

La remise en état du réseau routier et autoroutier wallon suite aux conditions climatiques exceptionnelles de ce début d'hiver

17 janvier 2011 | Question orale de M. Dimitri FOURNY à M. le Ministre Benoit LUTGEN

Monsieur le Ministre,

Comme nous pouvions nous y attendre, certaines parties du réseau routier wallon ont beaucoup souffert des conditions climatiques exceptionnelles de cet hiver ainsi que de l'épandage de fondants chimiques.

Récemment, la Région wallonne a même été obligée de fermer à la circulation certains axes, comme à hauteur du viaduc de Rhisnes, sur la E42 et ce, afin de préserver la sécurité des usagers.

Malheureusement, la météo hivernale ne permet pas toujours de procéder aux réparations dans de bonnes conditions. Ainsi, le tarmac posé à froid n'a tenu qu'en de rares endroits. Evidemment, on ne peut laisser le réseau routier dans un tel état. Les routes doivent être accessibles et sécurisées. Il est de la responsabilité de la Région, mais aussi des autorités communales de tout mettre en œuvre pour rencontrer ces objectifs. Qu'est-il prévu par rapport aux réparations ? Agir dès à présent, avec le risque de devoir recommencer ou attendre le printemps pour disposer de meilleures conditions ?

Les nids de poules, fissures, et autres dégradations ont par ailleurs fait exploser le nombre de plaintes. La Région wallonne a dernièrement vu un pic de demande d'indemnisations. Au cours des onze premiers mois de l'année 2010, on comptait 2.025 dossiers de plaintes. Le risque est grand de voir ce chiffre augmenter.

Monsieur le Ministre, le Plan « Routes » que vous nous avez présenté il y a maintenant plusieurs mois est ambitieux et permettra à notre Région de retrouver des routes sûres et de qualité.

Les travaux de rénovation ont naturellement été stoppés durant la période hivernale mais aujourd'hui, nous nous trouvons face à une situation qui demande des réponses urgentes. En attendant donc la reprise des travaux « de grande ampleur », quelles solutions sont donc envisagées ? Est-il prévu de colmater les brèches avec la technique du tarmac à froid, par exemple ? Quels aménagements sont prévus afin de sécuriser les tronçons du réseau routier et autoroutier qui le nécessitent ?

Les priorités dans l'échéancier de la remise en état du réseau sont-elles revues ? Si oui, de quelle manière ?

Merci pour votre réponse.

Réponse de M. Lutgen, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine

Merci, Madame la Présidente, et merci à chacune et chacun des parlementaires qui m'ont interpellé sur ce dossier.

M. Dupriez, vous avez dit tout à l'heure « je ne voudrais pas être à votre place ». Eh bien si, parce que, quand on veut s'investir politiquement, que l'on a des convictions et de l'engagement, on prend, on fait des choix qui sont difficiles en termes de compétences, mais c'est là aussi que l'on peut apporter une plus-value. En tout cas, on essaie, modestement, avec d'autres, en équipe, avec le concours de beaucoup, d'améliorer la situation.

Je savais très bien, et ma formation politique aussi, qu'en prenant la compétence des travaux publics, puisqu'un diagnostic avait été fait de façon constante par mon ami Dimitri Fourny notamment, que c'était effectivement un défi important pour toute la Wallonie. Mais c'est d'abord un défi sur le plan de la sécurité routière. Cela, c'est clairement le fil rouge. Je n'ai pas besoin, croyez-le bien, d'avoir des jugements, que ce soit pour Verviers ou pour d'autres, pour prendre pleinement la mesure de la responsabilité morale, vous entendez bien, la responsabilité morale et politique qu'est la mienne et qui est la vôtre aussi, dans toute une série de communes, dans toute une série d'endroits.

