

Le tunnel Léopold II, révélateur des galères du secteur

Abonnés Charlotte Mikolajczak Publié le vendredi 04 mai 2018 à 15h56 - Mis à jour le vendredi 04 mai 2018 à 15h58



Entreprise Moral en hausse pour les patrons de la construction. Mais inquiétude quant à la pénurie de personnel.

En 2016, l'association des entrepreneurs belges de grands travaux (Adeb) avait assorti la présentation de son baromètre annuel d'une analyse sur l'état déplorable des tunnels, routes et autres musées du pays. L'an dernier, elle avait fait de même avec les ponts, 70 % ayant plus de 35 ans. Les retombées médiatiques avaient été extraordinaires. Cette année, l'Adeb n'a pas réussi à mettre le doigt sur d'énormes exemples d'incurie en matière de travaux publics.

Et pour cause... Ceux-ci ont entre-temps été entrepris. Certains en urgence (tunnel Stéphanie) ou... en retard (tunnel Léopold II). D'autres, pas encore mais un jour peut-être.

Et asticoter l'Adeb sur l'impensable délai que va nécessiter la rénovation du tunnel Léopold II (39 mois !) n'y fait rien. "C'est un choix qui a été fait par l'administration de ne pas perturber le trafic, indique Frédéric Loriaux, président de l'association. Cela veut dire chaque nuit installer et désinstaller le chantier, réduction considérable de la durée effective de travail à la clé (3 à 4 heures/24 heures). Si on avait fermé le tunnel, en moins d'un an, tout aurait été terminé. Sans oublier que c'est le plus long tunnel du pays - 2 500 m -, à multiplier par deux puisqu'il y a deux tunnels; et qu'on ne peut pas travailler en même temps en haut et en bas." Sans parler de l'amiante, des problèmes d'étanchéité, des nouveaux accès de secours à créer...

D'où ce prix excessif de 264,7 millions d'euros. "Dont plus de 100 millions en estimation de risque purement fictif, ajoute-t-il. Une couverture qui aurait pu être moins chère si le partenaire public n'en avait pas laissé l'entière responsabilité au partenaire privé."

Et puis, ces lourds travaux au Léopold II n'empêchent pas Frédéric Loriaux, au contraire, de continuer à pointer le manque d'investissements des pouvoirs publics dans l'entretien de leurs infrastructures. "Certes, ils sont 10 % supérieurs à ceux de 2017 mais toujours en deçà de la moyenne européenne et des besoins économiques du pays", indique-t-il.

Manque de visibilité sur la durée

Même s'il faudra des années pour combler le retard, 2018 se présente donc mieux que 2017. "De nombreux chantiers ont repris ou démarré, 9



patrons sur 10 sont confiants quant à l'avenir et 92 % des entreprises devraient engager du personnel dans l'année, convient-il. Une entreprise sur cinq n'en déclare pas moins sa situation préoccupante, un chiffre stable par rapport à l'an dernier. C'est qu'on sort seulement d'une longue décennie difficile."

Cette inquiétude tient essentiellement à deux raisons : "La pénurie de main-d'œuvre qualifiée, surtout dans les nouveaux métiers liés à la digitalisation et aux nouvelles technologies, et la concurrence sur les prix. Le tout sur fond de manque de visibilité dans la durée, poursuit le président de l'Adeb. L'un et l'autre sont plus intimement liés qu'on le pense : qui oserait investir dans des engagements et des formations sans savoir si l'activité perdurera. On est demandeurs d'une visibilité sur plusieurs années." Un peu à l'image des plans lancés par la Wallonie sur ses infrastructures routières. "L'important est de s'assurer que les budgets seront maintenus." Et certainement pour ces grandes sociétés membres de l'Adeb (65, représentant plus de 17 800 emplois) dont près de la moitié des activités dépend des pouvoirs publics (routes, ponts, bâtiments scolaires, hospitaliers, administratifs...) et donc de chantiers qui durent de 2-3 ans à plus de 10.

Charlotte Mikolajczak