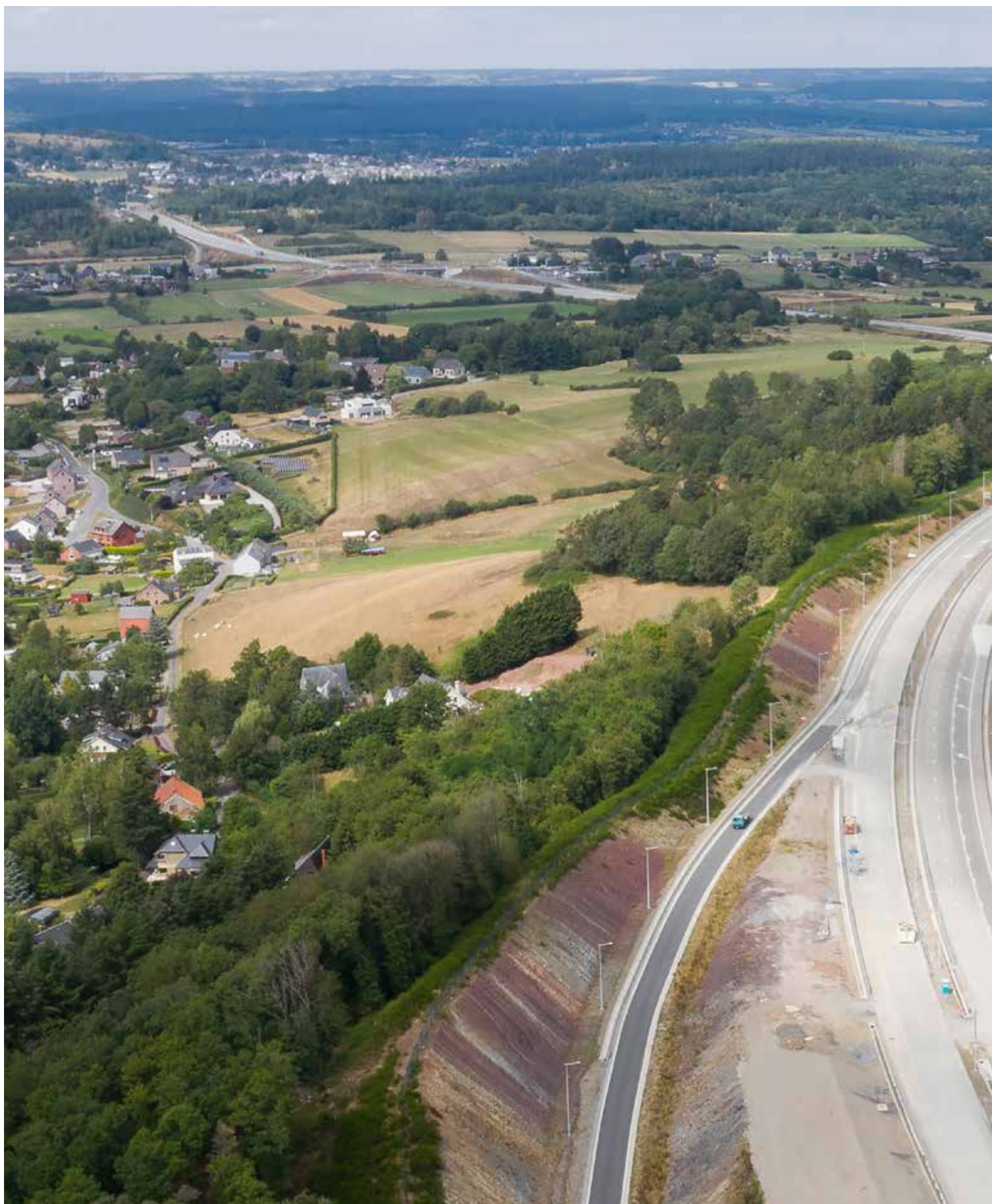




2019 RAPPORT DE GESTION

*Société wallonne de financement
complémentaire des infrastructures*







SOMMAIRE

QU'EST-CE QUE LA SOFICO ?