Ce n'est pas cela qui m'effraie. Pour vous rassurer, Monsieur Mouyard - et vous discuterez avec M. Fourny pour qu'il vous recadre sur le plan des aspects juridiques -, ce n'est pas cela qui m'effraie. Moi, ce qui effectivement conduit ma politique et les défis que je veux mener avec l'ensemble du gouvernement, c'est de faire diminuer le nombre d'accidentés, le nombre de tués et de blessés sur nos routes, qu'elles soient régionales, provinciales ou communales. Croyez bien que c'est cela qui m'anime chaque jour, chaque minute, chaque instant, 24 heures sur 24, toute la semaine, et qu'il est possible de gérer cela avec d'autres compétences. C'est même parfois intéressant, Monsieur Mouyard, puisqu'il y a des synergies, on l'a vu tout à l'heure, par rapport à des questions qui ont été posées sur des axes qui sont liés à des politiques, notamment les abords de route, les aspects de mobilité, les aspects évidemment qui concernent la gestion globale d'un territoire au niveau wallon.

Donc, responsabilité morale par rapport à chaque usager, responsabilité politique certainement, mais aussi défi important sur le plan économique, tant sur le réseau routier que sur le réseau fluvial, et on peut les mettre en parallèle. Le développement de notre réseau fluvial, on en a parlé tout à l'heure au travers du Trilogiport notamment, mais on peut prendre d'autres projets de l'autre côté de la Wallonie, aux portes de la France, c'est aussi le développement de l'emploi, de nos entreprises et ce, de la façon la plus durable possible. Si on utilise au maximum le réseau fluvial, on épargne d'autant aussi la charge, dans tous les sens du terme, sur notre réseau routier. Donc, ce défi de la mobilité, ce défi, tous ensemble, du développement économique de la Wallonie, passe effectivement par le réseau routier, le réseau fluvial, on le sait, toute une série d'études l'ont démontré à souhait. C'est tout le développement des zonings sur le plan des entreprises dans le domaine de la logistique.

Nous sommes au cœur de l'Europe, notre défi est donc à la fois de la sécurité routière, mais aussi de la mobilité, du développement de l'emploi dans notre région et enfin, d'une certaine image que l'on peut avoir, d'une certaine fierté qu'on doit trouver, retrouver, de notre région. Cela passe aussi par cela.

Pour cela, il faut aussi effectivement se fixer des priorités, on ne peut pas tout faire. J'ai beaucoup apprécié l'intervention de M. Bolland. N'importe comment, dans n'importe quel sens, on doit se fixer des priorités. Les priorités que je me suis fixées, c'est de mettre de l'ordre quant à la réalité de la responsabilité de chaque acteur ; responsabilité de la SOFICO, responsabilité du SPW.

Première chose, vous avez voté ce décret qui a permis non seulement d'accroître la responsabilité de chacun, mais aussi d'obtenir - et c'était le couloir nécessaire - du financement au travers de la Banque européenne d'investissement, laquelle a donc approuvé ce financement. Les conventions ont été signées et cela ne s'est pas fait d'un claquement de doigts. Il a fallu travailler en amont, notamment sur - et c'est une nouveauté - une hiérarchisation des travaux. Mettre de l'ordre, c'est cela, c'est se dire que, par rapport à l'ampleur de l'ensemble de la remise en état de notre réseau routier, nous devons avoir un ordre de priorité. Ce n'est pas le ministre tout seul qui décide de faire cela là où plutôt là, suivant la pression - selon l'expression de M. Bolland - de l'un ou l'autre intervenant ou de la sympathie que l'on peut avoir pour l'un ou l'autre.

Non, trois critères ont déterminé le plan routes : le critère de la sécurité routière, le critère de la qualité du revêtement et le critère de la mobilité. C'est finalement ce que je vous ai dit en introduction, ce sont des défis à la fois de diminuer le nombre d'accidents, mais aussi de faire en sorte que le développement économique de notre région puisse se faire. La fierté aussi, c'est le confort pour les usagers en termes de qualité de revêtement.

