



*Your complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.*

[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)

EMENT WALLON

Session 2008-2009

Septembre 2008

PROPOSITION DE RESOLUTION

visant à la mise en place d'une évaluation globale du
réseau routier et autoroutier wallon

déposée par M. Dimitri Fourny et consorts

Le réseau routier et autoroutier de la Région wallonne est constitué de 869 kilomètres d'autoroutes, de 6839 kilomètres de routes régionales, de 714 kilomètres de routes provinciales et de 71286 kilomètres de routes communales soit, au total, un peu plus de 79700 kilomètres de voiries.

La qualité de nos infrastructures routières et autoroutières constitue l'un des facteurs fondamentaux dans la lutte contre l'insécurité routière.

Dans sa déclaration de politique régionale, le Gouvernement affirmait son objectif de voir diminuer à concurrence de 50% le nombre de morts et de blessés graves d'ici 2010.

A côté de l'angle sécuritaire, la problématique de l'infrastructure et de sa gestion se pose également en termes d'aménagement du territoire, budgétaire ou encore environnemental.

La Cour des comptes, dans son dernier rapport, précise qu'en 2001, 14,36 % du réseau nécessitait une intervention à court terme, ou présentaient un danger pour les usagers, et exigeait une remise en état d'urgence.

Cette proposition de résolution vise ainsi à procéder à une évaluation globale du réseau routier régional wallon et à mener une réflexion quant aux mesures nécessaires à prendre afin d'optimiser celui-ci. Celle-ci, tout en n'étant pas exhaustive, peut se subdiviser en plusieurs axes.

1. La sécurité routière, axe essentiel de toute réflexion

Lorsqu'on parle de sécurisation routière, l'on vise non seulement les problèmes de vitesse, l'entretien des routes, la signalisation défectueuse, un aménagement inapproprié, le marquage au sol déficient, les barrières de sécurité obsolètes....

Selon certaines études¹ notamment françaises, l'infrastructure jouerait un rôle dans près de 46% des accidents.

Dans le cadre de cette résolution, nous voulons nous concentrer principalement sur divers aspects.

Premièrement, la *qualité des aménagements et leur pertinence* en certains endroits méritent réflexion. Certains aménagements, mal conçus, procurent une plus grande insécurité. A titre exemplatif, citons les bordures installées en certains ronds-points qui constituent un véritable danger pour les motocyclistes.

¹ Voir l'enquête REAGIR en France, citée dans le rapport « sécurité routière : le rôle fondamental de l'infrastructures », Road federation Belgium, 2002.

chaque aménagement soit pensé dans une optique
ppert que cela fait encore défaut en de nombreux

De surcroît, les points noirs déjà identifiés devraient être *sécurisés* le plus rapidement possible.

Deuxièmement, la mise en place de radars fixes ou mobiles devrait se généraliser. La Déclaration de politique régionale elle-même soulignait l'importance du rôle préventif joué par ces radars.

Ceux-ci, dans leur rôle préventif et répressif, permettent de sauver de nombreuses vies humaines. Le choix de l'emplacement de ceux-ci est primordial et doit se faire dans une optique essentiellement sécuritaire.

Dès lors, il semble judicieux qu'une cartographie des endroits dangereux soit établie.

Troisièmement, la *problématique des aires autoroutières* doit également être soulignée. Celles-ci sont souvent mal équipées et procurent un sentiment d'insécurité grandissant non seulement pour les chauffeurs de camions mais également pour les automobilistes.

Ces aires de repos sont régulièrement dans un état déplorable, non seulement les déchets s'amoncellent mais elles sont également l'objet de vandalisme divers : graffitis, poubelles renversées, bancs arrachés,

Pour des raisons de sécurité routière, de criminalité liée au transport de marchandises par route, et de santé et de sécurité des conducteurs, il importe de créer à travers la Wallonie des emplacements de parking plus sûrs et plus sécurisés, plus nombreux pour les conducteurs professionnels et autres.

Dans une même optique, le Comité économique et Social européen, dans un avis ²remis en 2007 d'un point de vue européen, met l'accent sur la nécessité de sécuriser ces aires de repos au niveau de l'Union européenne.

A côté des aires autoroutières sécurisées, se pose également la question du trafic aux frontières les week-ends. En effet, certains pays frontaliers empêchent les camions de circuler les week-ends, ce qui engorge les aires autoroutières et crée de nombreux embarras de circulation lorsque ceux-ci sont de nouveau autorisés à circuler.

