

<p style="text-align: center;">Réseau routier de Wallonie Document de réflexion Fédération Inter-Environnement Wallonie – mai 2010</p>

0. Résumé exécutif

La Région wallonne possède, à l'image de la Belgique, un réseau d'infrastructures routières particulièrement dense, héritage de plusieurs décennies d'investissements massifs : entre 1970 et 2008, la longueur cumulée des différents réseaux belges (autoroutes, routes régionales, provinciales et communales) augmentait de 63%.

Les budgets d'entretien du réseau régional, en augmentation notable ces dernières années, demeurent encore bien en-deçà de ce qu'il conviendrait d'allouer pour maintenir le réseau en bon état. Ce défaut d'entretien d'ordre structurel peut être évalué à 1,17 milliards d'euros sur les années 1993 à 2001. L'Administration wallonne tire la sonnette d'alarme depuis des années : « *cette situation constitue un véritable problème car les chaussées dégradées devront d'ici quelques années être remises en état à un coût bien plus élevé* » (DGO1 du Service public de Wallonie).

Le problème du défaut d'entretien des ouvrages d'art est plus prégnant encore que celui des routes. En témoigne l'évolution du nombre de ponts nécessitant des réparations urgentes, qui augmentait de 23 % entre 2003 et 2007 alors que le nombre de ponts répertoriés comme dangereux, à réparer en priorité absolue augmentait de 39 %, passant de 33 à 46 unités.

Sans verser dans l'alarmisme, la situation du réseau routier peut être qualifiée de très préoccupante. Il n'existe que deux types de solutions (heureusement non exclusives) à ce problème. D'une part l'augmentation considérable des budgets d'entretien, d'autre part la désaffectation (au moins partielle, en réservant leur utilisation aux véhicules légers par exemple) de parties du réseau afin d'en ralentir la dégradation.

La Fédération tient à ce que l'analyse intègre le contexte actuel où tant les impératifs environnementaux qu'économiques et sociaux imposent de réorienter les pratiques de mobilité vers les modes alternatifs à la voiture et au camion. Cette réorientation nécessite l'allocation de budgets dont on voit ici qu'ils constituent la pierre d'achoppement du système de gestion du réseau. La Fédération rappelle que, en septembre 2007, elle déposait auprès du Ministre des Travaux publics un appel à moratoire sur les nouvelles infrastructures routières – appel resté sans réponse à ce jour.

Pour la Fédération, il est nécessaire de mener d'urgence une réflexion large, sans dogmatisme d'aucune sorte, prenant en compte tous ces éléments, et proposant des pistes de solution très concrètes allant au-delà de plans de sauvetage à court terme, même si ceux-ci doivent effectivement être mis en place sans plus tarder.

1. Introduction

La Région wallonne, à l'image de la Belgique, possède des réseaux d'infrastructures de transport particulièrement denses, comme en atteste le **tableau 1**. Le territoire wallon représente 55 % du territoire national, proportion que l'on retrouve approximativement au niveau de la « part » wallonne dans le réseau routier - mais ni dans le réseau ferroviaire (45 %) ni dans le réseau de voies navigables (30 %)... ni dans celui de pistes cyclables (19,5 %).

Réseau	Longueur (km)	Densité (km/1000 km ²)	Part du réseau belge (%)
Routier (total)	79.708	4.732	52,6
- Autoroutes	869	52	49,7
- Routes régionales	6.389	379	51,0
- Routes provinciales	714	42	53,0
- Routes communales	71.286	4.232	52,5
• Revêtues	48.188	2.861	46,9
• non-revêtues	23.098	1.371	70,0
Pistes cyclables	1.558	92,5	19,5
Voies ferrées	1.594	94	45,0
Voies navigables	460	38	30,0

Tableau 1 : longueur, densité, et part dans le total belge des différents réseaux d'infrastructures de transport en Région wallonne.

La situation actuelle est l'héritage de plusieurs décennies d'investissement massif dans les infrastructures de transport routier : entre 1970 et 2008, la longueur cumulée des différents réseaux belges (autoroutes, routes régionales, provinciales et communales) augmentait de 63 %. Cette évolution vers le « tout à la route » n'a pu que marginaliser les autres modes dans lesquels on souhaite aujourd'hui réinvestir. En effet, le besoin d'une nouvelle vision en matière de mobilité et de transport, vision portée par les associations environnementales depuis de nombreuses années, fait timidement son entrée sur la scène politique.

Réorienter les investissements dans les modes alternatifs à la route nécessite bien évidemment d'importants moyens financiers. Or, il s'avère que les finances publiques ne suffisent déjà pas à assurer le simple entretien des réseaux routiers existants...