Ces trois critères ont déterminé l'ensemble du plan Routes - 575 chantiers - approuvé par la BEI pour l'essentiel de ses chantiers, puisqu'ils ont été regroupés en 37 grands chantiers que nous devons mettre en œuvre ou qui ont pour partie déjà été mis en œuvre l'année dernière. Reconnaissez que le plan a été approuvé au niveau de la BEI au mois de mai-juin de l'année dernière, qu'il y a toute une série de travaux qui ont eu lieu, que toute une série d'usagers et tout le monde s'est étonné du nombre de travaux qui avaient déjà lieu l'année dernière, et on sait très bien qu'on va y aller de façon croissante.

Alors, effectivement, une réforme, ça ne se fait pas comme ça ! On avait un système X et on passe au système Y du jour au lendemain. Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne. On passe effectivement d'une façon de travailler à une autre façon de travailler. On ne pouvait pas comme ça dire « pendant deux ans, on va tout arrêter, il n'y aura plus de travaux, on va tous réfléchir et voir comment on va pouvoir faire ». Non ! Il y a encore des travaux qui ont eu lieu l'année dernière qui étaient des travaux qui dataient parfois d'adjudications d'il y a deux ou trois ans avec des niveaux de garantie qui étaient toujours de trois ans. Exemple très concret, Madame Barzin, la Nationale 4 et la portion dont vous parlez, c'est la société Betonac - comme ça, elle aura une mauvaise publicité, tant pis pour elle - qui a reçu ces marchés. Les travaux ont eu lieu en 2007, période de trois ans de garantie. Le SPW a donc fait le constat en fin de garantie, puisqu'il y a un constat de réception du chantier qui doit être fait en fin de garantie, donc en juin 2010. On a constaté des carences au niveau de ce chantier et tout cela est en litige et se retrouvera sans doute devant un tribunal puisque la société, l'entreprise, conteste la réalité, pas de la qualité de la route, cela, elle ne le conteste pas, mais elle dit que c'est la faute du cahier des charges, et caetera.

Si je prends l'exemple de l'avant/après, la garantie est aujourd'hui de cinq ans, elle est passée de trois à cinq ans ; de cinq à dix ans pour les réfections en profondeur. Est-ce suffisant ?

C'est un élément. Il y a bien sûr d'autres éléments qui peuvent améliorer structurellement l'ensemble du réseau, comme M. Fourny l'a dit. Il y a les garanties, bien sûr, mais il y a aussi l'ensemble du contrôle, la surveillance des chantiers et croyez bien qu'il y a encore énormément d'efforts qui doivent être réalisés à ce niveau-là, d'abord non seulement la connaissance, les compétences, mais aussi la vigilance et la volonté de pouvoir vérifier, contrôler, inspecter chaque chantier au niveau de la région, de pouvoir aussi exclure - vous entendez bien, exclure le cas échéant - des entreprises qui, effectivement, de façon récurrente, font du travail, oserais-je dire, pour le moins - je vais être très diplomatique en le disant - aléatoire sur le réseau, avec certaines réussites et puis, parfois, on constate qu'après un an, deux ans, trois ans, il y a des difficultés sur ces chantiers. Il y a des entreprises qui travaillent très bien et qui doivent aussi pouvoir être récompensées et soutenues au niveau de notre région.

Bref, vous aurez compris que ce n'est pas un défi qui est évident, ce n'est pas un homme seul qui peut le réaliser, on peut le réaliser tous ensemble, en travaillant de façon intelligente. Quand je dis tous ensemble, c'est région, commune, province, bien sûr, en synergie. M. Mouyard l'a relevé, M. Bolland l'a relevé aussi, elle est nécessaire dans l'organisation des travaux entre l'ensemble des acteurs régionaux et communaux. Mais cet élément-là se trouve déjà dans le plan routes, cet élément de la mobilité, parce que, si on devait réaliser l'ensemble des routes qui demandent une réflexion en profondeur, il n'y a plus personne qui prendrait sa voiture, vous seriez tous à vélo, avec M. Dodrimont, on irait tous passer sur le côté parce qu'il n'y a plus personne qui pourrait rouler.