La création de la SOFICO	11
L'évolution des missions de la SOFICO	12
Statuts et organes de gestion.	14
Financement	18

COMPTES ANNUELS : EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2019

Résultats bénéficiaires	20
Investissements	21
Situation financière	21

LES CHAÎNONS MANQUANTS

La mise à grand gabarit des principaux sites éclusiers de Wallonie	24
Le canal du Centre et l'ascenseur de Strépy-Thieu	32
Le contournement autoroutier de Couvin (E420/N5)	36
La liaison autoroutière E25-E40/A602 à Liège	44
Le dernier tronçon de l'E429/A8 entre Ghislenghien et Hacquegnies.	48

RÉSEAU STRUCTURANT

La SOFICO, gestionnaire des autoroutes et principales nationales de Wallonie depuis 2010	52
Les plans d'investissement.	54
La réhabilitation des revêtements : assurer un entretien préventif.	56
Une réflexion approfondie sur les impacts socio-économiques des chantiers.	58
La sécurisation de nos infrastructures : un enjeu majeur de société.	59
Ponts, viaducs et tunnels : un suivi régulier des nombreux ouvrages d'art qui jalonnent nos voiries	60
Aires autoroutières : développer un réseau de qualité.	62
Les parkings de covoiturage : des solutions pour une mobilité durable	66
Bruit, bassins d'orage et mesures spécifiques... la SOFICO diminue son empreinte environnementale	68
Systèmes de transport intelligents, éclairage LED modulable et nouveau centre Perex... en route vers une gestion high-tech des infrastructures wallonnes.	70
Le bus à haut niveau de service (BHNS) du sud de Charleroi : réinventons la mobilité !	80
La perception de la redevance poids lourds	82

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Avec la fibre optique, la SOFICO devient fournisseur de connectivité.	88
Le lien avec les évolutions technologiques de la mobilophonie.	93

ENERGIES RENOUVELABLES

Les centrales hydroélectriques.	98
Les appels à projets grand éolien.	102
Projet Infrastructures Basses Émissions	104
Projet ALEGrO.	106

COMMUNICATION EXTERNE

Bilan médiatique	110
Mise en ligne d'un nouveau site web et de sa carte dynamique des grands chantiers.	112
La SOFICO à l'ère des réseaux sociaux	114
Campagnes de sensibilisation	116
Evènements.	118

2019 : VERS UNE MOBILITÉ *plus verte et plus intelligente*

Cette année 2019 a été marquée par la concrétisation ou le lancement de projets qui visent à encourager une mobilité à la fois plus verte, mais aussi plus intelligente sur notre réseau (auto) routier.

Sans perdre de vue l'importance de réhabiliter les voiries, nous pensons que le rôle d'un gestionnaire ne peut se limiter à cette seule ambition ! Nos équipes travaillent au quotidien pour offrir à la fois un réseau plus fluide, sur lequel l'utilisateur est mieux informé pour pouvoir mieux circuler, mais aussi un réseau plus vert, que ce soit par notre propre consommation d'énergie ou par l'incitation à une verdurisation de la flotte et la mise en place d'alternatives vers une autre mobilité.

UNE MOBILITÉ VERTE QUI A LE VENT EN POUPE

Le projet qui a sans conteste marqué l'année 2019 est le lancement du projet Infrastructures Basses Émissions ou IBE. A la base de ce projet, une idée simple mais très ambitieuse : profiter de tous les espaces disponibles de notre domaine et des abords de la voie fluviale wallonne pour développer des projets d'énergies renouvelables. C'est un véritable appel à la créativité qui a été lancé vers le monde entrepreneurial pour proposer la solution la plus complète et diversifiée mais toujours avec ce double objectif : permettre à la SOFICO de profiter de cette énergie produite localement, notamment pour nourrir ses projets d'autoroutes intelligentes, mais aussi pour mettre de nouveaux services, comme par exemple des bornes de recharges, à disposition des usagers. Avec IBE, nous nous lançons dans un projet à la fois très ambitieux – vu son ampleur – mais aussi inédit, tant sur le fond, que sur la forme, avec l'utilisation d'une procédure de dialogue compétitif, la mieux à même de servir les objectifs d'IBE, et avec une présentation du projet aux quatre coins de la Wallonie pour susciter l'intérêt des entreprises.