2. Un déficit d'entretien structurel

Selon le Service public de Wallonie (SPW), « les montants consacrés à l'entretien peuvent sembler considérables mais pour s'en faire une idée objective, ils doivent être comparés à la valeur des infrastructures sur lesquelles ils portent. Les différentes organisations internationales traitant de la route préconisent, pour le maintien en bon état d'un réseau routier et autoroutier, un budget d'entretien équivalant à 1,5 %, voire à 2 %, de sa valeur

patrimoniale. Malheureusement, le taux atteint en Région wallonne se situe bien en deçà de cette norme. Cette situation constitue un véritable problème, car les chaussées dégradées devront d'ici quelques années être remises en état à un coût bien plus élevé. »¹

Au niveau régional, le budget annuel dévolu au réseau routier (investissement et entretien) est de l'ordre de 200 millions d'euros. La part consacrée à l'entretien du réseau est en nette augmentation ces dernières années, comme on peut s'en rendre compte au **tableau 2**, passant de 40 % à un plus de 60 % du budget total, lequel est lui-même en augmentation.

Année	Budget routes	Part consacrée à l'entretien
1993	198 millions d'euros (M€)	39,1%
2000	202 M€	46,8%
2005	181 M€	67,6%
2007	223 M€	63,9%

Tableau 2 : budget régional dévolu au réseau routier et part consacrée à l'entretien.
Source : rapports annuels de la Direction générale des autoroutes et des routes du Ministère de l'Équipement et des transports

La **figure 1** fait apparaître l'augmentation (particulièrement sensible depuis l'année 2000) des budgets d'entretien en valeur absolue.

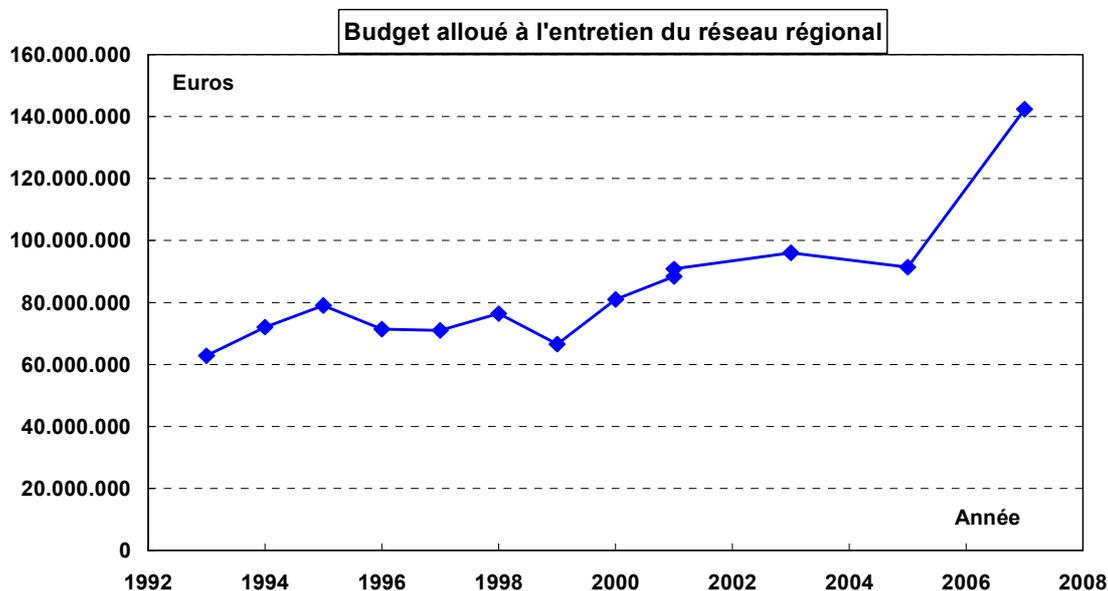


Figure 1 : budget alloué à l'entretien du réseau régional. Source : rapports annuels de la Direction générale des autoroutes et des routes du Ministère de l'Équipement et des transports. Les chiffres relatifs à l'année 2001 varient entre le rapport 2001 et ceux des années ultérieures.

¹ Rapport d'activités 2005, Direction générale des Autoroutes et des Routes, Ministère de l'Équipement et des Transports

Les budgets d'entretien – en augmentation notable ces dernières années – demeurent encore bien en-deçà de ce qu'il conviendrait d'allouer pour maintenir le réseau en bon état. Les montants doivent, pour juger de leur adéquation par rapport aux besoins, être comparés à la valeur des infrastructures sur lesquelles ils portent. Entre 1993 et 2001 (dernière année pour laquelle les rapports du MET mentionnent ce chiffre), le ratio entretien/patrimoine a oscillé entre 0.55 % et 0.72 %², soit beaucoup moins que les valeurs recommandées par les organisations internationales traitant de la route.

