

## SYNTHESE

# L'entretien des routes et autoroutes en Wallonie

La Cour des comptes a audité la manière dont l'administration wallonne contrôle la qualité des travaux de réparation de ses voiries. Cette analyse a été menée dans le contexte particulier de la mise en œuvre du *master plan* établi afin de remettre en état le réseau structurant.

Le premier thème de cet audit concerne la stratégie, la programmation et le financement des travaux d'entretien ; il vise à actualiser les constats effectués par la Cour dans deux rapports antérieurs et à vérifier l'impact des recommandations formulées à l'époque auprès des différents acteurs concernés.

Le deuxième thème porte sur le système de contrôle mis en place par la direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments (DGO1) du service public de Wallonie (SPW) pour s'assurer de la qualité de ces travaux d'entretien.

Deux acteurs principaux interviennent dans la mise en œuvre du *master 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 la DGO1 l'assiste techniquement en qualité de maître d'œuvre. La Cour a analysé les rôles précis de la DGO1 et de la Sofico ainsi que la répartition des tâches entre les deux.

## Démarche stratégique

En matière de démarche stratégique, la Cour constate que, faute d'un tableau de bord prospectif de la direction générale coordonné avec ceux des départements et directions, le plan opérationnel 2009-2014 de la DGO1 souffre d'un manque de pilotage. Le plan opérationnel n'est pas décliné en objectifs spécifiques à chaque département, ce qui entrave sa bonne mise en œuvre.

## Programmation des travaux d'entretien

Quant à la programmation des travaux d'entretien, la Cour estime que les données encodées dans la base de données routières (BDR), bien qu'actualisées, ne sont pas systématiquement corroborées et exploitées par les directions territoriales. Elle regrette l'absence d'historique des travaux de construction et de maintenance des voiries wallonnes et l'impossibilité d'en retracer un. La Cour constate encore que le matériel dont dispose la direction de la recherche et du contrôle routier (DRCR) présente toujours le même manque d'efficacité et que les responsables des directions territoriales continuent de privilégier les modalités d'auscultation basées sur la connaissance du terrain et les inspections visuelles réalisées par leurs agents, au détriment des informations acquises grâce aux relevés effectués par la DRCR.

Les recommandations formulées en 2007 quant à l'absence préjudiciable de formalisation d'un processus décisionnel en matière de planification et de programmation de l'entretien en ce qui concerne le réseau non structurant n'ont pas été suivies d'effet. Par ailleurs, l'étude et la mise en place du processus décisionnel mis au point par le bureau d'études (Arcadis) choisi par la Sofico pour programmer les chantiers du réseau structurant présente un biais dans la conception de la base de données à l'origine de toute la démarche. L'ordre de priorité des travaux établi par le plan routes n'est pas suivi dans la mise en œuvre réelle des chantiers, ce qui réduit très sérieusement la plus-value de la méthode Arcadis par rapport au plan décidé en 2009.

Enfin, malgré l'existence d'un protocole d'accord relatif à l'assistance technique accordée par le SPW - en tant que maître d'œuvre - à la Sofico, celle-ci ne maîtrise pas pleinement son rôle de maître d'ouvrage.

## **Financement**

La Cour constate que les modalités de financement du *master plan*, dans un premier temps, et de l'ensemble du plan routes, dans un second temps, demeurent actuellement incertaines. Cette situation constitue un risque important de non-concrétisation des objectifs de réhabilitation du réseau structurant poursuivi par le plan routes.

La Cour attire l'attention sur le fait que la condition pour l'obtention du prêt de la Banque européenne d'investissement 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.

Enfin, elle souligne que les moyens financiers alloués pour les deux réseaux (structurant et non structurant) risquent d'être insuffisants pour couvrir, à terme, les besoins d'entretien.

## **Plans qualité**

L'absence de normes communes imposées à toutes les directions territoriales compromet l'efficacité du système des plans qualité. Les causes en sont l'absence de directive commune à l'ensemble des directions territoriales, ainsi que le manque de centralisation et d'exploitation transversale des résultats.

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 tant à la hausse qu'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.

## **Matérialité des contrôles**

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 constitue un risque important pour la durabilité des entretiens réalisés.

