réparations, revêtements) sont insuffisants au regard de l'ampleur de la tâche. Selon la Cour, le diagnostic sur l'état des routes présente des faiblesses et limite donc la fiabilité de celui-ci ; les directions agissent selon leur méthode et préfèrent souvent un diagnostic visuel. La Cour fait état d'une part, d'un manque de coordination entre la direction chargée de constater l'état des routes et les directions territoriales et, d'autre part, d'un manque de procédure standardisée reposant sur des méthodes et des critères permettant d'objectiver la sélection des tronçons à entretenir. La programmation des travaux ne répondrait pas aux priorités objectives et serait, de toutes façons, chroniquement insuffisante. Une pratique qui mène à postposer des travaux programmés et à en avancer d'autres qui ne l'étaient pas. Voilà, en bref, les critiques de la Cour des comptes. Interrogé par la Cour sur ce phénomène, vous répondiez – à juste titre – que les budgets alloués aux routes et autoroutes ont été réorientés en faveur des programmes d'entretien extraordinaire du réseau – ce qui se traduit, depuis quelques années, par une augmentation sensible, mais toujours insuffisante, des*

moyens alloués à l'entretien. D'ailleurs, en 2007, le budget de l'entretien a augmenté de 23,5 % par rapport à 2006, soit un montant supplémentaire de 53 millions d'euros. Dans sa critique, la Cour admet qu'il est trop tôt pour « apprécier l'impact de cette impulsion sur la résorption du passif ».

Vous auriez aussi marqué votre accord sur une stratégie globale établie à l'échelle de la Région, réduisant l'impact jugé trop important de l'expérience des acteurs de terrain par rapport aux analyses scientifiques réalisées par une administration. Si je suis d'accord avec l'idée qu'il faut évaluer l'état des routes au départ d'une analyse scientifique, je suis, par contre, hésitant à vouloir donner trop d'importance à un centralisme administratif qui, dans bon nombre de cas, s'est montré beaucoup plus lent, plus lourd et plus cher pour un résultat pas forcément meilleur. Faisons donc preuve d'un bon et juste équilibre des différents rôles que peuvent jouer les gens expérimentés du terrain et les scientifiques. En lisant le rapport de la Cour, j'ai eu le sentiment que les analyses ne peuvent être expliquées par le seul état des routes, mais aussi par le rapport de forces entre les différentes directions – ce qui rend la tâche d'autant plus délicate. - M. Charles Janssens, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel à 11 heures 41 minutes. Par contre, là où je peux entièrement partager les suggestions de la Cour, c'est quand elle propose d'utiliser systématiquement les rapports établis par les polices locales. Eux, disposent des informations quant à la fréquence et la gravité des accidents ou encore quant au risque d'accident. Il en est de même en ce qui concerne les plaintes de riverains. Dans le rapport de la Cour, je lis que le MET aurait élaboré un outil informatique interactif et alimenté par les résultats des auscultations : le logiciel Soger, outil qui n'aurait cependant pas atteint le stade de produit fini et ne servant dès lors pas comme aide à la programmation des entretiens. Monsieur le Ministre, puis-je vous demander de nous informer à propos de cet outil et de son utilisation ? Fin 2001, environ 15 % du réseau étaient classés comme nécessitant une intervention à court terme, présentant un danger pour les usagers. Le MET réagit par un plan stratégique visant à remédier à ce déficit par une remise à niveau de 25 % des routes répertoriées en catégories E ou D vers la classe A. Procédant, en 2003, à une estimation