Ce défaut d'entretien d'ordre structurel représente des valeurs considérables, comme l'illustre un simple petit calcul sur les années 1993 à 2001. La valeur patrimoniale moyenne sur ces années s'élevait à 11,890 milliards d'euros. Le ratio moyen entretien/patrimoine valait 0,64 %. Considérant un ratio optimal de 1,75 % (valeur recommandée moyenne), le budget d'entretien manquant annuellement s'élevait donc à 1,1 % (1,75 – 0,64) de 11,890 milliards, soit environ 130 millions d'euros. Ce qui, sur les neuf années considérées, représente un montant de 1,17 milliards d'euros.

Au niveau communal, la situation est analogue. Selon l'Union wallonne des villes et des communes, « *les travaux de voirie représentent 12,5 % des budgets communaux. Ces montants, plus de 480 millions d'euros par an, s'avèrent aujourd'hui totalement insuffisants pour entretenir l'ensemble du réseau communal* »³.

L'Administration wallonne tire la sonnette d'alarme depuis des années : « *cette situation constitue un véritable problème car les chaussées dégradées devront d'ici quelques années être remises en état à un coût bien plus élevé* ». Ainsi, plus les réponses se feront attendre, plus le problème auquel elles devront répondre sera difficile à résoudre.

Il n'existe que deux types de solutions (qui ne sont heureusement pas exclusives). D'une part l'augmentation considérable des budgets d'entretien (un facteur trois semble indispensable pour rattraper le passif), d'autre part la désaffectation (au moins partielle) de parties du réseau afin d'en ralentir la dégradation.

3. La gestion des ouvrages d'art : vers une catastrophe annoncée ?

Le réseau routier géré par la Direction générale des Autoroutes et des Routes comporte aujourd'hui plus de 3 000 ponts dont l'entretien figure au rang des tâches essentielles. « *Ces ouvrages sont soumis à des sollicitations toujours croissantes, résultant de l'augmentation du trafic et des charges. Divers phénomènes physico-chimiques de dégradation sont aussi enregistrés : corrosion des aciers, carbonatation du béton, sensibilité au gel des bétons, action des chlorures sur les aciers et les bétons, réactions alcalis-granulats dans les bétons, fragilisation des aciers de précontrainte en présence d'ions H⁺, etc.* »⁴

² L'entretien s'entend ici comme la somme de l'entretien ordinaire (opérations courantes, effectuées généralement selon une périodicité fixe) hors service d'hiver et de l'entretien extraordinaire (travaux de plus grande ampleur et réalisés en dehors de toute périodicité). La valeur patrimoniale s'entend hors équipements électromécaniques et éclairage.

³ La vignette routière : vers un financement alternatif de l'entretien des voiries régionales... au détriment des communes ?, Tom De Schutter, UVCW, 2005

⁴ Rapport d'activités 2005, Direction générale des Autoroutes et des Routes, Ministère de l'Équipement et des Transports

Dans le cadre de la gestion des ouvrages d'art, chaque pont est répertorié dans une banque de données (la banque de donnée des ouvrages d'art - BDOA) et son dossier est maintenu à jour, notamment par les constats effectués lors d'inspections dont la périodicité dépend de l'état du pont considéré. La coordination générale de l'inspection et de l'entretien des ouvrages d'art est assurée par la Commission Wallonne de Gestion des Ouvrages d'Art (CWGOA). Celle-ci est notamment chargée d'établir l'ordre de priorité des travaux de réhabilitation des ouvrages déficients.

Le problème du défaut d'entretien des ouvrages d'art est plus prégnant encore que celui des routes, comme en témoigne l'évolution du nombre de ponts nécessitant des réparations urgentes. L'interprétation des chiffres sur le long terme n'est pas chose aisée, la définition des classes d'ouvrages d'art en fonction des réparations nécessaires ayant été modifiée. Dans le rapport d'activités 2001 (et ceux des années antérieures), les ponts sont classés en quatre catégories. Dans le rapport d'activités 2003 (et ceux des années postérieures), ils sont classés en six catégories :

- groupe A : ouvrages avec défauts très importants, dangereux, à réparer en priorité absolue ;
- groupe B : ouvrages avec défauts importants et évolutifs, à réparer à court terme ;
- groupe C : ouvrages avec défauts, à réparer à moyen terme ;
- groupe D : ouvrages nécessitant une surveillance rapprochée ;
- groupe E : ouvrages en état de service satisfaisant nécessitant quelques travaux d'entretien ;
- groupe F : ouvrages ne nécessitant aucun travail d'entretien.

