

M. Dimitri Fourny (cdH). – Durant cinq années, j'ai eu l'honneur de présider la Commission relative aux infrastructures routières et de voir l'évolution de ce dossier à travers le temps. Malheureusement, force est de constater que certaines situations se sont aggravées. Ma réflexion a été formée à partir d'un cas malheureux, à savoir l'E411 qui a été refaite pour 180 millions d'euros. Les travaux à peine terminés, de petits trous sont apparus sur de nombreux kilomètres, puisque le revêtement se dilatait. Très vite, on s'est aperçu qu'il y avait un problème au niveau de la conception et de l'établissement du cahier des charges. La réparation a coûté deux millions d'euros et a causé des désagréments aux riverains et aux touristes pendant près de trois ans. Ces constats ont été posés. Ils ont abouti, en 2008, à une résolution que j'ai cosignée avec mon Collègue M. De Lamotte visant à réaliser un audit général du mode de fonctionnement du Ministère, de l'état de nos routes, de la manière dont les marchés publics sont attribués et de voir comment on pouvait, à l'avenir, apporter des réponses impérieuses pour remettre ce réseau à niveau. Une des mesures rapides de cette résolution est la prise de conscience par le Gouvernement et la décision d'une enveloppe extraordinaire de 600 millions pour permettre la mise à niveau du réseau au moyen de 1.100 chantiers. Nous ne verrons pas les résultats dans quinze jours. Il faudra cette législature et nous espérons que vous pourrez très rapidement mener à bien l'exécution de ces travaux. Trois problèmes ont ainsi été mis en évidence. D'abord, celui du sous-investissement. On a beaucoup travaillé avec des rustines, mais on n'a pas travaillé en profondeur parce que, selon les normes internationales, l'investissement budgétaire consacré d'1,5 % de la valeur patrimoniale du réseau est insuffisant. Nous devons donc atteindre 2 % pour pouvoir assurer la remise à niveau et l'entretien complet du réseau routier. La question des moyens budgétaires renvoie à la question du financement. La question a été posée et notamment à travers le débat sur la vignette autoroutière. Ce dossier n'a toujours pas abouti depuis des années, mais je pense qu'il est temps d'avancer. Différentes réflexions se sont portées au Nord avec la question d'une taxation au kilomètre parcouru pour amortir et refinancer le secteur, Bruxelles parlant de péage et la Wallonie de la possibilité d'une vignette forfaitaire. Dans notre région, qui est beaucoup plus rurale, la mesure la plus équitable est l'application d'une vignette forfaitaire. La semaine dernière, au Sénat, M. Schouppe était interpellé à ce sujet. Il en a profité pour faire une réflexion globale rappelant à cette occasion qu'il s'agissait d'une compétence régionale, exclusivement régionale, mais que, pour l'utilisation de la voie publique, une réflexion entre les trois Régions serait profitable. Je pense que c'est une bonne analyse. Une réunion est prévue dans les prochaines semaines. Pourrez-vous nous en rendre compte ? À mon sens, il serait bon d'imaginer la mise en place d'un système uniquement wallon pour le financement de la remise en état de nos routes.

P.W. - C.R.A. 10 (2009-2010) - mercredi 3 février 2010 43

Le deuxième élément réside dans les marchés publics. Il s'agit d'un problème récurrent qui doit être prioritaire. La première question à ce sujet est celle de l'élaboration du cahier de charges. Les techniques concernant celui-ci ont évolué, de même que la qualité des matériaux utilisés et il y aurait donc lieu de l'adapter. Une autre problématique concerne l'attribution des marchés publics au moins disant. Elle devrait être