UN ÉCLAIRAGE HIGH-TECH

L'autre dossier phare de cette année écoulée est le lancement, sur le terrain, de la modernisation de l'éclairage de notre réseau (auto)routier. Fini le sodium, place au LED modulable et intelligent qui propulsera la Wallonie à la pointe de la technologie. Dans le courant de l'année 2023, le visage nocturne des voies rapides aura été redessiné avec un équipement permettant à la fois un éclairage plus performant, plus adapté, mais aussi plus écologique et économique.

MIEUX INFORMER POUR MIEUX CIRCULER

D'autres projets se développent en parallèle pour assurer, en même temps qu'une mobilité plus verte, une circulation plus intelligente, plus connectée et donc plus fluide. Des caméras, tantôt mobiles, tantôt fixes, ont ainsi fleuri un peu partout aux abords du réseau dans le cadre du projet Trademex, qui sera par la suite une mine d'informations permettant de mieux guider les conducteurs. Après avoir achevé sa transformation extérieure par la construction d'un nouveau bâtiment inauguré en avril, c'est à présent le système informatique du centre Perex, cœur névralgique de cette mobilité, qui est progressivement remplacé.

Des alternatives sont aussi testées sur notre réseau, comme l'utilisation sur autoroute d'une bande d'arrêt d'urgence en cas de congestion.

Du côté de Charleroi, en collaboration avec l'OTW, la réhabilitation de la N5 et de la N53 devrait être mise à profit pour proposer d'ici quelques années une nouvelle solution de mobilité : le bus à haut niveau de service.

UNE APPROPRIATION PAR LES COUVINOIS DE LEUR CHANTIER

L'année 2019 restera aussi gravée dans la mémoire de tous les Couvinois ! Il a été possible, pour la première fois, de circuler sur l'autoroute E420 depuis Frasnes-lez-Couvin à Brûly, après un chantier colossal démarré depuis plusieurs années. Il nous apparaissait essentiel de permettre aux habitants de s'approprier l'autoroute avant son ouverture au trafic et de donner à l'évènement une couleur locale en impliquant de nombreux acteurs de la région, avec la collaboration de la commune. Cet évènement a également été mis sur pied avec les collègues français, dont l'implication de l'autre côté de la frontière a permis de donner tout son sens à cette nouvelle liaison.

UNE RENTABILITÉ CONFIRMÉE, DES INVESTISSEMENTS SOUTENUS

Enfin, avec un compte de résultats se soldant par un bénéfice net de 17,5 millions d'euros, la SOFICO affiche pour le troisième exercice comptable consécutif, grâce à la redevance kilométrique poids lourds et à ses revenus pérennes, un résultat bénéficiaire. Au surplus, avec des investissements s'élevant à plus de 250 millions d'euros au titre de l'exercice 2019, la SOFICO confirme sa rentabilité et la croissance de ses activités.

En conclusion, la SOFICO poursuit le développement d'une Wallonie plus mobile, plus connectée et plus verte !

Nos équipes travaillent au quotidien pour offrir à la fois un réseau plus fluide, sur lequel l'utilisateur est mieux informé pour pouvoir mieux circuler, mais aussi un réseau plus vert.