Donc, il y a une programmation qui se fait aussi en tenant compte effectivement des aspects de mobilité pour que l'on puisse continuer à circuler malgré l'augmentation du nombre de chantiers. Tout ce que je viens de faire ici, ce sont des rappels. Je ne suis pas en train de dire, je ne passe mon temps à faire le procès des uns et des autres. Il y a une situation structurelle qu'il ne faut jamais oublier. Il y a treize milliards d'euros, je vous le rappelle, de recettes fiscales liées à l'automobile, qui traînent toujours au fédéral. D'accord ? Alors, il y a une régionalisation des routes qui a été faite de manière un peu particulière. Cela m'amène à dire, et je l'ai déjà dit pour l'agriculture tout à l'heure, lorsque nous avons eu la discussion avec la Cour des comptes, c'est clair qu'on a dû réinjecter, au niveau du Gouvernement wallon, 45 millions d'euros pour faire face à cette obligation de responsabilité, de compétence, au niveau agricole. Mais ce qui s'est passé au niveau des routes et de la régionalisation des routes, on remarque que, structurellement, puisqu'il y a quand même des difficultés aussi à Bruxelles et en Flandre. Même si nous avons une propension à trouver que nous sommes les moins bons du monde, il ne faudrait quand même pas dire qu'il n'y a pas de problème dans les autres régions parce que, structurellement, il y a un problème de financement. Je suis pour plus de compétences, pour plus de responsabilités, mais pour plus de cohérence, je n'ai pas peur de le dire, mais à certaines conditions. Si c'est pour ne pas avoir les moyens de nos ambitions, cela ne m'intéresse guère et cela mettra à mal nos contribuables et l'ensemble de nos concitoyens. Ce n'est pas sérieux et ce n'est pas crédible pour qui que ce soit.

Structurellement, il y a eu un sous-financement. Alors, c'est vrai que nous avons maintenant des moyens qui sont dégagés grâce au parcours que nous avons pu établir à la fois vis-à-vis de la BEI, à la fois vers d'autres organismes bancaires, à la fois aussi de recettes et de fonds propres mobilisés au niveau de la SOFICO pour rénover l'essentiel du réseau durant les cinq, six, sept prochaines années.

Pour répondre à une de vos questions, il y a effectivement des chantiers qui vont venir

s'additionner suite à ce qu'on a constaté ces derniers jours. Mais l'essentiel des dégradations était connu et ces dégradations étaient répertoriées, point par point. Elles ont fait l'objet d'une attention mètre par mètre de la société Arcadis qui a établi l'ensemble du plan sur le réseau structurant. Il reste le réseau SPW puisque cela a été évoqué par certains. Le réseau SPW recevra 30 millions d'euros environ en plus par an de par la ventilation qui se fait entre SOFICO et SPW pour mener à bien ses missions.

Est-ce suffisant ? Je ne peux pas vous le dire aujourd'hui, puisque le plan Routes du réseau secondaire doit être établi aussi au niveau du SPW, il doit faire l'objet exactement de la même méthode de travail, tout le monde le comprendra. Même chose d'ailleurs, au niveau des communes. J'inviterai les communes, avec un programme simplifié, pour que le réseau communal fasse la même démarche, critères de sécurité routière, mobilité et critères qualité de revêtement, avec évidemment des adaptations : on n'établit pas des travaux pour une autoroute de la même manière que pour une route de village, ne fût-ce que pour des passages pour piétons et il y a toute une série d'aménagements qui ne sont pas les mêmes. Mais en tout cas, la détermination des objectifs et des critères doit être exactement la même et l'utilisation doit être aussi cohérente sur l'ensemble du réseau.

Donc, la cohérence, c'est aussi grâce à ces logiciels, grâce à l'ensemble des méthodes de travail qui sont similaires entre les différents acteurs et entre les différents responsables au niveau des différents réseaux. C'est la responsabilité de la région de donner l'impulsion. J'ai donné l'impulsion la plus importante sur le cœur du réseau, c'est vrai. Le cœur du réseau, ce sont les autoroutes, ce sont les routes régionales les plus importantes, les deux fois deux bandes. Cela ne veut pas dire qu'on abandonne le reste, puisqu'il y a des moyens complémentaires, mais c'est d'abord là qu'on travaille.