La Cour n'a constaté la réalisation des différents contrôles des matériaux que dans une faible proportion des dossiers analysés. Par contre, le contrôle de la composition des enrobés constitue le type de contrôle le plus souvent effectué. La présence des autres contrôles censés être opérés en cours d'exécution, notamment ceux concernant la couche de collage, n'a pu être vérifiée que dans une proportion de dossiers nettement plus faible.

Enfin, les taux des contrôles a posteriori sont relativement importants. Cependant, près d'un chantier sur cinq ne fait pas l'objet d'un contrôle des caractéristiques surfaciques du revêtement.

### **Efficacité du système de contrôle**

Dans les dossiers analysés, les contrôles de l'administration ont mis en évidence 197 non-conformités, soit une moyenne de plus de deux non-conformités par dossier. Le système de contrôle mis en œuvre par l'administration permet donc de détecter les écarts par rapport aux exigences de qualité imposées aux entrepreneurs.

La Cour a évalué l'efficacité du système de contrôle de la qualité mis en place en examinant le traitement réservé, par l'administration, aux non-conformités détectées. Seulement 69,3 % d'entre elles ont fait l'objet d'un procès-verbal ; plus de la moitié se sont clôturées par un classement sans suite. Au total, moins d'un tiers des non-conformités détectées a abouti à l'application d'une sanction à l'égard de l'entrepreneur. Dans une grande majorité des cas, il s'agit d'une sanction financière (réfaction et/ou pénalité unique). Le montant total des sanctions financières appliquées ne représente que 0,13 % du montant total des dossiers concernés. Enfin, seulement 7,3 % des non-conformités détectées ont abouti à la mise en œuvre d'une action correctrice visant la réparation ou l'atténuation de la malfaçon constatée. Ainsi, dans plus de 90 % de cas, les résultats non conformes mis en évidence par le système de contrôle de la qualité de l'entretien du réseau routier et autoroutier wallon ne donnent lieu à aucune amélioration de la route.

La Cour remarque donc le très faible niveau d'efficacité du système de contrôle de la qualité de l'entretien du réseau routier et autoroutier wallon mis en œuvre par l'administration.

### **Effizienz du système de contrôle**

L'efficacité d'un système se définit comme le rapport entre les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus. La Cour estime que le coût annuel des essais et contrôles réalisés permet de conclure à un très faible niveau d'efficacité du dispositif.

### **Personnel chargé du contrôle**

La Cour constate enfin, dans la DGO<sup>1</sup>, 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, laquelle consiste à réaliser un marché de mise à disposition de contrôleurs, ne présente pas les niveaux d'efficacité ni d'efficacité souhaités.

Considérant 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 DGO1.

## **Recommandations**

En matière de stratégie, la Cour recommande de mettre en œuvre des tableaux de bord prospectifs, d'établir un contrat d'objectifs avec chaque inspecteur général, de définir des objectifs opérationnels pour l'ensemble des services de la DGO1 et d'en organiser le suivi.

La Cour préconise d'instaurer un système de programmation basé sur les résultats d'une auscultation moderne et fiable, aboutissant à une hiérarchisation des routes à entretenir. Elle recommande d'utiliser un matériel permettant des auscultations à grand rendement, d'augmenter la fréquence des auscultations systématiques et d'élaborer un outil d'enregistrement des données relatives aux travaux de construction et d'entretien des routes, de manière à disposer d'un historique centralisé des voiries wallonnes.

Par ailleurs, la Cour souligne l'importance du respect de l'ordre fixé dans la priorité des routes à entretenir et estime nécessaire de mieux définir et respecter les rôles et compétences entre la Sofico et le SPW en leurs qualités respectives de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre.

La Cour préconise de parachever le montage financier du plan routes afin d'assurer la viabilité de sa mise en œuvre. Elle insiste sur l'importance de procéder à l'installation de systèmes de pesage dynamique des poids lourds, d'octroyer les ressources suffisantes pour en assurer un contrôle effectif et de s'assurer de l'application de sanctions réellement dissuasives aux contrevenants.

Enfin, la Cour formule encore plusieurs recommandations particulières.