budgétaire, les coûts ont été évalués à 360 millions d'euros. La Cour estime que les montants réservés à l'entretien sont en deçà du niveau recommandé par les normes internationales qui visent à consacrer à l'entretien annuel un budget de l'ordre de 1,5 à 2 % de la valeur patrimoniale du réseau. Le budget de la Région wallonne étant limité à 0,7 % de cette valeur, la Cour demande à ce que les budgets d'entretien extraordinaire soient, au minimum, doublés, voire presque triplés. Certains membres du personnel du MET s'inquiètent de l'augmentation des moyens d'action qui ne sont pas suivis par l'augmentation des moyens de paiement. En effet, si les moyens d'action augmentent sans les moyens de paiement, le MET va gonfler l'encours. Plus nous gonflons l'encours, plus nous renvoyons la différence sur les générations futures. Je plaide donc pour une augmentation des moyens d'action, tout en vous invitant au meilleur équilibre entre ceux-ci et les moyens de paiement. Quoiqu'il en soit, il va falloir prendre des décisions qui vont, d'une part, dans le sens de l'augmentation progressive des moyens d'entretien, que ce soit par un glissement des crédits de l'investissement vers l'entretien, par les recettes d'une vignette ou encore par une part plus importante du budget des routes dans le budget général comme vous l'aviez annoncé lors de l'ajustement 2006 organisant une répartition plus équitable entre l'ensemble des Ministres dont certains sont grands consommateurs de budget, d'autre part, continuer à trancher et à programmer des chantiers en fonction de priorités objectives, sachant qu'avec la meilleure volonté du monde, on devra, de toutes façons, procéder par phases. La Cour propose quatre critères prédominants pour définir l'ordre de priorité. Passons les en revue et mesurons en le pour et le contre. D'abord, il y a le degré de dégradation du revêtement. C'est un critère qui peut être mesuré avec une objectivité relative. Mais il peut s'avérer plus utile – budgétairement parlant – de remettre en état une couche d'usure qui présente des fissures, ce qui permet de sauvegarder les fondations et d'assurer une vie plus longue à un tronçon. L'entretien à temps d'un nombre de kilomètres plus important de tronçons moins dégradés peut s'avérer, à terme, plus intéressant que le gros entretien plus coûteux d'un nombre moins important. Si nous voulons éviter de perdre la course contre la montre,

considérant que le réseau se dégrade plus vite que nous ne pouvons le remettre en état, nous devons nous organiser aussi en fonction d'une logique budgétaire visant à réduire les besoins futurs en entretiens lourds. Ensuite, elle revient sur la fréquence des accidents. À mes yeux, c'est moins la fréquence que la gravité des accidents qui doit intervenir comme critère. Nous pouvons, en effet, avoir un tronçon qui compte beaucoup d'accidents légers et d'autres qui sont la cause d'une accumulation d'accidents graves pour les usagers et les riverains. Ce n'est donc pas un simple calcul mathématique qui nous aidera à programmer les chantiers d'entretien, mais plutôt une analyse au cas par cas, à laquelle il faut associer les polices locales. Concernant la densité du trafic : plus celui-ci est dense, plus il y a d'automobilistes qui peuvent profiter d'une route bien entretenue. Mais attention de ne pas oublier les régions rurales forcément moins denses, tant en termes de trafic qu'en termes d'habitat.

M. le Président. – *Monsieur Stoffels, je vous propose de conclure.*

M. Edmund Stoffels (PS). – *Enfin, il y a le nombre de plaintes de riverains : il faut organiser un dialogue systématique, un peu comme dans les CCATM communales. Pour terminer, je pense que le MET doit passer des accords de coopération avec chacune des polices locales.*

M. le Président. – *Je m'excuse, Monsieur Stoffels, mais votre temps est entièrement écoulé.*

M. Edmund Stoffels (PS). – *Excusez-moi, Monsieur le Président, mais je n'ai pas eu le temps de poser mes questions.*

M. le Président. – *Il vous revenait d'organiser votre interpellation autrement. Vous organisez votre interpellation comme vous le voulez, mais la règle est la même pour tous.*

M. Herbert Grommes (cdH). – Dans la discussion liée à l'état des routes, vous n'êtes pas sans savoir qu'au mois de septembre dernier, se sont tenus les États généraux de la sécurité routière. Trop de victimes de la route sont encore dénombrées et nous devons faire un effort, si nous voulons atteindre les objectifs fixés pour 2010 et 2015. La multitude des acteurs constitue un élément qui alourdit la mise en œuvre d'une politique efficace de sécurité routière. De nombreux paramètres très variés rendent plus complexe le processus fixant une plus grande sécurité routière. Je pense aux règles de conduite, au comportement individuel de chaque usager, aux contrôles et aux sanctions, à la qualité du véhicule ou encore à la qualité des équipements. Nous le savons, la mauvaise qualité des équipements, des infrastructures est une des causes productrices d'accidents dans lesquels les usagers faibles sont impliqués. Malgré les manques de moyens, je voudrais être sûr de la qualité de notre réseau routier. Quelle est-elle ? Tous les tronçons dangereux sont-ils immédiatement améliorés ? Est-il possible d'identifier le montant des investissements consacrés à l'entretien pour des raisons de sécurité ? Quel pourcentage cet entretien représente-t-il par rapport au budget total de l'entretien ? Avez-vous des informations sur le nombre de tronçons qui ont été fermés sous cette législature à la circulation pour des raisons de sécurité ? Combien de kilomètres représentent-ils ?