Au-delà de cela, il y a maintenant et demain. Mais maintenant, c'est aussi important, et je le comprends parfaitement. Vous avez évoqué toute une série d'endroits, j'en connais la plupart parce que j'ai beaucoup circulé, non pas pour me promener durant ces dernières semaines, mais pour constater moi-même les problèmes et y apporter des réponses. J'ai aussi organisé différentes rencontres avec l'ensemble des directions pour qu'elles établissent un plan, un cadastre des différents points noirs, qu'elles mettent des priorités à l'intérieur de ces points noirs parce qu'on ne peut pas tout faire comme ça, du jour au lendemain, surtout qu'on a besoin de conditions particulières sur le plan météorologique, cela a été rappelé tout à l'heure. Faire en sorte aussi que ce plan soit parfaitement déterminé par direction et coordonné entre les directions.

C'est aussi une première, cela n'existait pas nécessairement auparavant, sans reproche vis-à-vis de qui que ce soit, il y a des travaux qui ont eu lieu dès que les contraintes étaient levées. Les contraintes, c'est la météo : pluie, froid. Nous avons utilisé les techniques adaptées chaque fois en fonction de ces conditions météo. On a utilisé des techniques d'asphaltage à froid parce qu'il n'y avait pas d'autre technique disponible. On fait des travaux d'urgence qui ne tiennent pas longtemps, mais on ne peut pas nous dire deux choses ; d'une part, qu'il faut faire quelque chose sinon il va y avoir des drames - comme je l'ai entendu dans une question excellente à la télévision ce week-end qui demandait si on attendait des morts pour réparer les nids de poule, le même média disant aussi que ce sont des réparations qui ne tiennent pas.

Il faut être sérieux : on ne peut pas à la fois demander une chose et son contraire. Il y a des réparations d'urgence qui se font. On sait qu'elles ne sont pas durables, mais on a l'obligation de réparer et de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'accident à ces endroits-là. Cela n'enlève en rien

l'obligation, par la suite, de faire des réfections, qui se trouvent dans le plan Routes, qui sont durables, et là, M. Fourny a parfaitement raison, et d'autres l'ont dit dans leurs interventions, nous devons être très scrupuleux, très attentifs à la bonne exécution, à la bonne réalisation. Et ce que M. Bolland a dit, et je suis évidemment pour qu'il y ait une commission, et qu'on discute en commission dans quelques mois, au mois de mai ou de juin, de l'ensemble des aspects techniques et qu'on vienne expliquer ici à l'ensemble des parlementaires tous les aspects qui concernent ce problème.

Beaucoup de choses circulent, beaucoup de rumeurs traînent, mais il y a aussi beaucoup de vérités qui interviennent sur la qualité des matériaux, sur la vérification du contrôle en amont, durant le chantier, à la fin du chantier, sur les bonnes réceptions, les bonnes ententes qui peuvent exister entre différents intervenants et partenaires. Il y a plein de choses à dire, plein de choses à constater. La référencement, tout cela existe. Beaucoup de choses existent puisque, dans le plan Routes, tout ce travail-là a été réalisé. Qu'on vienne le réexpliquer pleinement, pourquoi pas ? On peut prendre des exemples très concrets, notamment sur tout ce qui est balisage, peinture utilisée sur nos routes avec les conséquences que cela peut avoir sur le revêtement, sur l'utilisation de certains produits, etc. Cet inventaire est totalement minimaliste par rapport à la réalité du défi et de la situation. C'est une bonne idée de pouvoir avoir ces aspects techniques. Des aspects juridiques vont également intervenir. Croyez bien que nous travaillons pour faire en sorte que des entreprises ne nous disent plus, comme c'est le cas de Betonac, : « On a refait, mais ce qui était en dessous n'était pas bon, donc, nous n'y sommes pour rien ». Il y a des aspects juridiques dans la contractualisation qui doivent nous permettre de ne plus engendrer ce type de situation. Des juristes travaillent pour l'instant sur le sujet. Il faut faire en sorte que la responsabilité d'un entrepreneur, lorsqu'il entame un chantier, soit pleine et entière. Cela demande une attention très pointue par rapport à chaque ligne de contrat, par rapport au cahier de charges, par rapport à ces aspects-là. Tout cela prend un certain temps, mais chaque jour, il importe de faire en sorte qu'on augmente en qualité et que tous ces aspects juridiques puissent être rencontrés.