L'analyse des données relatives aux années 2003, 2005 et 2007 est néanmoins suffisamment éclairante sur la gravité de la situation, comme l'illustre le **tableau 3**. Le nombre d'ouvrages d'art considérés comme dangereux a augmenté de 39 % sur quatre ans, alors que le total de ceux nécessitant des réparations urgentes augmentait de 23 %.

Année	2003	2005	2007	2007/2003
Groupe A	33	44	46	+ 39 %
Groupe B	101	113	119	+ 18 %
Groupe C	119	143	158	+ 33 %
Total réparations urgentes (A + B)	134	157	165	+ 23 %
Total à réparer (A + B + C)	253	300	323	+ 28 %

Tableau 3 : nombre d'ouvrages d'art du réseau routier régional nécessitant une réparation

4. Déclasser des éléments du réseau ?

Le dommage infligé à une voirie par le passage d'un véhicule est proportionnel à la quatrième puissance de la charge par essieu. Si celle-ci augmente d'un facteur dix, le dommage augmente d'un facteur 10 000. Pour préciser quelque peu le calcul, la charge moyenne par essieu d'une voiture (en charge) pouvant être prise en première approximation

égale à 750 kg et celle d'un camion à 12 tonnes, il en résulte que le passage d'un camion équivaut approximativement, en termes de dommages infligés à la route, à celui de 65 000 voitures.

On peut dès lors souligner la pertinence d'une réflexion sur l'affectation de certains tronçons du réseau à la seule circulation des véhicules légers (vélos, motos, voitures et utilitaires légers), voire à la seule circulation des modes doux. Cette solution offrirait un double avantage : la diminution des frais d'entretien du fait d'une moindre détérioration et l'incitation à l'utilisation des modes doux. La question mérite au moins que l'on s'y attarde, sans dogmatisme d'aucune sorte.

5. Conclusion

Durant les dernières décennies, les pouvoirs publics ont travaillé à augmenter la taille et le maillage du réseau routier, au détriment de l'entretien du réseau existant.

La situation actuelle peut être qualifiée de très inquiétante :

- l'état du réseau est tel qu'il demande un effet de rattrapage des nombreuses années durant lesquelles l'entretien a été insuffisant ;
- les budgets d'entretien actuels ne suffiraient déjà pas à maintenir en bon état un réseau qui aurait été préalablement bien entretenu ;
- le nombre d'ouvrages d'art demandant des réparations urgentes est en constante augmentation.

Cette situation doit, de plus, être replacée dans le cadre d'un contexte où tant les impératifs environnementaux (gaz à effet de serre) qu'économiques (approvisionnement énergétique) et sociaux (polluants locaux, accès à la mobilité pour tous) imposent de réorienter les pratiques de mobilité vers les modes alternatifs à la voiture et au camion. Le développement de ceux-ci requiert des budgets parfois très conséquents (transport en commun, voie fluviale), parfois plus modestes. Doter la Wallonie d'une véritable politique cycliste à même de réaliser un transfert modal conséquent vers le vélo mobiliserait, selon le Plan VéloPlus (non mis en œuvre), un budget de 300 millions d'euros étalé sur dix ans. Tout modeste que soit un budget annuel de 30 millions d'euros, la concurrence avec l'entretien des routes est réelle. La Wallonie attend, depuis 2003, la concrétisation d'une politique cyclable et doit, aujourd'hui, limiter le budget des TEC.

Dans ces conditions, maintenir la politique d'accroissement du réseau routier (construction de contournements et « chaînons manquants »), fût-ce en faisant appel à la débudgétisation des investissements, s'apparente presque à un suicide budgétaire. La Fédération tient à rappeler que, en septembre 2007, consciente de ces enjeux et de la nécessité de revoir en profondeur notre système de transport, elle déposait auprès du Ministre des Travaux publics un appel à moratoire sur les nouvelles infrastructures routières, appel resté sans réponse à ce jour.

Plus que jamais, il est nécessaire de mener d'urgence une réflexion large, prenant en compte tous les éléments abordés dans le présent document, et proposant des pistes de solution très concrètes (notamment la désaffectation d'une partie du réseau) allant au-delà de plans de sauvetage à court terme, même si ceux-ci doivent effectivement être mis en place sans plus tarder.