M. le Président. – M. Collignon étant absent, je cède la parole à M. Gennen.

M. Jacques Gennen (PS). – Concernant le Rapport de la Cour des comptes, je comprends que celle-ci soit sortie des chiffres stricts. Néanmoins, il me semble que le Rapport est relativement à charge car la Cour s'est gardée d'analyser plus en profondeur les montants prévus les années précédentes et les différents secteurs dans lesquels ils sont injectés. Ainsi, 361 millions d'euros sont consacrés à la remise en état de l'ensemble du réseau, mais les crédits y dévolus auparavant ne sont pas cités. Concernant l'état du réseau et les accidents, nous avons eu les premiers États généraux de la sécurité routière en Région wallonne et, au cours de ceux-ci, l'état du réseau routier n'a pas été cité

comme cause majeure d'accidents. Ce qui a été mis en évidence, c'est que les accidents sont souvent dus à des comportements non adaptés à la route. La Police, quant à elle, met en avant la vitesse et la conduite sous influence comme premières causes d'accidents routiers la nuit. Je ne peux donc que prendre mes distances face aux propos de M. Kubla, qui établit une liaison trop évidente entre l'état de la route et les accidents. Au niveau du financement, nous n'avons pas attendu le Rapport de la Cour des Comptes pour faire le constat qu'il n'y avait pas suffisamment d'argent prévu en la matière. Mais comment faire en pratique ? Mon Collègue, M. Collignon, aurait dit de même et aurait dénoncé l'attitude de la Flandre, tout en faisant référence au fait que les grandes Villes d'Europe ont mis en place un système à péage. Pourquoi ne pas en adopter un en Région wallonne, qui serait adapté à ces contingences ? On pourrait également, dans d'autres budgets que le vôtre, trouver des moyens d'augmenter les recettes de votre département. Devriez-vous prendre ces sommes au niveau de la Santé et de l'Action sociale, en reprenant à M. Donfut le budget consacré à l'AWIPH, ou à M. Antoine le budget dévolu à l'énergie ? Il est un fait qu'on ne sait pas faire pleurer une pierre. Ceux qui vous demandent de trouver des solutions pour gonfler ces crédits pourraient vous proposer des idées supplémentaires. Néanmoins, peut-être en avez-vous ? Enfin, je voudrais revenir sur la grande misère de la Fonction publique car, outre les moyens financiers, il nous faut également parler de moyens humains. Or, un grand problème existe dans la Fonction publique, où les engagements ne suivent pas et ce, à tous niveaux.

M. le Président. – *Monsieur Gennen, votre temps est écoulé. La parole est à M. Pire, qui a demandé à se joindre à cette interpellation.*

M. Charles Pire (FN). – *Dès que le Ministre a évoqué la possibilité d'instaurer une vignette autoroutière, les Membres de la fraction FN ont soutenu ce projet. En effet, premièrement, il n'annonçait pas d'augmentation de taxe, ni de veto de l'Union européenne. Deuxièmement, c'est là un juste retour des choses que de faire participer les automobilistes étrangers à la réfection de nos routes,*

considérant qu'ils en profitent et que, chez eux, ils ne manquent pas de nous faire payer. Troisièmement, le niveau d'entretien du réseau doit être relevé. Le Rapport de la Cour des comptes a permis de comparer notre réseau à celui de nos voisins européens et a mis en exergue l'incroyable effort que nous devons fournir. L'importance de l'effort budgétaire qui doit être entrepris commande de mettre en place au plus tôt la vignette, mais il indique aussi que les recettes prévues seront tout à fait insuffisantes pour que la Région wallonne entretienne son réseau comme il convient. Les récents débats ont permis de mettre en évidence médiatique l'importance des suppléments budgétaires nécessaires pour mettre notre réseau à niveau et, par là même, de juger de la pertinence du budget global de la Région. Si nous consacrons à l'entretien de nos routes le même soin que nos voisins et Collègues européens, toutes autres recettes et dépenses restant égales, nous serions complètement déficitaires. Conclusion : voilà une nouvelle preuve que le discours d'autosatisfaction tenu par la Majorité et que toutes les félicitations budgétaires qu'elle adresse au Gouvernement sont largement sans fondement. Un dernier mot : la recette complémentaire de la vignette est indispensable et, si un accord avec la Flandre et Bruxelles n'est pas possible, il convient que les Wallons agissent seuls.

