

**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 répertoriés en catégorie A**

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.

Récemment, j'ai interrogé Monsieur le Ministre plus spécifiquement sur la catégorie A et les 40 ponts répertoriés dans celle-ci. Dans la réponse apportée par Monsieur le Ministre, celui-ci m'indiquait que les 40 ouvrages étaient repris dans une liste annexe et que, je cite, « *sont aussi indiqués, pour chaque ouvrage, la proposition d'intervention à faire ainsi que l'état d'avancement des dossiers* ».

Suite à l'analyse du document transmis, plusieurs constats sont à souligner. L'annexe fournie ne contient pas de proposition de travaux pour tous les ouvrages de catégorie A. Que faut-il en conclure? De plus, certaines propositions de travaux sont, elles, risibles. Je cite: « *Franchissement interdit* », « *A ce stade, je partirais plutôt sur le fait d'avoir ça à l'œil et d'éviter les frais inutiles, sachant qu'en centre ville (surtout là-bas), au premier problème on en sera averti et que le remblai sera facile à ce moment-là* ». Ces propositions de travaux sont-elles bien sérieuses et digne d'une région comme la nôtre?

Quant à l'état des différents dossiers, plusieurs constats s'imposent également. Certaines lignes sont vierges et ne contiennent donc pas d'information concernant l'état de l'ouvrage et/ou d'un éventuel dossier de réfection. D'autres contiennent des estimations pour un montant total de 60.466.194,24 € et ce, seulement pour 20 ponts sur les 40 répertoriés dans la catégorie A. Qu'en est-il des autres? L'état de certains dossiers dans l'annexe transmise me laisse également perplexe. En effet, je peux y lire ceci: « *Stationnement et passage interdit. Donc pas de risque à court terme sauf effondrement sur le cours d'eau avec bouchon possible => inondation* ». Cela est-il bien sérieux?

Monsieur le Ministre pourrait-il m'expliquer la procédure pour évaluer l'état d'un dossier? Existe-t-il une priorisation dans les différents dossiers et si oui, comment s'opère-t-elle? Une concertation avec les acteurs de terrain, c'est-à-dire les communes, existe-t-elle? A quelle fréquence ce listing est-il revu? Qu'en est-il de la réévaluation des risques liés aux ouvrages concernés?

Réponse du Ministre Henry:

[Octobre 2023]

Comme l'honorable membre le sait, j'accorde une grande importance dans l'entretien et la rénovation des infrastructures existantes. Le PIMPT est la traduction de cette volonté, prioriser l'entretien et la rénovation des chaussées et des ouvrages d'art existants. En outre, la sécurité de l'ensemble des usagers est l'une des priorités de mon mandat. C'est pourquoi le plan PIMPT prévoit une enveloppe spécifique pour les ouvrages d'art de plus de 100 M€ pour le réseau structurant.

Concernant, le réseau non-structurant, en 2022, j'ai augmenté le budget consacré aux ouvrages d'art de 6,5M€ par an pour atteindre 17,66 M€ par an.

En parallèle des enveloppes spécifiques, les ouvrages d'art dans les projets géolocalisés du PIMPT seront réhabilités. Un exemple concret, le plus grand chantier actuel de la Région wallonne, qui se situe près de Namur sur l'E411 à Dausoulx. L'ensemble des ouvrages d'art sur ce tronçon seront réhabilités. Le budget des travaux est de 45 M€.

Le tableau reçu est extrait de la banque de données d'ouvrages d'art (BDOA) du SPW MI qui n'a pas la prétention de reprendre en détail les travaux à faire sur un pont puisque ceux-ci sont détaillés dans les dossiers d'inspections bien connus par les gestionnaires et utilisés lors de la rédaction des cahiers des charges de travaux.

Pour répondre à sa première question, elle évoque que 4 ponts n'avaient pas de proposition de réhabilitation, les voici:

1. Le Pont/rue de Courcelles: Dans la colonne état du dossier, on lit qu'une l'Inspection B a été réalisée et conclut au remplacement de l'ouvrage dans le futur: Les travaux consisteront donc à la démolition de l'ouvrage et à son remplacement.
2. Pont 29 à Liège: Dans la colonne Dégradation constatée: on lit qu'il s'agit d'une poutre dégradée suite à un accident.

Dans la colonne état du dossier, on lit que l'Inspection B a été faite et que la rédaction du CSC est en cours. Les travaux consisteront évidemment à la réparation de la poutre dégradée.

3. OA N°26: Dans la colonne État du dossier, on signale que les travaux sont terminés et dans l'attente d'une inspection A pour reclasser l'ouvrage dans un état de santé meilleur suite aux travaux effectués.
4. Pont le grand Pachis à Rochefort: Dans la colonne État du dossier, on lit qu'il s'agit d'un pont privé, nous ignorons ce que le propriétaire va faire comme travaux.

Concernant sa remarque sur le « *franchissement interdit* » sur la passerelle de Bracquenies à La Louvière, les travaux sont sur le point de se terminer et donc la passerelle sera prochaine ouverte au public.

Pour le pont Samme/des récollets à Binche, dans la colonne « *Détails particuliers à prendre en compte* », il est précisé: « *il reste une incertitude concernant le remblayage entre la voûte et la conduite, donc on maintient une Inspection du type A régulière* ».

On pourrait remettre en question le choix de la classe de santé A pour ce pont vu que le problème a été réglé en canalisant la Samme dans un ovoïde. Mais il n'est pas possible de savoir si le remblai entre la voûte et l'ovoïde est bien compacté sans ouvrir la voirie donc, pour éviter des frais, le SPW MI préfère réaliser une inspection annuelle de la voirie pour vérifier si un tassement apparaît. Le choix du groupe de santé A permet au d'envoyer un rappel annuel pour faire cette inspection.

Concernant sa troisième question, les coûts qui ont été transmis et indiqués dans la colonne « Coût » proviennent du résultat des adjudications, donc uniquement des ponts déjà en travaux. Ceux dans la colonne « État du dossier » sont des estimations. Déterminer le coût de travaux sur un ouvrage avant d'en avoir rédigé le cahier des charges et le métré est possible qu'à la fin de l'étude lors de la mise en adjudication des projets. Pour 4 ouvrages, les travaux ne sont pas payés par la Région wallonne (9186-0; 959-0; 3819-0; 12113-0).

Concernant sa quatrième question, le SPW indique qu'il s'agit du vieux pont de Pouhon à Aywaille qui appartient à la commune, mais que le SPW MI inspecte régulièrement pour des raisons de sécurité. Le SPW a placé des New Jersey pour s'assurer que personne ne passe dessus. Il devrait prochainement être démolé.

Pour sa cinquième question sur la procédure pour évaluation de l'état d'un dossier, lors de la rédaction de la première version du PIMPT en 2019, j'ai demandé au SPW MI de me proposer 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 la 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 afin de permettre d'y intégrer entre autres les ponts nécessitant une réhabilitation (Pont à Louheau, pont de Féтинne, pont de Prayon à Trooz, les ponts près de Villers-sur-Lesse, ...)

Les communes sont concertées lorsque les travaux nécessitent une déviation d'itinéraire ou une coupure de voirie. Lorsqu'il s'agit d'un remplacement d'ouvrage, il faut bien sûr introduire un permis d'urbanisme et la commune concernée a son mot à dire.

Pour sa dernière question concernant la fréquence de la réactualisation de la liste, elle est opérée trois fois par an sauf pour les ponts en A. Les ponts de la catégorie A sont inspectés

chaque année et peuvent donner lieu à une modification des actions à entreprendre en fonction de l'évolution des résultats.