John LEWIS, Président



Jacques DEHALU, Directeur général



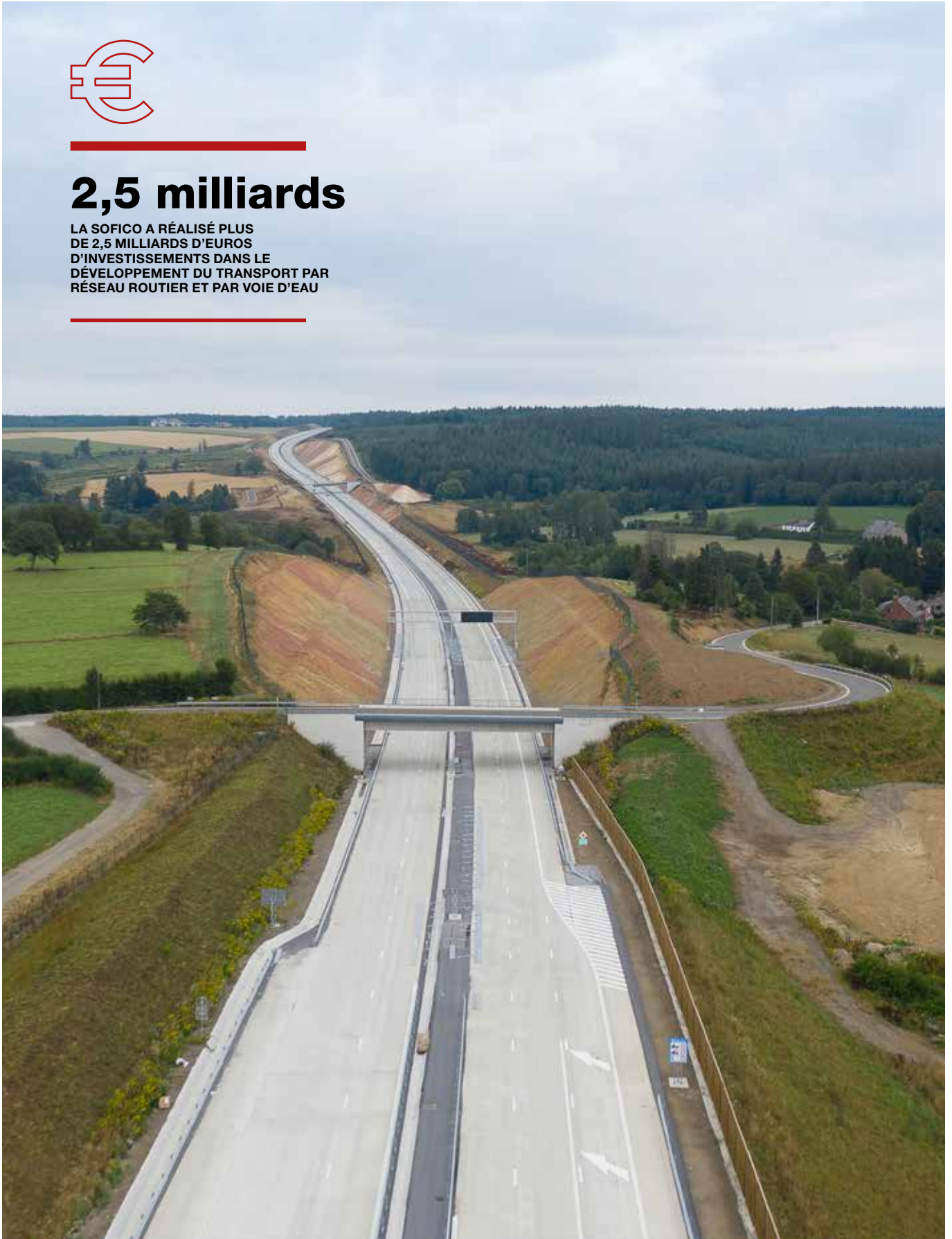
QU'EST-CE QUE LA SOFICO ?





2,5 milliards

LA SOFICO A RÉALISÉ PLUS
DE 2,5 MILLIARDS D'EUROS
D'INVESTISSEMENTS DANS LE
DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT PAR
RÉSEAU ROUTIER ET PAR VOIE D'EAU



LA CRÉATION de la SOFICO

En 1989, alors que les matières liées à la gestion des travaux publics et aux transports se voient régionalisées, la Wallonie hérite d'importantes infrastructures inachevées inscrites sur la carte du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), ainsi que, par la suite, de la gestion du réseau routier régional à grand gabarit.

A cette même époque, les Régions sont de plus en plus sollicitées pour contribuer à l'assainissement de la dette publique. En conséquence, les moyens dévolus aux routes régionales sont progressivement réduits, alors que le réseau autoroutier construit dans les années 1970 nécessite des moyens de plus en plus importants pour son entretien et sa réhabilitation.

Soucieuse d'achever ces grands chantiers et d'assumer ses responsabilités vis-à-vis de l'Union européenne, la Région wallonne crée en 1994 la Société de Financement Complémentaire des infrastructures, appelée la SOFICO.

Avec la constitution de la SOFICO, la Wallonie s'inscrit dans une logique d'entreprise qui lui permet d'optimiser ses modes de financement. Le financement de la société, tout d'abord issu du budget régional, laisse progressivement place à d'autres logiques de type « concessif », fondées sur la rémunération de l'usage qui est fait des infrastructures et complétées, le cas échéant, par des financements les plus appropriés généralement obtenus auprès des institutions européennes, sous forme de prêts contractés à la Banque européenne d'investissement (BEI) ou de subsides de l'Union Européenne, via les Fonds structurels ou des fonds spécialisés (Centrico, Adviser Hub...). Ces nouveaux types de financement permettent désormais de mieux coller à l'évolution des missions de la SOFICO.