Concernant les dégradations et les travaux d'urgence, vous aurez constaté que, durant ce week-end, nous avons profité de la « fenêtre » de deux jours d'une météo un peu plus favorable, du temps pas trop humide pour intervenir dans des réparations qui sont effectivement provisoires dans différents endroits : sur l'E25 entre Embourg et Beaufays, sur le l'E25 entre Sprimont et Werbomont, entre Herstal et Cheratte, entre Loncin et Waremme, à hauteur de la descente de Cheratte, sur l'échangeur de Loncin sur plusieurs portions, sur les Viaducs de Lavoisier et Hucorne, sur le Viaduc de Rhisnes, entre Thiméon et Courcelles sur l'E42, entre Fleurus et Heppignies sur l'E42, entre Tournai et Hautrage sur l'E42, sur l'E411 entre Wellin et Lavaux, sur l'E411 entre Custine et Rochefort, la N4 entre Courrière et Ciney, à hauteur de Marche-en-Famenne, à hauteur d'Ottignies, entre Champlon et Bouillon sur la N89, sur la l'A54 entre Jumet et Luttre sur la R3 entre Mont-sur-Marchienne et Marcinelle, sur la N5 entre Bertrantsart et Loverval à Gosselie, sur la N5 entre Waterloo et Rhodes-st-Genèse, entre Lamain et Tubize sur l'A8, sur l'A17 entre Marquin et Dottignies et sur l'A19 entre La Louvière et Hensies. Il y a eu effectivement, de façon massive, parce que l'on a organisé des choses. Ce sont des réparations urgentes, mais ce n'est pas pour cela qu'il ne peut pas y avoir un cadastre le plus précis possible. Il y a des sites internet, mais il y a aussi l'ensemble des garde-routes et l'ensemble des responsables de districts qui doivent établir ce plan. J'ai mobilisé l'ensemble des moyens pour que l'ensemble des entreprises qui fournissent du tarmac à chaud puisse en fournir en quantité, en l'occurrence environ 1 000 tonnes ont été posées durant ce week-end.

Sur les coûts que cela représente, concernant notamment le tarmac à froid, Madame Barzin, des nouvelles techniques ont été utilisées, veuillez m'excuser, mais vous aurez cela dans quelques jours. En général, les décomptes de tout cela se feront même plutôt lors de l'ajustement budgétaire. Nous essayerons toutefois de vous donner cela le plus rapidement possible, mais je ne peux pas demander à la fois aux hommes de gérer et de vous donner cela au franc près, minute après minute. Tout le monde peut comprendre cela.

Sur la suggestion de certains experts, et c'est pour cela qu'il serait intéressant d'avoir une commission, de dire - si je prends l'exemple de Rhisnes, Madame Barzin, avec tout le respect que je vous dois et vous savez combien je vous apprécie - qu'il faut racler à 20 cm plutôt qu'à 8 cm, si on racle à 20 cm, c'est le béton que l'on touche et on enlève toute la partie bétonnée. Je ne suis pas sûr que ce soit la solution idéale, sans être un expert, en disant cela de façon absolument modeste par rapport à votre intervention.

Il y a toute une série d'autres éléments qui permettent finalement à la fois d'assurer le plus pressant en termes de sécurité routière et en termes de mobilité, puisque ce sont les deux critères qui ont été utilisés pour l'ensemble de ces réparations d'urgence et dégâts divers, pour être très précis dans les éléments. Il y a tout le programme de réflexion, et, évidemment, la qualité des différents revêtements.

