

Les priorités dans les politiques régionales

La Wallonie définit ses axes d'intervention

Dirk DE SMET¹

Les priorités actuelles de la Région wallonne sont multiples et se déclinent en quatre axes principaux: l'amélioration de la sécurité routière, l'entretien des voiries, la réalisation des chaînons manquants et le développement de la complémentarité entre les modes de transport.

UN EFFORT POUR LE RÉSEAU ROUTIER

La sécurité sur nos routes et autoroutes est aujourd'hui certes meilleure que dans le passé. Les chiffres les plus récents en matière de sécurité routière sont à cet égard très encourageants, mais il ne faut pas relâcher les efforts, notamment dans le domaine de la détection des zones à hauts risques et dans celui des travaux de contournement d'agglomérations. Il va de soi, par ailleurs, que l'entretien des voiries, deuxième axe de nos priorités, contribuera également à renforcer la sécurité routière.

L'entretien des voiries est un problème auquel les pouvoirs publics doivent s'attaquer d'urgence. La Région a de ce fait décidé de faire de ce dossier un point important de son plan de relance et d'y consacrer un financement alternatif de 600 millions euros qui sera destiné à la remise en

état de l'ensemble du réseau routier et à l'entretien des ouvrages d'art. Il faudra en outre dégager des subsides supplémentaires pour l'entretien des voies communales, après l'hiver rude que l'on a connu.

La densité du réseau routier wallon, comme celle du réseau belge de manière générale, est élevée, à l'image de la densité de population du pays. Il manque toutefois à divers endroits du territoire quelques chaînons qui, une fois réalisés, compléteront utilement le réseau. La liaison de Cerexhe-Heuseux à Beaufays en région liégeoise et le contournement de Couvin sur l'axe Charleroi-frontière française sont des exemples de chaînons manquants sur le réseau routier. Les travaux pour la réalisation de ces chaînons devraient prochainement être mis en œuvre.

D'autres chaînons manquants existent également sur les voies hydrauliques, comme c'est le cas de la quatrième écluse de Lanaye, qui, elle aussi, figure sur la liste des travaux à entreprendre dans un proche avenir. Il en va de même des différents projets que la Région wallonne compte réaliser à l'avenir pour adapter le gabarit du réseau fluvial wallon dans le but de pouvoir utiliser au mieux le potentiel qu'offrira le futur canal Seine-Nord.

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ DES RÉSEAUX

Ce dernier exemple nous amène tout naturellement au quatrième axe de nos priorités, celui de la complémentarité de tous les modes de transport. "L'intermodalité" est un objectif permanent que nous cherchons à réaliser au travers de projets concrets, tant dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Marshall que par le biais des crédits européens.

Un projet phare dans ce domaine est le "Trilogiport", qui s'étend sur une centaine d'hectares dans la zone du port autonome de Liège, et dont les travaux viennent de débuter. D'autres projets importants viennent d'être lancés ou sont en cours de développement dans bon nombre d'autres endroits de la région.

Cette politique de complémentarité entre les modes de transport mais aussi celle suivie par la réalisation des chaînons manquants ne se réalisent pas de manière isolée. La Région travaille au contraire en concertation étroite et en partenariat avec les autres Régions du pays et aussi avec les pays voisins, comme la France pour le projet de canal Seine-Nord, et les Pays-Bas pour le projet de l'écluse de Lanaye. Certains projets

¹ Directeur général "Routes et Bâtiments".

sont par ailleurs directement décidés au niveau européen.

Les exigences liées au développement durable sont présentes dans la politique régionale en matière de travaux publics. La Région s'efforce d'établir un équilibre optimal entre le développement économique, l'intérêt social et la protection environnementale. Ici aussi, des objectifs prioritaires sont mis en avant dans la politique de la Région: c'est le cas par exemple de l'optimisation permanente de l'utilisation des infrastructures existantes, notamment par le biais du centre "Perex" de gestion du trafic routier, ou encore du développement du réseau Ravel, qui promeut le vélo comme mode de déplacement durable et qui est utilisé par un nombre croissant de cyclistes.