revue pour l'attribution au mieux disant. Enfin, élément extrêmement important dans le chef des entrepreneurs, il s'agirait de l'obligation de résultats pour les entrepreneurs avec un contrôle exigé des travaux. Force est de constater qu'actuellement, il n'y a pas suffisamment de contrôles. Les entrepreneurs peuvent agir selon leur gré. Il s'agit donc de contrôler la qualité et la performance. J'en reviendrai également à une initiative prise par mon Collègue, Michel Lebrun, lorsqu'il était Ministre, d'élaborer une obligation de résultats pour les entrepreneurs avec une garantie décennale. Des renseignements avaient été pris par l'administration mais pour des raisons de conjoncture, cette proposition n'avait pas pu être mise en place. Ce cahier de charges n'en avait pas moins comme avantage une obligation de qualité sur une période de dix ans. Cela évite des travaux dont la qualité n'est pas suffisante. Il n'est pas admissible que, lorsqu'il y a trente degrés, ce qui n'est quand même pas une température exceptionnelle, l'autoroute fonde. Ces éléments ne sont plus admissibles dans une région digne de ce nom. J'en appelle donc à ce que vous preniez ce dossier en charge. J'ai également eu l'occasion de lire dans la presse que le SPW a l'intention de procéder à l'auto-contrôle des entrepreneurs. J'ai failli en tomber de ma chaise ! Honnêtement, cela ne va pas. Il faut vous saisir de ce problème. Le troisième problème concerne le saupoudrage. Quel cadastre avez-vous pu faire au sein de l'administration afin d'éviter le saupoudrage que nous avons connu et qui a amené à la réfection parcellaire des routes ? Quelles sont les priorités que vous avez déterminées ? Quels moyens avez-vous attribués à cette politique ? Enfin, dans les maux, il y a également la question de la circulation des poids lourds. Les poids lourds et leur surcharge entraînent une dégradation importante de nos routes. La surcharge des camions, selon une étude du VAB, coûte au Nord 15,5 millions d'euros par an. Le passage d'un camion sur nos routes équivaut au passage de dix mille véhicules. S'il est surchargé, il équivaut à 245 mille voitures. Selon la Police fédérale, 60 % des camions sont en surcharge et provoquent des dégâts. Il y a là des mesures urgentes à prendre pour contrôler ces surcharges et prévenir les dégâts ainsi occasionnés. Une concertation avec la Police fédérale devrait être mise en place rapidement et des installations de pesage des camions rapidement mises en usage. C'est urgent. J'en viens à la question de la Sécurité routière et de la problématique des radars. Je pense que vous l'avez abordée sous le bon angle. La mise en place de panneaux pour indiquer les radars est une bonne chose. Aviser les gens, un kilomètre à l'avance, de l'installation d'un radar à un endroit jugé accidentogène, est une prévention telle que devant être continuée. Je ne suis pas pour une répression à tout prix. Je ne pense pas qu'il faille placer des radars partout. Nous devons agir au niveau de la prévention avec les panneaux, avec la répression quand c'est nécessaire, et là, une concertation doit être menée avec la Police fédérale pour réfléchir à la mise en place de radars mobiles aux lieux accidentogènes. En effet, le fait de vouloir éviter les contrôles de vitesse de la Police aux lieux convenus est tout autant risqué d'accident. Une réflexion de la Police fédérale devrait avoir lieu à ce sujet pour

déterminer la mise en place de radars mobiles. Selon moi, la répression à tout crin n'est pas la bonne formule.

Les routes, elles sont là. Toutes les dispositions utiles doivent être prises pour les entretenir afin qu'elles représentent dignement l'image de notre Région.

M. Benoît Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Je remercie chacun des intervenants d'avoir alimenté ce débat concernant un dossier

très important qu'est la sécurité routière et la qualité des infrastructures, étant entendu qu'il touche à la réalité

économique de toute la Région wallonne, à la logistique et à l'image globale de la Région wallonne.

En bref,

la réalité de la qualité de notre réseau routier est une priorité absolue.

Dès que j'ai pris mes fonctions, malgré l'excellent travail parlementaire sous la précédente législature au

niveau des constats, j'ai demandé à obtenir rapidement des précisions sur la qualité du réseau et ses aspects de

sécurité. Au-delà de la réalité de ces éléments, j'ai fixé différents objectifs, comme celui de réaliser une

cartographie sur les aspects de sécurité et de qualité du réseau. Cette cartographie doit pouvoir nous aider sur le

plan de l'objectivité de notre analyse.

44 P.W. - C.R.A. 10 (2009-2010) - mercredi 3 février 2010

Il faut par ailleurs disposer des moyens budgétaires nécessaires. Le Gouvernement s'y est engagé. Il fallait

tout d'abord voir où nous en étions. Il n'y a pas eu de prêt octroyé par la BEI. Par conséquent, nous ne disposons pas, aujourd'hui, des 600 millions d'euros dont on a parlé.

Quand j'ai pris le dossier au mois de juillet, j'ai constaté qu'il fallait réformer la SOFICO pour rendre éligibles les possibilités d'octroi de prêts. Il fallait sortir des acteurs privés et désigner un réseau structurant

qui sera confié à la SOFICO. J'ai négocié cette semaine avec la BEI. Je mettrai tout en oeuvre, et la réforme de

la SOFICO le permet, pour obtenir un prêt-cadre global pour, au fil des travaux, rentrer les dossiers selon un

« hit-parade » établi d'après les critères de sécurité et de qualité du réseau.

