

Les maux de la Belgique se reflètent dans ses briques

Tous les problèmes d'infrastructure n'ont pas les mêmes causes, mais en fil rouge de ce dossier apparaissent trois problèmes très belges qui ont dégradé le bâti.

Les Belges et ceux qui vivent dans le pays ont parfois une fâcheuse tendance à l'autoflagellation. Lorsque l'affaire de la déliquescence des tunnels bruxellois a éclaté, nombreux sont ceux qui y ont vu une métaphore de l'infrastructure en Belgique : en décrépitude. Il faut dire que les exemples sont à portée de main : rares sont ceux qui ont grandi dans une école flambant neuve, rares sont ceux qui n'ont pas vu couler des gouttes sur le quai du métro souterrain ou qui n'ont pas dû remplacer leurs amortisseurs après des trajets répétés sur les routes et autoroutes du pays.

Mais ce sentiment de pays en délabrement est-il confirmé par les faits ? Au fil de notre enquête sur les briques dans

huit domaines sensibles, il faut hélas répondre par l'affirmative. Il y a évidemment ces exemples spectaculaires comme ces classes d'école sans vitres, ces 225.000 traverses à remplacer à la SNCB, ou ces salles des Musées royaux des beaux-arts où l'eau coule sous le regard médusé des personnages de Rubens. Mais le délabrement est hélas plus profond encore. Dans presque tous les domaines que nous avons analysés, un constat domine : les infrastructures sont en mauvais état, et la comparaison avec les pays voisins nous est très souvent défavorable. L'affaire des tunnels, qui touche un grand nombre de citoyens, aura au moins eu la vertu de mettre en lumière un problème qui s'est immiscé bien au-delà des murs bordant les voiries

souterraines de la capitale. Quelques raisons, que nous détaillons ci-contre reviennent : le communautaire, bien sûr, mais aussi de la mauvaise gestion et des économies destructrices.

Mais soyons de bon compte. Notre enquête a aussi permis de faire d'heureuses découvertes. C'est le cas de ces hôpitaux flambant neufs ou en construction en Wallonie (Liège, Namur, Huy, Marche, Libramont, Seraing, Bruxelles). C'est le cas aussi de projets culturels ambitieux en Wallonie et à Bruxelles. C'est le cas enfin des infrastructures de gaz et d'électricité. Des exemples encore isolés, mais qui confirment qu'il est possible, en 2016, d'utiliser intelligemment des deniers publics raréfiés. ■

BERNARD DEMONTY

LE COMMUNAUTAIRE

Quand on cherche les raisons qui, en filigrane de ce supplément, expliquent le sous-financement des infrastructures publiques, la question communautaire revient à peu près partout, comme on pouvait le craindre. C'est vrai à la SNCB, où les investissements ne sont pas pensés en fonction des besoins, mais en fonction d'une répartition de 60 % pour la Flandre et de 40 % pour une Wallonie au relief plus accidenté. Dans le secteur culturel, nombreux sont ceux qui s'étonnent du fait que le seul musée fédéral à avoir fait l'objet d'une rénovation digne de ce nom (Tervuren) soit situé en territoire flamand.

Les questions communautaires empoisonnent également la vie de Bruxelles, sous-financée de manière récurrente. C'est ce problème qui explique en partie l'état désastreux des tunnels. Mais il joue également à plein concernant le mauvais état des égouts, où, faute de financement suffisant, la seule façon de moderniser le réseau serait d'augmenter le prix de l'eau dans une ville où la précarité s'est installée. A y regarder de plus près, les murs du pays sont en fait le reflet de sa mutation. Quand il s'agit du fédéral et de sa capitale, il reste des pommes de discorde permanentes et génératrices de blo-

cages ou de lenteurs. On ne s'étonne donc pas que les exemples réussis de modernisation que l'on retrouve dans notre enquête soient davantage de la compétence des régions et des communautés.