Un autre objectif prioritaire, où l'innovation occupe une place centrale, est la gestion des boues qui encombrant le réseau des canaux en Wallonie, soit quelque

2 millions m³ de boue. Ces boues sont un déchet, dont la gestion pose problème. Partant d'un procédé Solvay, adapté aux boues de dragage, une technique a été mise au point, dans le cadre d'un partenariat avec le privé, permettant de rendre les boues de dragage inertes. Ces boues de dragage, qui empêchaient ou limitaient la navigation jusqu'à présent, seront donc extraites des fleuves et canaux, rendues inertes et ensuite utilisées comme merlon de terre, c'est-à-dire comme écran antibruit, le long des routes. C'est un exemple très concret de développement durable.

Enfin, dernière priorité, la région entend établir un partenariat avec le privé pour promouvoir la qualité des travaux de réfection de nos voiries, dans le cadre du plan d'investissement de 600 millions euros déjà évoqué. Un dialogue sur cette question est en cours aujourd'hui entre la Région et la fédération des entreprises de voiries.

La Région est ouverte à toute opération qui peut contribuer au financement d'un projet dans un cadre réglementaire acceptable.

La réalisation de partenariats publics-privés dans ce contexte est évidemment envisageable, d'autant que la Région a déjà mené diverses opérations proches des partenariats au cours des dernières années pour des travaux de rénovations urbaines et de revitalisation. La Région a par ailleurs créé par décret un organisme de promotion, la Sofico, qui intervient dans la réalisation des chaînons transeuropéens et qui interviendra également dans le financement des travaux à réaliser en exécution du plan régional wallon de relance. Le péage est aussi une source possible de financement, qui a en outre l'avantage d'être en même temps un outil de gestion, dans le contexte du développement durable et de l'utilisation optimale des réseaux d'infrastructures existants. La mise en œuvre d'une formule de péage suppose toutefois l'établissement préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions du pays.

Beliris et la Région, au service de Bruxelles

Jean-Claude MOUREAU²

Les investissements en infrastructures de transport pour la Région de Bruxelles-Capitale proviennent essentiellement de deux sources de financement: d'une part, la Région elle-même et, d'autre part, Beliris, accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région, par lequel l'Etat fédéral intervient financièrement dans les frais supplémentaires inhérents au rôle de Bruxelles en tant que capitale de la Belgique et de l'Europe.

Le budget annuel d'investissement de Beliris est passé de 50 millions d'euros en 1993 à 165 millions d'euros pour cette année et les années à venir, soit trois fois plus. Ce budget a notamment été utilisé pour les travaux de réaménagement de la rue de la Loi, pour la rénovation de l'Atomium ou encore pour la transformation du Théâtre Royal Flamand. De nombreux projets, à financer par Beliris, sont par ailleurs

en cours de réalisation, comme par exemple le pôle multimodal Schuman, des travaux dans le cadre du RER, la rénovation du palais des Congrès, la rénovation de voiries dans le cadre des contrats de quartiers et la rénovation de logements sociaux.

LE PLAN IRIS II

S'agissant des investissements financés par la Région, le gouvernement bruxellois a défini ses priorités dans le

² Directeur général de Bruxelles Mobilité.

plan "Iris II" des déplacements, qui est un plan stratégique de mobilité et de travaux publics à l'horizon 2025.

Bruxelles Mobilité consacre chaque année quelque 200 millions euros aux infrastructures, la moitié pour les voiries et l'autre moitié pour le transport public. Signalons en outre qu'une part substantielle du budget de Bruxelles Mobilité (475 millions sur un budget total de 750 millions euros) sert à la dotation à la STIB.

De nombreux projets sont envisagés au cours des prochaines années: pour certains, il s'agira d'un réaménagement complet de voiries, comme, par exemple, le Boulevard Léopold III, dont la partie centrale sera le lieu de passage d'un tram et dont les travaux seront en partie financés par Beliris. Pour d'autres, il s'agira davantage de travaux de rénovation, comme, par exemple, les travaux aux tunnels de la petite ceinture. Certains de ces travaux sont déjà en cours aujourd'hui: c'est le cas du tunnel Stéphanie débouchant sur la Place Poelaert.

Nous investissons également dans l'équipement des tunnels, tels les programmes de renouvellement et de balisage des sorties de secours ou de placement d'un nouveau système de détection incendie.

Un autre grand projet, qui vient de se terminer, est le chantier de la gare de l'Ouest, qui a été officiellement inaugurée le 4 avril dernier. Cette gare a la vocation de devenir un très grand centre intermodal avec quatre lignes de métro, plusieurs lignes de bus et de trams, des lignes de train (RER). Cette réalisation entraîne un bouleversement complet de notre réseau métro et permet de boucler la petite ceinture bruxelloise.



