

**Question orale de Caroline Cassart-Mailleux, Députée, à
Philippe Henry, Ministre des Infrastructures, sur les retards du
projets du Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous (PIMPT)
à Huy-Waremme**

Le Gouvernement a pris acte ces derniers jours de l'état d'avancement du Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous.

Ce plan a connu un important remaniement le 15 décembre dernier où environ 300 projets géolocalisés ont vu année de programmation postposée pouvant aller jusqu'à 2027, au-delà de la date butoir initiale.

Suite à votre décision, j'ai pu constater que 70% des projets du Plan Infrastructures à Huy-Waremme sont reportés dont la plupart pour deux ans. Elle s'interrogeait sur votre volonté d'avancer dans des travaux de voirie importants qui bénéficient à tous les modes de déplacement.

Il est vrai que ces retards peuvent être imputés par la crise sanitaire et des difficultés à trouver du personnel mais de tels retards ne peuvent pas se justifier uniquement sur ces deux raisons. Je souhaiterai connaître votre volonté sur la réalisation de ce plan au bénéfice de tous.

Allez-vous mettre un coup d'accélérateur concernant ces projets ?

Quels moyens mettez-vous en œuvre pour garantir le fait que l'ensemble des projets de Huy-Waremme, mais aussi de l'ensemble de la Région wallonne, puissent se concrétiser à temps ?

La réponse du Ministre :

Ma volonté est bien entendu que tous les projets soient concrétisés et que chaque usager puisse disposer d'infrastructures de qualité et sécurisées. Il n'y a évidemment pas eu de choix de réduction volontaire ni de budget ni de report de projet. Je voudrais vraiment que vous entendiez cette affirmation. On est dans une situation complexe où nous avons vécu différentes crises successives. Il y a des augmentations de prix et il y a des problèmes de ressources humaines, y compris dans le secteur privé, où un certain nombre de choses prennent effectivement du temps.

Le Gouvernement wallon a adopté le plan FAST2030, fixant des objectifs ambitieux pour la nécessaire transformation de la mobilité en Wallonie. Mon objectif est donc, par la réalisation du PIMPT, de respecter cette vision qui a toujours été réaffirmée depuis le début de cette législature. La mise en œuvre du PIMPT est suivie de près et fait l'objet d'une *task force* à laquelle participe le SPW MI et mon cabinet, et à laquelle sont invités les cabinets du ministre-président, des vice-présidents et du budget, ainsi que l'inspecteur des finances, la CIF, l'OTW et la SOFICO. Un suivi est donc bien organisé.

La prochaine réunion de cette *task force* est fixée au 6 juin prochain, dans quelques jours. Un nouvel état d'avancement du PIMPT au 31 décembre 2023 sera présenté au Gouvernement dans la foulée.

Diverses raisons ont conduit le Gouvernement à valider la proposition de révision des dates de programmation de certains projets géolocalisés en décembre dernier, parce qu'il ne faudrait pas réduire le PIMPT uniquement aux projets géolocalisés.

Vous avez aussi des enveloppes budgétaires très conséquentes pour différents investissements autres que les investissements géolocalisés. Ce report s'explique par le retard accumulé dans les études et le suivi des dossiers de la cohorte 1. Ces projets ont été entamés durant la période covid, avec les conséquences que l'on sait sur l'arrêt des chantiers, la pénurie de matériaux, le recrutement des agents avec des profils techniques spécifiques. Vous savez que l'on doit faire face également à des pénuries de certains profils, tous secteurs, public et privé, confondus. On me le répète sans cesse également dans les entreprises concernées.

Afin de pallier cette dernière difficulté, le SPW MI dispose d'un contrat-cadre leur permettant de faire appel à des bureaux d'études privés. Pour élaborer et sélectionner les projets du plan Infrastructures devenu depuis le PIMPT, la SOFICO et le Service public de Wallonie se sont lancés dans la construction d'un modèle évolutif de gestion des projets routiers appelé GPS.

La méthodologie utilisée a dans un premier temps listé l'ensemble des besoins rencontrés pour ensuite pondérer chaque demande selon différents critères : réhabilitation et sécurisation des voiries et des ponts, mobilité, prise en compte des équipements au sens large, entre autres.

Si, au-delà de la sélection des projets, le processus de gestion des projets GPS comprend un volet qui permet d'assurer la qualité de leur mise en œuvre et de formaliser les nombreuses tâches y afférentes, force a été de constater que ce processus n'a pas permis une estimation budgétaire correcte des projets ni une planification réaliste de l'ensemble des projets tenant compte de la difficulté d'élaboration –, expropriation,

permis d'urbanisme, et cetera –, mais aussi des ressources humaines disponibles pour mener à bien ces projets. Je parle de plusieurs années, y compris si l'on remonte jusqu'au plan 2019.

Quant aux budgets, les montants des projets adjugés se sont révélés plus élevés que le budget prévu annuellement pour la réalisation du PIMPT. Cette différence trouve notamment son origine dans la hausse des prix des matières premières et des salaires suite à la guerre en Ukraine ainsi que dans les nouvelles contraintes dans la gestion des marchés, comme la mise en place de Walterre pour la gestion des terres.

La planification a également été impactée par les événements de juillet 2021, qui ont mobilisé une grande partie du personnel, et spécialement Mme Nikolic, dans la Province de Liège.

Il a par conséquent été décidé d'accroître le délai de réalisation du plan jusqu'au 31 décembre 2027 afin de permettre la réalisation de l'ensemble des projets du PIMPT et de respecter une trajectoire budgétaire correcte des engagements suite notamment à l'augmentation du coût des travaux et de compenser l'accroissement du délai de réalisation de certains projets tout en étant en phase avec le rythme de production du SPW MI.