Pour la première fois, toute une série de chantiers en 2010, cela a été une nouveauté, ont été recommencés. Cela veut dire qu'aux entreprises ayant réalisé le travail ou en cours de travaux, nous avons dit - j'ai utilisé ce qu'on appelle le droit de réfaction : «Vous recommencez le travail ! ». Ce droit existait, je n'ai rien inventé, mais, par contre, il n'était pas nécessairement activé. Le directeur général de l'administration, l'ensemble des inspecteurs généraux, des chefs de district savent, je leur ai moi-même dit, que je serai toujours à leur côté pour qu'ils augmentent la qualité, pour qu'ils soient d'une sévérité la plus forte possible dans les exigences que nous devons avoir vis-à-vis des entreprises, mais qu'ils doivent être aussi exigeants vis-à-vis d'eux-mêmes, de l'ensemble du personnel pour apporter le meilleur service possible à l'ensemble des usagers. Reconnaissons qu'ils ont été largement sollicités. On reparlera certainement de l'aspect du déneigement, etc. Il y a des hommes qui, depuis maintenant plusieurs semaines, travaillent. On tire sur la corde au maximum, même sur le plan légal, des heures de travail.

Pour terminer, puisque M. Dodrimont m'interrogeait sur les courses cyclistes, j'ai demandé aux administrations, à l'ensemble des chefs de district lorsqu'ils sont sollicités par des organisateurs de courses cyclistes, de pouvoir prendre toutes les mesures le plus rapidement possible pour les organiser de la meilleure façon qui soit. Chaque année, il y a des parcours qui sont modifiés en fonction de travaux qui ont lieu, au-delà des problèmes des dégâts routiers qui peuvent exister. Je demande aussi aux organisateurs de nous faire les demandes le plus rapidement possible aussi, avec des demandes de tracé parce que, sinon, on perd beaucoup de temps avant qu'une demande arrive au niveau de l'administration. La responsabilité va évidemment dans les deux sens. Il ne faut pas toujours accuser la fonction publique de traîner. J'ai des cas où on demande au dernier moment son autorisation sur un parcours particulier.

Concernant encore d'autres points plus particuliers, je vous ai répondu, Madame Barzin. Le tableau reprenant les points noirs existe et l'ordre de priorité a été fixé. On travaille dans l'urgence, bien sûr. On a commencé les travaux de réparation d'urgence et provisoires dans les endroits qui présentaient le plus de danger au niveau de la sécurité routière, de la mobilité.

Mais, évidemment, nous allons continuer ce travail. Il y a des choses qui vont devoir être recommencées dans les prochaines semaines.

Par rapport à cette sécurisation d'urgence, je rappelle que, dès que les conditions météorologiques seront favorables, et j'espère qu'elles arriveront le plus rapidement possible, l'ensemble du plan Routes qui a démarré l'année dernière, qui a démarré tard et qui s'est terminé tôt - Pourquoi ? Parce que l'hiver a duré tard et qu'il a commencé assez tôt - je n'espère qu'une chose, c'est que l'on puisse le réactiver le plus vite possible par rapport à toute une série de chantiers.

M. Mouyard est venu avec des solutions, ce qui est très bien, notamment sur l'aspect des concessions. C'est un aspect qui m'intéresse beaucoup puisque, je n'ai rien inventé, vous n'avez rien inventé, c'est la Cour des comptes avec l'inspecteur des finances de l'époque, en 1997, qui a fait des propositions en 1997, 1998, 1999 pour dire : « Pour une partie des chantiers, il y aurait un intérêt à les regrouper - ce qui est fait dans le plan « routes », puisque 37 grands chantiers sont regroupés -, et pour ces chantiers, d'avoir à la fois l'aspect investissement/réfection d'une partie du réseau, mais aussi de l'entretien de celui-ci sur une période de dix ou douze ans. ». Ceci permet de donner une certaine garantie de bonne exécution. C'est une approche qui est davantage orientée vers les objectifs à atteindre que vers les moyens à mettre en œuvre. C'est une approche fondamentalement différente de par l'ensemble des cahiers de charges et l'ensemble des éléments qui doivent se retrouver même sur le plan juridique et autres. La SOFICO travaille sur ces éléments-là pour pouvoir le lancer sur certains chantiers. Ne me demandez pas dans quinze jours où j'en suis car cela prendra un certain temps, mais j'ai la volonté claire et nette d'organiser des systèmes dits de « concessions » tels que je viens de les expliquer, impliquant à la fois la réfection, mais aussi l'entretien sur une période de dix ou douze ans, tous deux attribués à une seule entreprise, mais quoi doit avoir les reins suffisamment solides.