UNE MOBILITÉ DURABLE

Le plan Iris des déplacements comporte indiscutablement une dimension de développement durable en ce qu'il vise notamment à encourager le report modal vers le vélo ou la marche à pied. Il faut savoir qu'à Bruxelles, trois déplacements sur cinq environ se font sur des distances de moins de 5 km, qui se prêtent dès lors aisément à un parcours à pied ou en vélo. La promotion de ce type de déplacements suppose la réalisation de voies adaptées et sécurisées pour les piétons et les cyclistes.

En parallèle, la Région développe une politique d'encouragement de l'utilisation plus rationnelle de la voiture, notamment avec le système "Cambio" de voitures partagées; elle encourage l'utilisation des transports publics par une amélioration permanente de son attractivité et de son confort.

Diverses politiques sont, par ailleurs, menées pour inciter les entreprises à

développer des plans de déplacement du personnel comportant des régimes de covoiturage ou de transport collectif. Des efforts sont également entrepris sur le plan des déplacements scolaires et sur l'accès aux stations de métro des personnes à mobilité réduite.

La route reste bien entendu un moyen primordial de déplacement, à Bruxelles comme ailleurs. Elle doit être sûre et de qualité pour les automobilistes comme pour tous les autres usagers. En matière de développement durable, il faut signaler que le Centre de Recherches Routières (CRR) travaille à la mise au point d'un outil informatique qui permet d'apprécier le caractère durable d'un aménagement routier ou d'un projet d'infrastructure. Il serait utile que le critère de durabilité d'un aménagement s'ajoute à l'avenir aux critères pris en compte dans les attributions des marchés publics (prix, ...). A cet égard, le nouvel outil du CRR peut se révéler précieux.

En matière d'investissements, Bruxelles-Capitale, comme les autres Régions, est ouverte à l'évolution qui se dessine dans le domaine des PPP. Elle ne dispose que d'une expérience limitée, mais intéressante, qui est celle de la construction et de l'exploitation par une société privée de la station d'épuration des eaux du Nord de Bruxelles, exploitation (pour 1,1 million équivalents-habitants) pendant une période de 20 ans, au terme de laquelle la Région deviendra propriétaire de l'installation.

Si elle y voit un outil possible pour le développement des infrastructures de transport, la Région bruxelloise n'entend pas faire du PPP un phénomène de mode. L'outil doit présenter de sérieuses garanties en termes de valeur ajoutée, de garantie juridique et de gestion optimale des risques.

La Région flamande poursuit ses investissements

Chris CAESTECKER³

La Région flamande s'est fixée plusieurs priorités en termes d'investissements pour les années à venir. Le budget que la Région a consacré au cours des dernières années aux infrastructures a augmenté de manière significative, passant d'environ 370 millions d'euros en 2005 à 620 millions d'euros en 2008. Ce rythme d'investissement de plus de 600 millions d'euros affectés à l'entretien et aux investissements sera maintenu en 2009, et très vraisemblablement aussi au cours des années suivantes, bien

que les décisions sur ce plan doivent encore être prises par le prochain gouvernement flamand.

Les pouvoirs publics vont s'attaquer au cours des prochaines années à 25 chaînons manquants en Flandre. Une partie de ces travaux est d'ailleurs déjà en cours d'exécution, tel l'échangeur routier à Lummen et l'accès nord à l'aéroport de Zaventem. D'autres chaînons manquants sont aussi en phase de projet dans le cadre de formules de PPP. Il s'agit notamment de la liaison Nord-Sud en

Campine, pour laquelle les négociations avec les consortiums sont en cours, du R4 Sud à Gand, où une procédure DBM a été lancée jusqu'à la fin du mois de janvier de cette année, ainsi que de la préparation de l'A11 à hauteur de Bruges en Flandre occidentale.

UN TRAFIC PLUS FLUIDE ET PLUS SÛR

Les chaînons manquants constituent les très grands investissements en travaux des prochaines années. Le montant de l'investissement total

³ Administrateur général de l'Agence "Wegen en Verkeer".

pour les travaux des six plus grands chaînons manquants, dont l'A11, la liaison Nord-Sud en Campine et le contournement de Renaix, oscillera, selon les estimations de la Région flamande, entre 600 millions et 1 milliard d'euros.