M. Richard Miller (MR). – *Comme l'a rappelé M. Kubla, la Cour des comptes a pointé les dysfonctionnements ponctuels dans l'organisation du MET. Sans faire preuve de sous-localisme, je limiterai mon intervention à la Province de Hainaut. Vous aviez, en effet, reconnu qu'une forte proportion de victimes de la route en Région wallonne est constatée au niveau de ce territoire. Près de 40 % des décès ont eu lieu dans cette Province. Je suis d'accord avec vous, la cause de ce phénomène n'est pas uniquement l'état de l'infrastructure, il y a aussi des facteurs sociologiques et géographiques. Il n'empêche que ce taux est bien réel. Je vous rappelle que c'est un tribunal de Charleroi qui, pour la première fois, a reconnu la Région wallonne responsable de la mort de deux motards. L'infrastructure routière et autoroutière dépend du MET. L'efficacité du MET en Hainaut, au vu de ces résultats, ne peut qu'être mise en doute, d'autant que*

l'enveloppe budgétaire du MET en Hainaut est de 48,5 millions d'euros. Vous aviez annoncé, en octobre, une étude spécifique sur le Hainaut afin de dégager les causes de ces mauvais résultats. Où en est le lancement de cette étude ? Je vous pose la question parce que vous avez une grande capacité à annoncer des initiatives et à ne pas les concrétiser. Je vous rappelle que cela fait deux ans que vous m'annoncez régulièrement un feu vert pour les investissements socialement et écologiquement responsables de la part des pouvoirs publics wallons, mais je ne vois rien venir.

M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances et de l'Équipement. – *De nombreuses interventions et questions concernent la problématique de la route avec différentes facettes additionnelles comme la vignette auto-routière ou la responsabilité sur le plan juridique. C'est un débat très intéressant et je répondrai aux intervenants le plus précisément possible. Je rappellerai tout d'abord l'ampleur de notre réseau. M. Kubla évoquait le nombre de kilomètres du réseau wallon. Pour que ce soit clair, le réseau wallon compte 869 kilomètres d'autoroute, 6.839 kilomètres de routes régionales, 714 kilomètres de routes provinciales et 71.286 kilomètres de routes communales. Soit, au total, un peu plus de 79.700 kilomètres dont 90 % de routes communales. J'assume les critiques, mais cette seule notion complique l'analyse. Quand on voit des images de nos routes, on ne sait pas s'il s'agit de routes communales, provinciales ou régionales. Au-delà de cela, se pose un grand problème de financement : je ne peux intervenir sur les routes communales. Un Parlementaire demandait que l'on investisse davantage sur les routes régionales et communales, mais nous sommes là dans le cadre des travaux subsidiés. Je ne nie pas les problèmes des Communes, je suis moi-même Bourgmestre depuis une quinzaine d'années. Je suis conscient de cela, mais c'est un autre débat. Dans cette logique, quand je reviens « chez moi », le réseau compte 870 kilomètres d'autoroutes et 6.800 de routes régionales et il y a déjà là de nombreux problèmes. Vous l'avez évoqué, la Cour des comptes a présenté un Rapport. Plusieurs intervenants ont remis les choses en l'état. La suite de l'analyse consistera à mesurer l'impact des mesures prises. Pour ma*

