

**Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre du Climat,
de l'Énergie et de la Mobilité, concernant
La gestion des ouvrages d'art de catégorie B**

La Région wallonne compte 5.561 ponts et 290 murs de soutènement, ce qui porte le nombre d'ouvrages d'art recensés et gérés par le SPW MI à 5.851. Pour rappel, ces ouvrages d'art sont répertoriés en 5 catégories, de A à E, A étant des ouvrages avec défauts très importants et B étant des ouvrages avec défauts importants et évolutifs, ce dernier adjectif étant inquiétant.

Récemment, j'ai interrogé Monsieur le Ministre plus spécifiquement sur la catégorie B. 196 ouvrages d'art sont répertoriés en catégorie B (188 ponts et 8 murs de soutènement) et les défauts présents sur ceux-ci sont évolutifs, ce qui entraîne un caractère urgent dans les actions à mener pour éviter que ceux-ci ne basculent en catégorie A avec des conséquences plus graves encore pour la sécurité.

Au niveau budgétaire, Monsieur le Ministre m'indiquait dans sa dernière réponse concernant les ouvrages de la catégorie B que, je cite, « *l'évaluation budgétaire des travaux est toujours en cours* ». Monsieur le Ministre pourrait-il me préciser son propos? Depuis quand l'évaluation budgétaire est-elle demandée? Cela signifie-t-il qu'aucun des travaux n'est entrepris en attendant l'évaluation budgétaire ou cela signifie-t-il que le travail se poursuit sans prendre en compte l'aspect financier? Dans les deux cas, cela pose question et cela m'inquiète pour les finances de notre région.

Enfin, au vu du caractère évolutif de certains ouvrages répertoriés dans la catégorie B, ne serait-il pas urgent d'intervenir avant que ceux-ci ne basculent en catégorie A? Existe-t-il une concertation avec les acteurs de terrain, notamment les communes, et si oui, qu'en ressort-il concrètement?

Réponse du Ministre Henry:

[Septembre 2023]

L'ensemble des ouvrages d'art, dont la catégorie B, voit leur évaluation budgétaire s'affiner au cours de la gestion du projet. Il est donc normal que le montant du projet s'ajuste en permanence.

La première étape est la « Fiche de pré-étude » (FPE), le SPW MI propose des estimations des différents scénarii des projets de travaux. Ensuite, il y a l'étape du dossier de la « proposition de mise en adjudication » (PMA) regroupant le cahier spécial des charges (CSC), les plans et le métré du projet. La dernière étape est le dossier de la « décision de la mise en attribution » (DMA) avec l'offre de l'entreprise lauréate du marché.

L'honorable membre imagine bien qu'il n'est pas possible pour les équipes du SPW MI de réparer tous les ouvrages en catégorie B en même temps sans paralyser la mobilité. De plus, le SPWMI respecte les montants des enveloppes budgétaires définies par le Gouvernement.

En outre, le nombre d'entrepreneurs de génie civil pour faire face à la demande n'est pas suffisant, tout comme celui des bureaux d'études. Je lui rappelle que le secteur de la construction est en pleine reprise après la fin de la pandémie de la Covid. Nos économies sont en pleine relance, à cela se rajoute les nombreux projets de reconstructions des infrastructures régionales, communales et du secteur privé provenant des zones impactées par les inondations de 2021.

Comme rappelé dans une autre réponse à une question, le SPW MI applique une méthodologie pour prioriser les chantiers d'ouvrages d'art. Cette méthodologie possède 5 variantes: le flux de trafic/jour, le groupe de santé (de A à E), l'évolutivité de l'ouvrage, la vulnérabilité de l'ouvrage et une cote de pertinence provenant des éléments extérieurs (avis communal, opportunité, etc).

Comme elle l'a lu dans mes précédentes réponses concernant les ouvrages d'art, un ouvrage n'est pas prioritaire uniquement parce qu'il a une classe de santé A. De plus, ce plan a été revu à la suite des terribles inondations de 2021.

Lorsqu'il s'agit d'un remplacement complet d'un ouvrage, le SPW MI rencontre le pouvoir local afin d'introduire le permis d'urbanisme. De plus, les communes sont concertées lorsque les travaux nécessitent une déviation d'itinéraire ou une coupure de voirie.

D'autres partenaires sont consultés lors des études, si la situation le justifie, comme l'Agence wallonne du Patrimoine (AWaP) pour les aspects patrimoniaux ou le Département de la nature et des forêts (DNF) pour les questions environnementales.