



# “Trop vieux et non entretenus, les ponts deviennent risqués”

■ Sept ponts belges sur dix ont plus de 35 ans, affirment les patrons des grandes entreprises de construction. “Et l’âge suffit à dire le problème.”

Le jour dernier, pour rendre la présentation de leur baromètre annuel plus émoustillante, les patrons des entreprises belges de grands travaux – tours, centres commerciaux, ponts, routes... – s’étaient penchés sur les tunnels bruxellois. Et d’indiquer que c’était, avant tout, un manque d’entretien, et donc d’investissements dans les infrastructures, qui avait prélué à leur fermeture.

Le succès médiatique fut tel que, cette année, ils ont remis le couvert avec les ponts. Et de se demander si “après les tunnels, les ponts belges sont-ils menacés ?” La réponse fut toutefois moins attrayante que la question. Quelques photos chocs et un graphique répartissant les ponts belges en fonction de leur âge : 18 % datent d’avant 1940, 12 % de 1941 à 1960, 43 % entre 1961 et 1980... “La majorité des ponts belges ont plus de 35 ans”, indique Frédéric Loriaux, le nouveau président de l’ADEB, l’Association des entreprises belges de grands travaux. Traduction : leur état ne peut qu’être déplorable, à tout le moins inquiétant. “Les ponts ne sont pas entretenus. Si réparation il y a, c’est au-dessus, pas en dessous. L’âge suffit donc à dire les problèmes.”

“Jusqu’en 2005, en matière d’investissement publics, l’Angleterre était moins bonne élève que la Belgique, poursuit Frédéric Loriaux. Mais depuis, c’est nous qui sommes moins bien lotis. La Belgique est également aussi bien sous la moyenne des 19 pays de la zone euro que sous celle de 28 de l’Union européenne.”

L’inquiétude gronde dans les rangs des grands patrons de la construction – 61 entreprises représentant 17 000 emplois directs et un chiffre d’affaires de 9,5 milliards. Interrogés par leur association, près de 2 sur 10 jugent l’état de

santé de leur entreprise préoccupant, voire mauvais. “Soit le double de l’année dernière”, ajoute Didier Cartage, directeur général de l’ADEB.

Les trois principales causes de leur inquiétude tiennent, note Didier Cartage, “au manque cruel de personnel qualifié, au désinvestissement et au manque de vision à long terme des Régions et à la terrible concurrence sur les prix du fait que le critère d’adjudication est et reste le prix, pas la qualité, la sécurité ou l’environnement, par exemple”. La pénurie de main-d’œuvre étant partiellement la conséquence des deux autres causes. Car le chiffre d’affaires dépend pour moitié des commandes publiques et, pour arriver à tenir les prix, il faut employer des travailleurs dits détachés. Par conséquent, le savoir-faire belge se dilue ou part à l’étranger. “Pour qu’un travailleur belge ait 10 euros nets en poche, les entreprises de construction doivent en déboursier 37 ! Alors que pour un travailleur détaché, c’est entre 22 et 27 euros, ajoute-t-il. En exigeant le prix le plus bas, l’Etat belge, via les marchés publics, finance les pensions des Polonais, Roumains ou Portugais.”

## 16%

### De dirigeants inquiets

Selon le dernier baromètre de confiance réalisé par l’ADEB, 14 % des dirigeants sont tout à fait confiants, 68 % modérément confiants et 16 % inquiets.

### Rectificatif de la Région wallonne

Une sortie qu’a très moyennement appréciée la Région wallonne, surtout son ministre des Travaux publics, Maxime Prévot (CDH). “La Wallonie n’a jamais autant investi dans ses infrastructures, dit-il par voie de communiqué. Ce sont plus de 2 milliards d’euros qui sont programmés en investissement et en entretien structurel pour cette législature, consacrés aux (auto) routes régionales, aux ponts, aux voies fluviales et aux parcs d’activités économiques!” Quant aux 5 000 ouvrages d’art wallons, ils sont inspectés en moyenne tous les trois ans et leur état de santé établi en fonction de la priorité d’entretien ou de réparation. Or, seuls 36 ponts – et le ministre en donne la liste – sont classés dans la catégorie A, soit d’“ouvrages avec défauts très importants, à réparer en priorité”. Ce qui est en cours, prévu ou à l’étude.

Charlotte Mikolajczak



C'est souvent sous les ponts, au niveau du tablier, que l'entretien laisse à désirer, comme ici la rampe du Lion à Schaerbeek.