part, j'ai fait évoluer considérablement le budget dans ce domaine. Dans le passé, 50 % du budget étaient consacrés à l'entretien et 50 % à l'investissement. Aujourd'hui, c'est 2/3 pour l'entretien et 1/3 pour l'investissement. Cela représente, pour le réseau régional, 155 millions d'euros par an. Est-ce assez ? On peut en discuter longuement, mais je pense que non. Avec la Cour des comptes, je veux bien dire qu'il faut plus de moyens, j'en suis convaincu. M. Grommes me demandait s'il y avait une réparation chaque fois qu'un petit problème était constaté, je n'oserais pas lui répondre par l'affirmative. En 2007, une analyse scientifique du réseau a été effectuée. Toute la vérité ne réside pas dans l'analyse scientifique, des agents locaux ont aussi une bonne perception du réseau, je suis d'accord sur ce point avec M. Stoffels. Nous avons aujourd'hui 13.700 kilomètres de bandes de circulation qui ont été examinés dans le cadre de cette étude. Sur ces 13.700 kilomètres, 74 % ont un indice satisfaisant. Pour le réseau à grand gabarit, soit 2.000 kilomètres d'autoroutes et de nationales, ce chiffre s'élève à 85,7 %. Je reconnais donc implicitement qu'il faut parfaire l'œuvre. Des moyens additionnels sont nécessaires. Combien ? J'ai quelques réserves sur les chiffres qui ont été cités, à l'exemple de 320 millions, ou du doublement des montants réservés à l'entretien. Tout cela est relatif. Si vous vous basez sur les études européennes, ces chiffres sont contestables. Cependant, il faut investir plus de moyens dans notre réseau, j'en conviens. Comme vous le dites, le budget est une question de choix. Croire que l'on va doubler le budget de l'entretien est un leurre. Cela ne pourrait se faire qu'au détriment d'autres politiques. Il faut aborder le problème avec réalisme. Depuis des années, je transfère des travaux d'investissement vers des travaux d'entretien et je me consacre aux travaux de sécurisation. C'est la raison pour laquelle j'ai toujours indiqué qu'il fallait trouver une source extérieure de financement et que j'ai plaidé pour la vignette. On en comprend donc la nécessité. Combien cette vignette rapportera-t-elle ? Sur base des chiffres en ma possession, on peut espérer un rendement de deux millions d'euros par mois, avec la répartition de 75 % pour les routes et 25 % pour les politiques de mobilité du Ministre Antoine. Cela sera-t-il suffisant ? Je ne saurais l'affirmer, mais il est certain que l'apport additionnel

d'une vingtaine de millions ne pourra qu'améliorer la situation. J'ai toujours dit et répété que je préfère une vignette au niveau national. Une nouvelle réunion de concertation est en cours. Un syndicat d'étude a été mis en place, un projet est déjà très avancé et un accord de répartition existe. Toutefois, force est de constater qu'à la fin de l'année 2007, la volonté politique n'existait plus partout. Or, comme vous le savez, un accord de coopération est nécessaire. La Flandre plaide pour une formule au kilomètre, ce qui devient techniquement de plus en plus possible. Je préférerais, pour ma part, un système forfaitaire, ce qui n'exclut pas une évolution dans le temps. Pourrait-on le faire uniquement au niveau wallon ? Juridiquement, sans aucun doute. Une fois toutes les formes de négociation épuisées, j'inviterai à innover en la matière, comme nous l'avons fait pour l'éco-bonus. Je suis bien conscient du « problème » européen. La formule déclinée, selon laquelle les Wallons ne paieraient pas la vignette est un raccourci juridique. C'est évidemment plus subtil que cela. Rien n'empêche de revoir la fiscalité automobile et de faire en sorte que les Wallons y gagnent. Vous me demandez régulièrement de diminuer la fiscalité, on pourrait y réfléchir. Il est exact que le rapport met en exergue d'autres problèmes dans l'organisation du département des travaux publics. J'ai transmis le rapport au Secrétaire général, ainsi qu'aux différentes directions afin d'améliorer le fonctionnement de cette grande administration. Cela ne veut toutefois pas dire que rien ne va. La question d'améliorer les services se retrouve dans de nombreuses entreprises privées. Quant à la SOFICO, il reste deux tronçons à réaliser : la sortie Sud de Charleroi et le tronçon Cerexhe-Heuseux. Je ferai tout pour les terminer. Il s'agit d'une nécessité pour le développement de la Wallonie. J'attire toutefois votre attention sur le fait que, contrairement à ce qu'affirme M. Wesphael qui dit n'importe quoi, la SOFICO ne saurait intervenir sur le réseau ordinaire mais uniquement pour le réseau européen et les chaînons manquants.