Nous pourrions « réfectionner » notre réseau en profondeur, et pas seulement boucher les trous. Il y a également d'autres dossiers prévus, comme celui des écluses et celui des contournements,

particulièrement le

contournement de Couvin. On m'a interrogé à de nombreuses reprises, et je le redis une nouvelle fois : les

contournements ne feront pas partie de l'enveloppe du prêt-cadre, ce sont des dossiers distincts, ils permettent,

par leur ampleur, d'obtenir un financement distinct.

Avant mon arrivée, il y avait un opérateur, la SOFICO, qui s'occupait du revêtement. L'administration, quant à elle, s'occupait de l'éclairage, des abords et des ouvrages d'art. Avec la réforme de la

SOFICO,

approuvée par le Gouvernement, la SOFICO va s'occuper à 100 % des abords, de l'éclairage et des ouvrages

d'art. L'administration s'occupera du réseau dit « secondaire » pour lequel les moyens classiques existent.

J'estime qu'il faut une méthode de travail, une objectivation. Il faut déterminer comment les travaux vont

s'organiser, avec quels critères. Tout le monde recevra les informations nécessaires. Il s'agira d'un tableau qui

prend toutes les données en matière de Sécurité routière ou d'état du revêtement.

J'en viens maintenant au cahier des charges, pour s'assurer que les nouveaux travaux se fassent le mieux

possible. Il a été établi selon le type RW99 avec toute une série d'améliorations. Les cahiers des charges

devaient être revus en profondeur, notamment pour les garanties de contrôle et la responsabilisation des entreprises. J'ai demandé à mon administration de faire un comparatif entre nos cahiers de charge et ceux établis en Allemagne, au Luxembourg et en France. En fonction de cela, nous ferons un cahier des charges revu et corrigé, de meilleure qualité. Je vous rappelle que le délai de garantie est passé de trois à cinq ans. Cela a été décidé l'année dernière.

Suite à différents articles de presse, j'ai été interrogé à propos du contrôle. J'ai lu, comme vous, les appréciations de Via-Control, en l'occurrence de son directeur, selon lesquelles 70 % du réseau sont très fortement dégradés. Via-Control travaille depuis 1971 en la matière. J'ai été étonné des propos selon lesquels les travaux sont réalisés selon des affinités particulières et ministérielles. J'ai écrit à M. Minet pour savoir sur quoi il fondait ses affirmations. Depuis que j'ai pris mes fonctions, ce n'est pas le cas. Je n'ai pas eu de réponse précise de M. Minet, mais il semble que, pour lui, il s'agisse d'interprétations de ses propos. Je demande à tous ceux qui citent les chiffres relatifs à la dégradation des routes de m'apporter des éléments pointus, précis. Effectivement, une partie du réseau est fortement dégradée, mais il faut travailler objectivement, avec précision.

Concernant Via-Control, j'ai demandé à mon administration de me dire dans quel contexte de marché public, d'appel d'offres, cet organisme a pu fonctionner, avec quelles performances, quel retour ? S'ils sont peu nombreux et qu'ils sont eux-mêmes peu contrôlés, cela me laisse perplexe. Via-Control, ce sont à la fois des entreprises qui sont présentes dans le conseil d'administration, mais également des fonctionnaires. J'ai demandé pourquoi on retrouvait des contrôleurs et des contrôlés dans le même organisme. C'est interpellant.

Certains ont parlé d'un auto-contrôle des entreprises. Il n'en est pas question. L'entreprise ne se contrôlera pas elle-même, certainement pas, elle devra envoyer des éléments précis sur la qualité des matières employées, donner des informations tout au long des travaux. Il faut, en Région wallonne, un contrôle accru de la réalité des chantiers.

Un aspect important du dossier, ce sont les pénalités et les sanctions, et notamment l'agrément. Ce n'est pas tout de pénaliser une entreprise, de l'enjoindre de payer une somme d'argent. Il faut pouvoir envisager de l'exclure d'un marché public futur si elle ne respecte pas ses engagements. Nous envisagerons cette possibilité.

M. Dimitri Fourny (cdH). – La réponse du Ministre n'est pas molle, c'est une réponse réaliste. Il y a unanimité concernant l'état de nos routes et concernant les besoins. Le montant de 600 millions d'euros a été décidé en 2009, et pas en 2008. Il y a eu les élections dans l'intervalle et le décret réformant la SOFICO. Cette réforme ne vient pas de nous mais de l'Europe. Nous avons agi en fonction des délais imposés. Il faut tenir compte de cette réalité.

J'encourage le Gouvernement à prendre toutes les mesures pour améliorer la qualité des cahiers de charges et pour que les travaux commencent dans les plus brefs délais. Il importe qu'un financement de la BEI puisse intervenir le plus rapidement possible.