2. Des moyens financiers renforcés et mieux répartis

Les budgets alloués en la matière sont importants mais pas suffisants. Pourtant, une budgétisation conséquente est prometteuse d'une amélioration substantielle du réseau profitable pour tous.

² Avis du Comité économique et social européen sur "La politique européenne de sécurité routière et les conducteurs professionnels - Emplacements de stationnement sûrs et sécurisés" Avis d'initiative du 16 février 2007

rapport, a épinglé le manque de moyens nécessaires au regard des normes internationales.

Celles-ci préconisent en effet de consacrer, au maintien en bon état d'un réseau routier, un budget de l'ordre de 1,5% et 2% de sa valeur patrimoniale, alors que le budget relatif à l'entretien des routes et des autoroutes en Région wallonne représente moins de 0,7% de leur valeur.

Au niveau budgétaire, il est vrai que des efforts considérables ont été consentis par ce gouvernement. A cet égard, la Cour des comptes précise qu'il est trop tôt pour apprécier l'impact de cette impulsion sur la résorption du passif.

Depuis plusieurs années, l'accent a été mis sur l'entretien du réseau routier et autoroutier. Une telle réaffectation des moyens est judicieuse vu l'état du réseau. Indépendamment de la nécessité d'accentuer les moyens dévolus à l'entretien du réseau routier, certains choix permettraient une meilleure allocation des moyens disponibles.

Vu ces moyens disponibles et afin des les utiliser au mieux, il semble nécessaire de définir un axe de priorités quant à l'entretien du réseau routier et autoroutier régional.

A cette fin, plusieurs dispositifs peuvent être mis en oeuvre.

Premièrement, la *concertation entre les différentes directions territoriales* au sein de la Direction générale semble faire défaut. Or, une telle concertation où l'échange d'informations relatives à l'état du réseau entre les différents acteurs est judicieuse. Cette concertation permettrait de définir ainsi une grille de lecture commune entre les différentes directions territoriales selon les priorités.

Deuxièmement, *les outils informatiques existants sont sous-utilisés* alors que ces derniers permettent une auscultation précise de l'état des routes. Actuellement, la banque de données n'est plus mise à jour or cette source d'information est importante afin de mener les choix adéquats quant à la programmation des travaux à réaliser par les directions territoriales.

Il semble, pour le moins regrettable, que ces moyens ne soient pas utilisés, à cet égard la formation des agents à l'utilisation des outils doit être encouragée.

En outre, alors que certains budgets alloués auprès des directions provinciales ne sont pas épuisés, ceux-ci ne sont pas *réaffectés* vers les autres directions qui en ont besoin afin d'effectuer la réfection des routes qui s'impose de manière urgente.

Une bonne gestion des deniers publics supposerait une réaffectation selon des critères objectifs de ces moyens vers les autres directions provinciales.

De *nouvelles sources de financement* doivent également être recherchées, l'une des voies soulevée est la vignette autoroutière.

onnelle le plus rapidement possible, nous plaidons

Ainsi, il est demandé au Gouvernement d'améliorer la gestion des moyens déjà disponibles entre les directions provinciales et de mener une réflexion sur un refinancement à long terme du réseau routier et autoroutier wallon.

3. Des travaux réfléchis et pertinents

a) La réhabilitation et la réfection des routes

La Région wallonne a procédé à divers travaux sur les réseaux routier et autoroutier. Toutefois, l'on constate que malgré une réfection récente de ces tronçons, des malfaçons apparaissent.

La E 411 a malheureusement bien illustré ce propos. En effet, trois ans après sa réfection, des trous réapparaissaient en de nombreux endroits.

La E 411 n'est malheureusement pas un cas isolé, nombreux sont les tronçons routiers et autoroutiers qui, peu de temps après leur réfection, présentent ou ont présenté des malfaçons.

Dans certaines hypothèses, il semble que ce soit l'entrepreneur qui en supporte la responsabilité mais pas toujours. Toutefois, cela nécessite de nouveaux travaux et donc, de nouveaux embouteillages et autres inconvénients pour les usagers.

Au-delà de ces problèmes ponctuels, se pose en filigrane, la question de l'établissement des cahiers des charges, des techniques utilisées, du type d'entretien et in fine du choix de l'entrepreneur.

Au-delà de l'attribution d'un marché en lui-même, se pose également la question du contrôle de l'exécution de celui-ci.

Les agents du MET sont-ils suffisamment bien formés pour effectuer ces contrôles de manière adéquate ?

