



VOIRIES

## Il est "midi moins une" pour les routes wallonnes

P. P.

Mis en ligne le 10/01/2008



Ainsi dit Marc Van Brabant, le président de la Fédération des entrepreneurs de voiries.

Ça va sans le dire : lorsque la Cour des comptes dénonce un manque chronique de moyens pour l'entretien des routes wallonnes, les patrons du secteur (250 entreprises, 8 000 emplois), affiliés à la Fédération wallonne des Entrepreneurs de voirie (Fwev), adhèrent.

Ça va sans le dire; mais ça va mieux en le disant. D'abord, rappelle la Fwev, parce que les voiries régionales ne sont pas les seules concernées : les routes communales le sont aussi, bien plus nombreuses (71 732 kilomètres de réseau communal, contre 869 km d'autoroutes et 6865 km de routes régionales). Ensuite, les problèmes ne sont pas qu'économiques : le secteur en profite pour rappeler divers problèmes administratifs. Exemples : les coordinations insuffisantes de chantiers; les variations de programmations "ingérables" à devoir coller au rythme électoral communal (creux en début de législature locale, pics en fin); la sous-utilisation des moyens d'auscultation du réseau par le Centre de recherches routières (CRR). Encore qu'il y ait progrès, ajoutent les entrepreneurs, notamment via le Comité permanent de concertation pour la construction wallonne : "*Nous ne sommes pas là pour dire Haro ! Nous confirmons les diagnostics, et actons que le dialogue est en cours*", explique Francis Carnoy, le Directeur général de la Confédération de la construction wallonne.

### Vignette insuffisante

Retour aux chiffres. Selon les experts internationaux, explique la Fwev, un entretien normal de l'infrastructure (on ne parle pas de remise à neuf, ni de construction, extension et adaptation du réseau) requiert des montants annuels à hauteur de 1,5 pc de la valeur patrimoniale à neuf du réseau. Cette norme implique qu'il faudrait consacrer en Wallonie, par an, 553 millions à l'entretien des routes locales et 190 à celui du réseau régional. Des montants à comparer à ceux consacrés en moyenne (1998-2004) aux seuls postes d'entretien ordinaire et extraordinaire, de 158 millions/l'an côté local et 91 millions côté régional. Soit, à la place de l'idéal de 1,5 pc, des pourcentages respectifs de 0,4 à 0,5 pc et de 0,6 à 0,8 pc des valeurs patrimoniales. Or, non seulement le patrimoine se dégrade, mais plus on attend pour réaliser les travaux, plus ils coûtent cher. "*Il faut de l'argent, mais aussi travailler plus à temps et plus utilement*", signifie Christian Moraux (CRR).

De l'argent ? Le secteur souscrit au principe de la toujours hypothétique vignette, mais ajoute aussitôt que le rendement escompté de 25 millions l'an est tout à fait insuffisant. Outre une croissance des budgets normaux, les entrepreneurs suggèrent aussi l'instauration de partenariats publics-privés pour de nouvelles infrastructures et la faculté de puiser dans la manne (plus de 100 millions annuels) du Fonds des amendes routières.