Un autre projet important concerne les 800 points dangereux (situations d'insécurité) à éliminer sur les différents réseaux routiers. Pour ce projet en cours, et qui a débuté dès 2004, les pouvoirs publics ont affecté un montant de 100 millions d'euros pour l'année 2009. Au cours des prochaines années, des investissements se feront également dans les systèmes destinés à garantir la sécurité routière, comme le système de contrôle de trajet "Waiting motion", les radars automatiques, le contrôle du respect des distances entre camions, l'interdiction de dépassement, etc.

S'agissant de l'intermodalité, la Région flamande est favorable à l'adoption de mesures de fluidification à prendre en concertation avec "De Lijn". Un montant annuel de 21 millions d'euros est prévu à cet effet au budget. Des projets sont également en cours sur le Ring de Bruxelles en collaboration avec la Région bruxelloise. Ils tiendront compte du plan de transport Iris et du futur plan de "De Lijn" Brabant flamand.

Par ailleurs, la Région a également en chantier les projets structurels Brabo I et Brabo II, qui sont en cours d'exécution aujourd'hui à travers des formules de PPP et qui portent sur l'aménagement de voies de tram dans le cadre du Masterplan d'Anvers.

La Flandre participe par ailleurs, en matière de durabilité, à un programme dit de "partenariat pour le management de l'infrastructure" (PIM), réalisé en collaboration avec le "Rijkswaterstaat" et la "Highlands

Agency" d'Angleterre. Ce programme doit aider les partenaires à trouver les voies les meilleures pour accroître les exigences en matière de durabilité et les intégrer dans la politique régionale.

Durabilité et innovation vont évidemment de pair. Ainsi, sur ce plan également, les pouvoirs publics vont tenter à l'avenir de procéder à des adjudications de façon innovante. Pensons par exemple à des systèmes permettant d'enregistrer automatiquement des incidents ou d'améliorer la fluidité des transports publics. En fonction des projets, l'Agence recherche aussi, en collaboration avec le Centre de Recherches Routières, des moyens permettant de procéder à des mélanges d'asphalte à basse température et de réduire ainsi les rejets de CO₂. L'industrie cimentière belge est également en train d'adopter des mesures pour réduire le plus possible les rejets de CO₂ lors de la production de ciment en recourant par exemple à des combustibles alternatifs.

INNOVATION ET QUALITÉ

Le recours au recyclage revêt une grande importance pour les pouvoirs publics. On pourra se référer à cet égard aux travaux effectués sur la N49 Anvers-Knokke, où le revêtement en béton existant a été utilisé dans la couche inférieure du revêtement en béton armé. Il s'agit, ici encore, d'une déclinaison de la durabilité et de l'innovation que les pouvoirs publics continueront d'appliquer à l'avenir.

La durabilité et l'innovation sont aussi étroitement liées à la qualité. La qualité que l'on veut obtenir pour un produit ou un procédé est devenue un peu un cheval de bataille des pouvoirs régionaux. En effet, l'objectif de la Région flamande est de passer à des

obligations de résultat pour améliorer la qualité de certains revêtements. À l'avenir, les cahiers des charges ne définiront plus la manière spécifique d'exécuter des travaux. S'agissant de l'innovation et de la durabilité, les pouvoirs publics vont s'en remettre aux entrepreneurs qui devront procéder à un contrôle de la qualité pour atteindre le résultat voulu.

Les développements relatifs à la problématique des PPP sont évidemment d'importance pour la Région flamande. Chacun, tant du côté des entrepreneurs ou des consortiums que du côté des pouvoirs publics, approfondit actuellement cette matière. Un des grands problèmes qui se posent est de savoir où il convient de placer les risques de construction et de disponibilité. Doivent-ils tous être placés auprès des consortiums ou sont-ils à partager entre ces derniers et les pouvoirs publics? À l'heure actuelle, il s'agit peut-être du problème essentiel.

Pour l'avenir, il s'agira également de tirer les leçons des expériences menées aujourd'hui. Ainsi, on constate à l'heure actuelle que les projets de PPP avec un DBM et un F séparés se déroulent qualitativement mieux et de manière plus aisée que le DBFM pour lequel le financement repose également auprès des consortiums.

La crise économique et financière actuelle a aussi certaines conséquences sur le déroulement des projets de PPP. Bien que les banques ne soient certainement pas dépourvues d'argent pour ces projets à l'avenir, elles voudront peut-être y affecter moins de moyens, ce qui amènera sans doute les pouvoirs publics à procéder par regroupement de banques acceptant de financer les projets.