En effet, les techniques et les matériaux évoluent sans cesse et nécessitent dès lors une formation continuée dans le chef des contrôleurs. Celle-ci existe-t-elle ?

Il nous semble dès lors, pour le moins nécessaire que le Gouvernement lance une réflexion sur cette problématique.

Il paraît également judicieux d'examiner les méthodes de réhabilitation de nos routes et autoroutes. Il pourrait être utile d'examiner la pratique usitée chez nos voisins français où les routes départementales et les autoroutes sont globalement en bon état et s'interroger sur les raisons de ces disparités.

b) La pertinence de certains aménagements

Lorsque l'on examine certains travaux, il est permis de s'interroger quant à leur pertinence.

que de nombreux ronds-points sont installés. Il est (et bien aménagés) présentent des avantages non négligeables en matière de sécurité routière.

Toutefois, ceux-ci présentent un coût non négligeable et l'on constate qu'en certains endroits, outre leur conception défectueuse, leur pertinence peut poser question.

Dès lors, il nous apparaît judicieux de porter notre réflexion sur ces aménagements et d'examiner si d'autres mesures ne seraient pas souhaitables, à la fois en termes de sécurité et budgétaire.

En ce sens, une comparaison avec les pays de l'Union Européenne paraît intéressante à effectuer.

c) Cadastre des routes et des ponts et viaducs

Afin de pouvoir procéder aux travaux nécessaires et ainsi gérer de manière optimale notre réseau, il est essentiel de pouvoir disposer d'un cadastre des routes, autoroutes ainsi que des ponts et viaducs wallons reprenant leur état exact. Ce cadastre n'a bien entendu d'utilité que si ce dernier est mis à jour régulièrement.

Via ce cadastre, la direction générale disposerait ainsi d'un outil lui permettant de définir un plan quinquennal de l'entretien du réseau.

d) Homogénéité du réseau

Les routes wallonnes sont soit régionales, provinciales ou communales.

En sa séance du 21 février 2002 le Gouvernement wallon confirmait sa volonté de réaliser un transfert de voiries accompagné d'un transfert en, personnel et moyens budgétaires calculés sur base d'une clé de répartition objective n'entraînant aucun surcoût pour les parties.

Le décret organisant les provinces wallonnes adopté le 12 février 2004 par le Parlement wallon précise en son article 129 " *Les voiries provinciales sont transférées dans le domaine public routier régional. Les conseils et collèges provinciaux ne peuvent, en vertu de l'intérêt provincial, prendre de délibérations ayant pour objet l'aménagement, l'entretien et la gestion des voiries publiques.* ". L'article 128 quant à lui précise la procédure du transfert des agents provinciaux dans le cadre du transfert des voiries et des cours d'eau.

Depuis 2004, les arrêtés d'application organisant ce transfert se font attendre. Les voiries provinciales représentent 1% du réseau routier wallon, à savoir 718 km.

Il est nécessaire que ces arrêtés d'application soient pris par le Gouvernement wallon. Il n'y a en effet plus aucun sens que ces routes soient encore dans le giron provincial. A cet égard, une réflexion doit être menée afin de déterminer si certaines

re transférées soit aux communes, soit à la Région

Au-delà de ce transfert des voiries provinciales, il semble nécessaire de porter une analyse sur la hiérarchie des voiries.

En effet, l'on constate actuellement, en certains endroits, que certaines portions de voiries sont toujours répertoriées comme autoroutes, routes structurantes ou non, alors que leur vocation n'est plus telle.

Cette réflexion est d'autant plus nécessaire vu la généralisation de l'utilisation des GPS. En effet, l'on constate que ces derniers suggèrent certains itinéraires passant par des voiries communales et non régionales. Cette problématique n'est pas propre à la Région wallonne. Ainsi, en Angleterre, plus de cent villages ont demandé officiellement d'être rayés des GPS.

La Région wallonne, il est vrai, a pris des mesures afin d'enrayer ce phénomène puisque un groupe de travail coordonne les solutions apportées par les GPS et la politique de mobilité développée par les acteurs publics. Ce groupe tente d'envoyer le trafic vers les voiries de niveau supérieur. Toutefois, l'on constate que le problème trouve sa source dans la hiérarchisation des voiries. Dès lors, il nous semble judicieux de mener une réflexion sur cette dernière.

4. Les camions, usagers particuliers de la route

a) l'interdiction de dépassement pour les camions

L'autorisation ou non de dépasser pour les camions continue de susciter des réactions diverses.