On peut toujours aller plus vite. Cela étant, je veux aussi que le monde économique puisse s'organiser par rapport à cela. Si je lance cela demain, seuls quelques grands groupes vont pouvoir répondre à ce type de concessions. Les entreprises wallonnes doivent s'organiser, je leur ai déjà dit à plusieurs reprises. Il y a des consortiums possibles, il y a toute une série de modalités possibles pour répondre à ce type d'approche, demain, qui est une approche de résultats, de durée. Mais il faut aussi avoir, en termes de capitalisation et de caution, les reins suffisamment solides pour répondre à ce type de marché chez nous. C'est une piste, ce n'est pas pour l'ensemble du réseau, c'est pour une partie du réseau. Il y a des gros chantiers qui vont intervenir. On a parlé tout à l'heure de Rhisnes et de toute la dorsale. Sur la dorsale entre Andenne et Jemeppe, on a tout un chantier qui est estimé à 43 millions d'euros environ. Le permis a été délivré et, maintenant, tous les aspects techniques doivent intervenir. Je n'ai pas dit que ce chantier ferait l'objet d'une concession. Si vous me posez la question, je vous y réponds déjà. Tout cela est à l'étude.

Évidemment, tous ces éléments nous permettront, bien sûr, d'améliorer largement l'ensemble de la situation sur le terrain.

Je terminerai, d'abord en vous remerciant, puisqu'on n'a pas trop versé dans la démagogie. C'est toujours un réel plaisir. Ce défi est vrai pour l'ensemble des autorités wallonnes. Bien sûr que je l'incarne plus que n'importe qui, puisque j'ai cette responsabilité personnelle. J'ai choisi de prendre cette compétence, je ne vais donc pas m'en plaindre aujourd'hui. Ce serait malvenu de gémir et de reprendre d'autres personnalités, il faut arrêter. On doit maintenant se

concentrer sur la priorité de l'ensemble des chantiers, sur leur bonne réalisation, en le faisant ensemble et en ayant des objectifs serrés en matière de sécurité routière, de mobilité, mais aussi d'aspects économiques pour l'ensemble de la Wallonie. Je crois que c'est l'objectif de tout un chacun, ici, dans cette commission.

M. Fourny (cdH)

Il n'y a pas pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Là, la démonstration qui nous est faite par M. Mouyard est manifestement éloquente à ce propos.

Je voudrais remercier le ministre sur la manière dont il a abordé le sujet, tant au niveau de l'urgence et des mesures qui sont prises actuellement pour parer au plus pressé, mais surtout pour l'avenir. Sur le fond du problème, je pense qu'il a bien cerné la problématique, les mesures qui devaient être prises pour qu'à l'avenir, on ne connaisse plus ce que nous connaissons maintenant, ces avaries qui deviennent inacceptables parce que des travaux ont été mal réalisés et aussi, la conséquence d'un sous-financement pour nombre de routes, depuis nombre d'années.

Ces enseignements-là, M. le Ministre nous a indiqué qu'il en avait tiré quelques-uns. J'espère que, pour l'avenir, nous n'aurons plus à connaître et à souffrir de ces problèmes qui, malheureusement, sont devenus récurrents ces dernières années, et que nous allons pouvoir tourner, avec les travaux à venir, cette page et cette mauvaise histoire de nos routes wallonnes mises à mal par les nids-de-poule.