En conclusion, aucun des projets – comme je vous l'ai confirmé par écrit – depuis Verviers jusqu'à la Wallonie picarde repris dans le PIMPT n'est compromis. Il y a effectivement eu un étalement du plan et c'est bien ce que le Gouvernement a décidé. Cet étalement va au-delà de la législature, c'est vrai, mais il allait déjà au-delà ; il va un peu plus loin depuis cette décision.

Pour la Région verviétoise, je constate que seuls cinq projets repris au PIMPT ont une planification postérieure à 2026. Pour ce qui concerne plus précisément les tronçons de l'A27, un premier tronçon sera en exécution cette année. Les tronçons Laboru-Polleur et Laboru-Ensival sont quant à eux prévus en 2025 et 2026.

Quant à Huy-Waremme, tous les projets ont été priorisés en 2021 et validés par le Gouvernement wallon.

Aucun budget complémentaire n'a été demandé lors de l'ajustement budgétaire, car les budgets prévus pour 2023 sont suffisants au regard des projets à engager cette année, puisqu'il s'agit du volume qu'il est possible de réaliser en termes de travaux et de disponibilité des entreprises.

Monsieur Desquesnes, vous listez les reports, mais c'est oublier les différents chantiers qui sont en cours ou réalisés : la réhabilitation du revêtement entre Obourg et Le Rœulx sur la A54, les aménagements cyclables et la réhabilitation de la voirie à Leuze-en-Hainaut, l'amélioration de l'accessibilité à l'hôpital Tivoli à La Louvière, la création d'une piste cyclable à Péronnes-lez-Binche/Ressaix, l'aménagement de bande de bus à la rue Guyaux et à la rue de la Déportation, et aménagement de sites propres de bus le long de la N535 à La Louvière. Pour le moment, il y a un certain nombre de chantiers en Wallonie sur des axes importants et nous recevons aussi beaucoup de plaintes pour cette raison ; ce qui prouve que les travaux sont en cours à de nombreux endroits. Nous sommes effectivement face à des cycles pour lesquels il n'y a pas un élément régulier dans la tenue des chantiers en permanence au cours de la législature. Cela n'est pas lié spécialement au travail entrepris à notre niveau ; c'est la conséquence de la manière dont sont planifiés les plans d'infrastructures, puis préparés et mis en adjudication.

Je vous rejoins cependant tous sur l'état du réseau routier qui doit être amélioré. Fin décembre, à l'occasion de l'actualisation du PIMPT, le Gouvernement wallon a validé, sur ma proposition, une enveloppe complémentaire de 40 millions d'euros pour effectuer des opérations de raclage-pose en 2023 et 2024 sur le réseau structurant wallon. C'est ce qui permet le plus rapidement l'entretien, comme cela a été dit par plusieurs d'entre vous, pour ne pas laisser les détériorations s'aggraver, car cela ne nécessite pas de conception particulière. Nous avons donc investi des moyens supplémentaires à ce niveau pour accélérer les rénovations.

Par ailleurs, des opérations d'entretien ordinaire sont effectuées de manière récurrente ou en réponse à un besoin urgent, par le biais des baux d'entretien ou par les districts eux-mêmes.

Enfin, au niveau du Gouvernement, nous sommes également en train de réfléchir – et nous en avons parlé encore tout récemment – à consacrer un budget récurrent, indépendant des plans d'investissement à l'entretien du réseau, que ce soit à la SOFICO ou au SPW Mobilité et Infrastructures.

La base des choses se trouve en effet à ce niveau.

Nous avons un réseau régional extrêmement développé pour lequel il faudrait prévoir des moyens réguliers d'entretien et même y consacrer des moyens annuels permanents, donc chaque année en continu. Or, ces moyens n'ont pas été prévus de manière régulière. Je ne prétends pas qu'ils n'existaient pas avant moi ; ils n'ont simplement pas été prévus de manière régulière dans la programmation du plan Infrastructures.

Nous avons donc un sous-dimensionnement pour l'ensemble des réalisations de travaux en coexistence avec l'ensemble des entretiens.

Nous sommes en train de tenter de remettre cela le plus possible en adéquation avec les attentes des uns et des autres. J'entends bien que vous vous en faites le relais. En tout cas, je voudrais vous confirmer qu'il n'y

a aucune volonté, ni dans le chef du Gouvernement, ni dans le mien, de ne reporter aucun des travaux. Au contraire, nous essayons de les accélérer.

Le SPW MI dispose évidemment de toute la latitude nécessaire en termes de conception de projets, de mise en adjudication et, ensuite, de mobilisation des entreprises disponibles pour mettre en œuvre ces différents projets. D'un coup de baguette magique, elle ne permet malheureusement pas d'exécuter l'ensemble des projets.

On peut admettre que nous avons connu une législature complexe avec plusieurs crises qui se sont succédé et additionnées, pour lesquelles des travaux d'infrastructure supplémentaires et très importants ont été nécessaires.

Je voudrais également rappeler le rôle du SPW MI aux côtés des communes à la suite des inondations, au-delà de ce qui était prévu et de ses compétences premières.

Bien entendu, la crise en Ukraine et, conséquemment, la flambée du prix de l'énergie qui a amené des augmentations de prix très importantes à tous les niveaux se traduisent dans tous les budgets de travaux, à quelque échelle que ce soit, en particulier dans les travaux routiers.

Nous poursuivrons ce suivi rapproché, comme je l'ai expliqué. En tous les cas, il n'y a pas eu de suppression de projet. Il y a simplement eu un étalement – malheureux, certes – de la réalisation de l'ensemble de ces projets.