De nombreux pays, tel le Luxembourg vont mener des expériences pilotes interdisant le dépassement pour les camions à certaines heures ou en certains endroits.

Dans notre pays, depuis le 1^{er} janvier 2008, les camions ne sont plus autorisés à dépasser sur les routes et autoroutes à deux bandes de circulation dans le même sens. Toutefois, le Gouvernement wallon a décidé de permettre de nouveau les dépassements sur certains pans du réseau selon certaines conditions. M. le Ministre de l'Équipement a suggéré de procéder à une période d'essai de six mois.

Les dérogations ainsi accordées- bien qu'elles puissent se justifier par la faiblesse du trafic- sur certains tronçons du réseau routier sont des sources de confusion. En effet, de nombreux panneaux supplémentaires sont apposés selon que les dépassements sont autorisés ou non, selon les heures où ceux-ci sont permis, ... Il serait opportun d'évaluer l'efficacité de la mesure ainsi prise.

Dans le contexte du transport routier international, il nous semble important qu'une uniformisation au niveau national ait lieu.

Une telle uniformisation des réglementations et des pratiques permettrait d'assurer une meilleure sécurité, notamment vis-à-vis des étrangers qui viennent sur nos routes.

sur le principe du dépassement lui-même. En effet, plus de 90 km/ h sur les autoroutes, il est donc très rare de les voir circuler à une vitesse moindre. Dès lors, l'on constate que les camions qui dépassent sont ceux qui ne respectent pas la limite de vitesse et créent ainsi des ralentissements pour les autres usagers.

b) les super-camions

Les super-camions, d'une taille de 25 mètres de long et d'un poids de plus de 60 tonnes pourraient être amenés à circuler sur notre réseau routier et autoroutier. En effet, le Gouvernement wallon a approuvé la mise en œuvre d'expérience pilotes. Ces super-camions sont décriés par certains et bien que d'autres prétendent que ces derniers n'endommageraient pas plus les routes qu'un semi-remorque classique, il nous semble important d'en examiner la véracité.

C'est ainsi, que nous demandons au Gouvernement wallon, dans le cadre de ces expériences pilotes, d'évaluer leur impact sur notre infrastructure et de limiter leur circulation sur les autoroutes permettant la circulation d'un tel trafic.

c) l'impact des camions en surcharge sur le réseau routier

Selon une étude de la VAB, l'impact des camions en surpoids sur l'usure du revêtement coûte 15,5 millions d'euros par an. Aucune étude de ce genre n'existe en Wallonie, pourtant celle-ci serait judicieuse.

Le passage d'un camion sur nos routes équivaut aux passages de 10.000 véhicules. Ce ratio est interpellant or le nombre de camions sur nos routes ne décroît pas.

Il faut savoir que si le camion est lourdement en surcharge (lorsque la charge autorisée par essieu dépasse 20%), il équivaut alors au passage de 245.000 voitures et quand on sait que, selon la police fédérale, 60% des camions sont en surcharge, on imagine aisément les dégâts occasionnés par ceux-ci à nos routes, indépendamment du danger au niveau de la sécurité.

Au niveau sécuritaire, les statistiques établies par la police de la route mettent en évidence que, lors d'accidents impliquant des camions, les blessures sont plus importantes que lors d'accidents ne concernant que des voitures.

Il nous semble, dès lors, primordial, qu'une réflexion soit menée quant à l'impact des camions non seulement sur l'infrastructure mais également en terme de sécurité routière.

os routes : *évaluation et prolongation*

la suppression sur certains tronçons des lumières semblent porter leurs fruits.

Celles-ci permettent d'économiser de l'énergie, de *diminuer la consommation de CO2* sans mettre en danger les automobilistes.

Ces expériences doivent pouvoir se prolonger à l'exclusion des endroits où l'on a relevé un nombre important d'accidents et où existent des risques élevés d'accidents. Dès lors, il est nécessaire de pouvoir disposer d'un cadastre reprenant les routes faiblement accidentogènes où ces mesures pourraient être appliquées.

6. *Des routes propres*

L'image donnée par le réseau routier et autoroutier de notre région est loin d'être enviable.

En effet, le nombre de débris divers bordant nos routes est impressionnant. L'image ainsi offerte de la Wallonie est pour le moins déplorable.

Pourtant cette image est importante non seulement pour les touristes mais également pour les investisseurs étrangers et pour nos concitoyens.

