


COMMUNIQUÉ DE PRESSE

31 janvier 2013

Rapport au Parlement wallon

L'entretien des routes et autoroutes en Wallonie - Programmation, financement et contrôle de la qualité des travaux

La Cour des comptes publie, sur son site internet, un rapport d'audit portant sur la manière dont l'administration wallonne contrôle la qualité des travaux de réparation des voiries régionales. Cette analyse a été menée dans le contexte particulier de la mise en œuvre du *master plan* visant à la remise en état du réseau routier et autoroutier wallon.



Le premier thème de cet audit concerne la stratégie, la programmation et le financement des travaux d'entretien ; il actualise les constats effectués par la Cour dans deux rapports antérieurs et vérifie l'impact des recommandations formulées à l'époque. Le second porte sur le système de contrôle mis en place par l'administration pour s'assurer de la qualité de ces travaux.

Manque de pilotage

Par défaut d'un tableau de bord prospectif de la direction générale coordonné avec ceux des départements et directions, le plan opérationnel 2009-2014 de l'administration souffre d'un manque de pilotage.

Défaut de coordination entre services pour identifier les voiries à réparer et programmer les travaux

La direction de la recherche et du contrôle routier identifie et établit un planning des travaux d'entretien au moyen de la base de données routières. Ces données sont encodées et actualisées mais elles ne sont pas systématiquement corroborées et encore moins exploitées par les directions territoriales, qui privilégient toujours les modalités d'auscultation basées sur la connaissance du terrain et les inspections visuelles réalisées par leurs agents. Il n'existe pas d'historique des travaux de construction et de maintenance des voiries du réseau wallon et il est impossible d'en retracer un.

Non-respect de la programmation du plan

Le plan routes, adopté par le gouvernement wallon en 2009, prévoyait la réalisation de 575 chantiers pour un budget de 731,4 millions d'euros hors TVA. Deux ans plus tard, ces ambitions étant revues à la baisse, le plan initial s'est mué en un *master plan* programmant la réalisation de 322 chantiers pour un montant total de 500 millions d'euros hors TVA.

Deux acteurs interviennent dans la mise en œuvre du plan : depuis mai 2010, la Sofico exerce un rôle de maître d'ouvrage, ayant pour mission de financer, de réaliser, d'entretenir et d'exploiter le réseau tandis que le service public de Wallonie l'assiste techniquement au titre de maître d'œuvre.

Pour établir la programmation du plan, la Sofico a fait appel à un bureau d'études, qui a dressé la liste des chantiers et déterminé un ordre de priorité des travaux.

Toutefois, cet ordre de priorité n'est pas respecté dans la mise en œuvre réelle des chantiers, ce qui réduit très sérieusement la plus-value de la méthode mise au point par le consultant.

Financement incertain et retard d'exécution du plan

Les modalités de financement de l'ensemble du plan routes demeurent actuellement incertaines. Cette situation constitue un risque important de non-concrétisation des objectifs de réhabilitation du réseau structurant.

La Cour attire l'attention sur le fait que la condition pour l'obtention du prêt de la Banque européenne d'investissement (BEI) concernant le pesage des camions en surcharge n'est actuellement pas respectée et que la mise en œuvre du plan routes accuse un retard important.

Plans qualité

Les plans qualité, partie intégrante des documents contractuels des marchés, visent à responsabiliser davantage les entrepreneurs quant à la qualité des travaux réalisés. Ces plans imposent un système d'autocontrôle aux cocontractants en leur déléguant la réalisation de certains contrôles auparavant exécutés par l'administration. Cette dernière supervise les contrôles sur la base des résultats que lui transmettent les entrepreneurs. Toutefois, l'absence de directive imposant des normes communes à l'ensemble des directions territoriales ainsi que le manque de centralisation et d'exploitation transversale des résultats compromettent l'efficacité du système.

Enfin, le délai de garantie des ouvrages porté à cinq ans dans le cadre du cahier des charges type Qualiroutes risque de ne pas être appliqué de manière homogène, via l'invocation de « *circonstances dûment motivées* » autorisant la modification de ce délai à la hausse mais aussi à la baisse. Cette situation comporte un risque important d'interprétation et d'application différentes du principe général du délai de garantie de cinq ans.

Contrôle de la qualité mené par l'administration : très peu de mesures de contrôles préalables aux travaux

L'analyse de 88 dossiers de chantiers fait apparaître que le taux de présence de chaque type de contrôle est très variable. Ainsi, l'évaluation de la portance résiduelle de la chaussée constitue le type de contrôle le moins fréquent. De manière générale, la réalisation d'essais préalables a été très peu observée. Cette situation est de nature à compromettre la pérennité des entretiens réalisés.

Les différents contrôles des matériaux ne sont réalisés que dans une faible proportion des dossiers analysés, alors que le contrôle de la composition des enrobés constitue le type de vérification le plus souvent effectué. La présence des autres contrôles censés être opérés en cours d'exécution n'a pu être vérifiée que dans une proportion de dossiers nettement plus faible.

Efficacité réduite et faible niveau d'efficacité du dispositif de contrôle

Le système de contrôle mis en œuvre par l'administration permet de détecter les écarts par rapport aux exigences de qualité imposées aux entrepreneurs puisque sur 88 dossiers analysés, 197 non-conformités avaient été mise en évidence par l'administration.

Cependant, le traitement réservé par l'administration aux non-conformités détectées présente d'importantes lacunes : 30,7 % d'entre elles ne font l'objet d'aucun suivi ni d'aucun procès-verbal, 42,7 % sont classées sans suite, 19,3 % se concluent par des sanctions financières légères à charge de l'entrepreneur et, enfin, seules 7,3 % sont suivies d'une action correctrice visant à la réparation ou à l'atténuation de la malfaçon constatée. Le niveau d'efficacité du système est très faible puisque dans plus de 90 % des cas, les résultats non conformes mis en évidence par le contrôle de qualité ne donnent lieu à aucune amélioration de la route.

Par ailleurs, le rapport entre le coût annuel des essais et contrôles effectués et les corrections réellement apportées permet de considérer que ce dispositif a un faible niveau d'efficacité.

Insuffisance des effectifs pour procéder aux contrôles

Enfin, l'ensemble de la direction générale présente un manque d'effectifs, une pyramide des âges totalement déséquilibrée, un nombre de départs prévisibles risquant d'altérer son fonctionnement et d'importantes difficultés de recrutement.

Face au manque d'effectifs des services chargés du contrôle direct, la solution adoptée par le ministre, qui consiste à réaliser un marché de mise à disposition de contrôleurs, ne présente pas les niveaux d'efficacité et d'efficience souhaités.

Vu la volonté affichée par la Sofico de procéder elle-même au recrutement de contrôleurs, la Cour constate une fois de plus les difficultés que celle-ci rencontre pour s'assurer de la maîtrise de son rôle de maître d'ouvrage sans empiéter sur le rôle de maître d'œuvre dévolu à la direction générale du service public de Wallonie.

Informations destinées à la presse

La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à l'amélioration de la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés, des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. La Cour des comptes est indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.

Le rapport *L'entretien des routes et autoroutes en Wallonie – Programmation, financement et contrôle*, la synthèse et ce communiqué de presse sont disponibles sur la page d'accueil du site internet de la Cour : www.courdescomptes.be.