La création de la SOFICO va permettre de réaliser des infrastructures dans des temps records, à moindre coût, et de les maintenir en bon état sur le long terme. La liaison E25-E40/A602 a, par exemple, été finalisée 17 ans plus tôt que prévu.

En vingt-cinq ans, la SOFICO est devenue un acteur majeur du développement économique wallon. Elle a réalisé plus de 2,5 milliards d'euros d'investissements dans le développement du transport par réseau routier et par voie d'eau, tout en privilégiant l'essor du report modal, avec le souci de valoriser le domaine transféré pour le développement des télécommunications et des énergies renouvelables.

En vingt-cinq ans, la SOFICO est devenue un acteur majeur du développement économique wallon.



L'ÉVOLUTION DES MISSIONS DE LA SOFICO

Vous connaissez certainement la SOFICO pour son rôle majeur dans la gestion de nos autoroutes, mais au fil des années, les missions qui lui ont été confiées par le Gouvernement wallon se sont élargies et ont considérablement évolué.

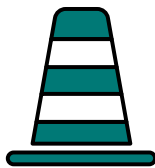
1.



RÉALISER LES CHÂÎNONS MANQUANTS DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT ROUTIER ET FLUVIAL QUI TRAVERSE LA WALLONIE

L'objectif initial de la SOFICO consiste à donner la priorité à l'achèvement des grands chantiers inscrits sur les cartes du réseau routier et fluvial transeuropéen comme « chaînons manquants » : la liaison E25-E40/A602 et le dernier tronçon de l'autoroute E429/A8 (2000), l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu (2002), puis, successivement, les mises à grand gabarit des sites éclusiers d'Ivoz-Ramet et de Lanaye (2015). Le chantier du contournement de Couvin (E420/N5) est déjà entièrement ouvert au trafic depuis septembre 2019, mais il sera totalement terminé au premier semestre 2021. Enfin, la mise à grand gabarit de l'écluse d'Ampsin-Neuville, qui a débuté en août 2018, devrait s'achever dans le courant de l'année 2023.

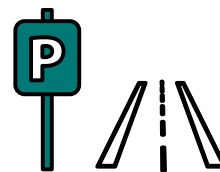
2.



ENTREtenir ET RÉHABILITER LES AUTOROUTES ET PRINCIPALES ROUTES NATIONALES DE WALLONIE

Fort de son expérience dans la réalisation des chaînons manquants, la SOFICO devient également, en 2010, maître d'ouvrage du réseau routier dit « structurant », qui regroupe l'ensemble des autoroutes de Wallonie et ses principales nationales, soit un réseau de plus de 2.700 km de voiries (876 km d'autoroutes, 1.455 km de nationales, environ 400 km d'échangeurs). Elle en assure le financement, la gestion, l'entretien, ainsi que la réhabilitation. Les infrastructures (auto)routières n'étant pas extensibles à l'infini, la SOFICO développe plusieurs projets destinés à assurer une gestion dynamique et intelligente du trafic. Les « autoroutes intelligentes » permettront d'améliorer la mobilité, mais également d'accompagner le développement de la voiture connectée et de préparer l'arrivée de la voiture autonome.

3.



GÉRER LES AIRES AUTOROUTIÈRES ET LES PARKINGS DE COVOITURAGE

La SOFICO est responsable des concessions des aires autoroutières du réseau structurant. Le réseau compte une centaine d'aires, dont près de 40 sont concédées à des pétroliers ou à des entreprises qui en assurent l'offre de services ainsi que l'entretien, conformément aux orientations qui leur ont été imparties.

Elle développe également des possibilités de covoiturage à proximité des grands axes (auto)routiers.



Pour l'exercice de ses missions, la SOFICO bénéficie de l'assistance technique du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures.

4.