M. le Président. – *La parole est aux intervenants qui souhaiteraient répliquer aux propos du Ministre.*

M. Serge Kubla (MR). – Monsieur le Ministre, vous avez fait un petit acte de contrition. Toutefois, les péchés sont si graves que cela ne saurait suffire. De graves problèmes ont été mis en évidence et il est certain que le retard pris à les résoudre vous coûtera très cher. Il vous est impossible de suivre le rythme et la situation ne peut, dès lors, que s'aggraver. Concernant la vignette, vous reconnaissez que c'est insuffisant. À partir du moment où vous diminuez les impôts des Wallons et que vous les remplacez par une vignette qui n'existait pas auparavant, il s'agit d'une opération nulle pour eux et il est indéniable que les Wallons paieront la vignette comme tout le monde. Par contre, l'affirmer de cette manière, c'est adresser un signal d'alarme à l'Europe. Les fonctionnaires européens lisent régulièrement la presse francophone et, chaque fois qu'une aide particulière se met en place, nous devons rendre des comptes. Il est bien question de diminuer une taxe pour en payer une autre. Par ailleurs, je ne suis pas sûr que les choses fonctionneront, ne serait-ce qu'à cause de cette différence de traitement des personnes. Bref, je ne suis pas convaincu.

M. Dimitri Fourny (cdH). – Les moyens demandés sont ce qu'ils sont et l'effet boule de neige est à craindre. Dernièrement, vous vous êtes occupé des abords des autoroutes par souci d'image mais, pour que cette dernière soit bonne, il faut aussi faire en sorte que nos autoroutes ne ressemblent plus à des tôles ondulées. Il est nécessaire, au niveau des budgets, de continuer à explorer les pistes utiles pour obtenir plus de moyens. La SOFICO est un outil qui ne doit pas être négligé. Il est primordial de remettre nos routes en état et ce, d'une façon telle qu'elles le restent. Vous évoquez le caractère forfaitaire de la vignette. Je partage votre point de vue. Je suis persuadé que c'est une bonne solution et je ne serai pas aussi critique que M. Kubla, en disant qu'il ne s'agirait que d'une opération blanche. Il faut bien chercher des mesures pour trouver de l'argent. Enfin, j'ajoute qu'il serait intéressant de consacrer des travaux thématiques liés à ce sujet dans notre Commission de l'Équipement.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je pense que nous sommes dans un débat de fond, un débat dans lequel existe une opposition flagrant entre la position du

Gouvernement et celle du Groupe Écolo. Si nous devons accorder d'autres missions à la SOFICO, il faudrait impérativement modifier le décret SOFICO. Je pense que 400 millions d'euros pour l'entretien du réseau constituerait un bien plus important que la construction de nouveaux tronçons autoroutiers. Prenez pour exemple la Ville de Lille : le socle de son redéploiement économique est passé par une circulation fluide et moderne. Je pense que nous n'aurons pas les moyens budgétaires suffisants avec la mise en application de la vignette. Nous ferons le bilan en juin 2009.

M. Edmund Stoffels (PS). – *Je me rends bien compte que certains accordent beaucoup d'importance aux éléments avancés dans le Rapport de la Cour des comptes alors que d'autres sont plus nuancés. Face aux critiques inscrites dans le Rapport, je me pose une question : où sont les ingénieurs ? À la Cour des comptes ou au MET ? La Cour des comptes s'est penchée sur le fonctionnement de l'administration liée au secteur routier. Je pense que nous devons nous concerter pour analyser d'une meilleure façon les besoins budgétaires concernés et les comparer à ceux d'autres secteurs également consommateurs de gros budgets.*

M. Herbert Grommes (cdH). – *Je n'ai rien à ajouter.*

M. Jacques Gennen (PS). – *Je remercie M. le Ministre d'avoir pris une certaine distance par rapport au texte émis par la Cour des comptes. J'aimerais souligner le fait que l'administration manque cruellement d'ingénieurs. Ceux-ci ne sont pas attirés par les conditions de travail proposées par les services publics. Je pense qu'il y a là un problème à creuser.*

M. Richard Miller (MR). – *Je n'en veux pas à M. le Ministre de ne pas avoir répondu à ma question puisque je n'étais initialement pas inscrit dans le débat. Je maintiens toutefois ma question. Il est assez troublant de voir que la Province du Hainaut « cartonne » avec des chiffres alarmants de décès sur la route. Il y a là un problème évident qui doit être cerné et réglé. Par ailleurs, je*

n'ai pas critiqué le MET. J'ai seulement souligné qu'il y avait des difficultés et, dans ce cas, il est normal de s'intéresser à ce que fait le MET pour y répondre.

Parlement Wallon – Séance publique du 16 janvier 2008.