On citera par exemple les hôpitaux, dont une partie des budgets est régionalisée de longue date. Nous avons aussi déniché des projets culturels à foison sous la houlette des communautés française et flamande. Preuve, sans doute, qu'un partage clair des compétences permet au pays de fonctionner... sans le scinder.

B.DY

LA MAUVAISE GESTION

Il serait un peu facile de mettre les problèmes des tunnels, des trains, des écoles, de la justice, des routes, ... sur le seul compte d'un pays à l'organisation compliquée par les problèmes communautaires. Au fil de notre enquête, des problèmes de gestion sont apparus très clairement. L'exemple le plus flagrant concerne la Régie des bâtiments. Rappelons quand même que certains dirigeants de cette institution ont utilisé les deniers publics pour des travaux à leur propre domicile. « *Un véritable système de corruption* », estimait le parquet à l'époque. Tous les problèmes ne semblent du reste pas résolus quand on sait qu'en raison de départs ou de ma-

lades non remplacés, une seule et même personne occupe cinq postes au comité de direction. Pensons aussi aux investissements à la SNCB. La gare de Mons devait coûter 80 millions. Il en coûtera 3,5 fois plus, alors que l'âge moyen du matériel roulant en Belgique est bien plus élevé que celui des pays voisins. La décision de la France de fermer ses musées parfois pendant plusieurs années, afin de les rénover, laisse également perplexe sur les méthodes belges qui consistent plutôt à procéder à de multiples réparations tout en les maintenant en service. Enfin, il faut épingler un dernier problème de gestion, qui parcourt bon nombre de dossiers :

c'est l'absence totale de chiffres qui permettent d'évaluer avec précision les investissements de ces dernières années. Le cas le plus flagrant est sans doute celui de l'école où le dernier état des lieux chiffré date de 2002 ! Citons aussi entre autres l'absence de chiffres sur l'investissement dans le réseau électrique en Wallonie. Pour la culture, la situation est également opaque. Une raison domine : la multitude d'institutions chargées d'investir. Difficile de mener une politique d'investissement de long terme sans suivi chiffré. C'est le ba-ba...

B.DY

LA RÉDUCTION DES DÉPENSES PUBLIQUES

Au-delà des problèmes communautaires et d'errements de gestion, reste évidemment le nerf de la guerre et l'évidence : si les infrastructures en Belgique sont en mauvais état, c'est parce qu'on n'y consacre pas assez d'argent. L'école communale dispose de 14 millions en 2014. Les besoins, eux, se chiffrent à 40 millions. Les routes wallonnes ? Il leur faut 5 milliards. La SNCB, dont un kilomètre de ligne sur quatre est à remplacer, a été privée d'un milliard sous le gouvernement Di Rupo et de 2 milliards supplémentaires sous le gouvernement Michel. C'est vrai aussi pour les tunnels, les égouts...

Mais que s'est-il passé ? C'est une histoire de sous-investissements qui a commencé à la fin des années 80. Ces dernières années, les gouvernements successifs ont également fait des choix qui ont un impact important : ils ont très souvent préféré réduire les dépenses publiques plutôt que de procéder à des prélèvements fiscaux. La faute aux gouvernements ? Pas uniquement. Une nouvelle taxe, c'est très tangible pour toute la population, et cela se ressent tout de suite. Des réductions de dépenses publiques, cela ne joue que sur le long terme, c'est moins spectaculaire et moins pénible pour le portefeuille.

Mais c'est un raisonnement de court terme. On le

voit avec les tunnels. Tôt ou tard, la facture arrive. Autre élément à la décharge des gouvernements successifs : la dette publique en Belgique reste très élevée. Renoncer à de nouveaux emprunts a aussi été une façon de juguler la dette. Enfin, le manque de fonds n'est pas non plus une fatalité. La Belgique vit encore parfois sur ses vieilles habitudes et n'a pas appris à vivre avec des moyens réduits. Beaucoup de nos interlocuteurs se sont plaints d'un manque d'évaluation des politiques publiques qui permettraient, demain, d'en faire plus avec moins.

B.DY