Ces derniers subissent ainsi les incivilités de certains qui ne respectent pas notre environnement, notre cadre de vie.

Au-delà de l'image, le coût de l'enlèvement de ces débris est conséquent pour le citoyen avec près de 20 000 000 d'euros y consacrés.

Afin de pouvoir assurer un travail de qualité, l'équipement en matériel des différentes Directions doit être accentué. L'ensemble des Directions de Wallonie devrait bénéficier de matériel adéquat afin d'assurer la propreté du réseau or cela fait souvent défaut. Il est dès lors nécessaire, en collaboration avec celles-ci, d'établir leurs besoins en la matière.

Attendu l'importance de renforcer la sécurité routière sur nos routes et autoroutes,

Attendu que l'infrastructure joue un rôle fondamental dans la lutte contre l'insécurité routière.

Considérant que diverses mesures doivent être prises, que ce soit via des aménagements pertinents ou encore le renforcement des radars.

Considérant que les parkings autoroutiers doivent être sécurisés.

Considérant que les travaux effectués sur divers tronçons du réseau posent problème.

Qu'au-delà de problèmes ponctuels rencontrés sur différents tronçons, se pose la question de l'établissement des cahiers de charges, du choix des entrepreneurs et de la pertinence de certains aménagements.

Que le contrôle des travaux effectués sur le réseau routier et autoroutier pose question de façon globale.

Considérant que les moyens budgétaires sont importants mais non suffisants.

Considérant que la coordination entre les différentes directions territoriales de la Direction générale mobilité et voies hydrauliques semble faire défaut, en certaines circonstances, sur la définition des urgences et priorités.

Considérant que les outils existants, notamment informatiques, sont sous-utilisés

Considérant qu'une meilleure allocation des moyens budgétaires est nécessaire.

Considérant que la place des camions sur le réseau routier doit être évaluée. Les conducteurs de camions constituent un usager particulier du réseau, que la problématique des dépassements et des super-camions doit être examinée

Considérant que leur impact sur l'infrastructure doit être mesuré.

Considérant que les mesures prises relatives à la suppression de l'éclairage doivent être évaluées.

Considérant que le réseau routier et autoroutier wallon offre parfois une image déplorable vu son manque de propreté.

on :

- des routes, autoroutes, ponts et viaducs wallons reprenant avec exactitude leur état ;
- d'établir, avec la police fédérale, un cadastre des endroits dangereux où les radars auraient leur raison d'être ;
- de renforcer les moyens financiers consacrés à l'entretien du réseau ;
- de réaffecter les moyens budgétaires disponibles entre les différentes directions provinciales ;
- d'uniformiser avec les autres régions les réglementations relatives au dépassement ou non par les camions et à la circulation le dimanche ;
- dans le cadre des expériences-pilotes menées pour les super-camions, qu'une étude soit menée quant à leur impact sur l'infrastructure ;
- d'étudier les mesures de suppression de l'éclairage sur les routes faiblement accidentogènes ;
- de renforcer les moyens dévolus aux directions provinciales afin que ces dernières puissent disposer du matériel adéquat afin de procéder au nettoyage du réseau. ;
- de prendre les arrêtés afin de transférer les voiries provinciales à la Région wallonne ainsi que les moyens financiers y correspondants.

Propose :

- La création d'un groupe de travail parlementaire au sein de la Commission du Budget, des Finances et de l'Équipement qui, avec le concours d'experts proposera des pistes afin d'optimiser le réseau et procédera à l'analyse des éléments suivants:
 - o L'évaluation de la situation du réseau routier et autoroutier.
 - o La mise en place d'aménagements sécurisés et pertinents.
 - o L'utilisation et le placement des radars à des fins sécuritaires.
 - o L'aménagement des aires autoroutières pour renforcer la sécurité des usagers.
 - o L'établissement des cahiers des charges, des techniques utilisées, du type d'entretien quant aux travaux menés sur le réseau. Une étude comparative pourrait éclairer le gouvernement à ce sujet.
 - o L'évaluation du contrôle par la direction générale mobilité et voies hydrauliques des travaux effectués sur le réseau routier et autoroutier.
 - o Les pistes ouvertes quant à de nouveaux moyens financiers.
 - o L'impact des camions sur le réseau routier.
 - o La hiérarchisation des voiries.



PDF
Complete

*Your complimentary
use period has ended.
Thank you for using
PDF Complete.*

[Click Here to upgrade to
Unlimited Pages and Expanded Features](#)