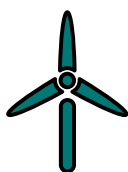


GÉRER LE RÉSEAU FIBRE OPTIQUE ET PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT D'ANTENNES DE MOBILOPHONIE

La SOFICO est également active dans le domaine des télécommunications : elle assure la gestion du réseau wallon de fibre optique le long de son réseau (auto)routier et de la voie fluviale en vue de le commercialiser, principalement à destination des opérateurs, de faciliter son déploiement dans les zones plus difficilement accessibles, et de rencontrer les nouveaux besoins des routes intelligentes. Elle dessert également en haut débit les ports autonomes, les parcs d'activités adjacents, ainsi que toute institution ou entreprise en manque de connectivité.

Elle met à disposition des espaces le long de ses infrastructures pour permettre aux opérateurs de téléphonie mobile de placer leurs antennes en vue d'une meilleure couverture de la Wallonie.

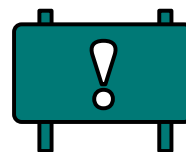
5.



PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS D'ÉNERGIES RENOUVELABLES

La SOFICO met des infrastructures et des espaces à disposition pour développer des projets de concessions de services permettant d'accroître la production des énergies renouvelables et ses ressources : éolien, photovoltaïque, hydroélectrique...

6.



CONCEVOIR DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

Enfin, la SOFICO réalise deux fois par an une campagne de sensibilisation aux règles de sécurité routière ou au bon usage des infrastructures routières. Chaque campagne est visible pendant un mois sur les 300 panneaux d'affichage qui bordent le réseau structurant.

Pendant le reste de l'année, ces panneaux sont mis à disposition de l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR) et du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures pour des campagnes ayant le même but.

STATUTS ET ORGANES DE GESTION

STATUT

Personne morale de droit public. Entreprise assujettie à la TVA.

DÉCRET CONSTITUTIF

30 mars 1994

ACTIONNAIRE

La Région wallonne

Le système de gouvernance de la SOFICO repose, d'une part, sur son décret organique et ses statuts et, d'autre part, sur la législation wallonne en matière de gouvernance.

UNE CHARTE DE GOUVERNANCE

La SOFICO estime qu'il est de son devoir, en tant qu'organisme public, de se soumettre à une obligation de large information et de rendre compte de ses activités au public en général.

C'est dans cet esprit de transparence qu'elle a établi sa charte de gouvernance d'entreprise. La transparence est un engagement de la SOFICO au même titre que l'Initiative, l'Intégrité, l'Autonomie, la Qualité du travail et l'Esprit d'équipe qui sont les cinq valeurs qui correspondent à la culture d'entreprise de la SOFICO.

Le système de gouvernance de la SOFICO repose, d'une part, sur son décret organique et ses statuts et, d'autre part, sur la législation wallonne en matière de gouvernance.

La Charte décrit les missions imparties à la SOFICO, développe la démarche déployée en matière de gouvernance d'entreprise, détaille les réglementations auxquelles est astreint l'organisme, ainsi que la composition du capital social, la structure de gouvernance, les organes de gestion, leurs compétences, composition et mode de fonctionnement, de même que la gestion des risques, la prévention des conflits d'intérêts et le contrôle interne. La Charte se clôture par ses modalités d'évaluation, dont fait partie la déclaration de gouvernance.

La Charte est consultable dans son intégralité sur le site internet de la SOFICO.

LES INSTANCES

UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE :

Elle réunit les actionnaires de la SOFICO qui approuvent les comptes annuels.

UN CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Le Conseil d'Administration est composé de 10 membres représentant la Région wallonne. Ils sont investis des pouvoirs les plus étendus pour accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à la réalisation des missions de la société, conformément à la politique générale définie par le Gouvernement wallon.

Ces administrateurs sont nommés par l'Assemblée générale sur proposition du Gouvernement wallon pour une durée de cinq ans. Il appartient au Gouvernement wallon, au moment de la désignation, de veiller à la mixité des genres.

On compte parmi eux un Président, chargé des aspects stratégiques et des relations avec les organes de contrôle et de tutelle et un Vice-président. Participent également : les deux commissaires au Gouvernement wallon ainsi que le Directeur général qui a une voix consultative. Ce dernier exécute la politique générale définie par le Conseil en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués. Il assume également la gestion journalière de la société.

Les éléments les plus caractéristiques du modèle de gouvernance de la SOFICO se fondent, notamment, sur la mise en place, en appui des structures existantes, de deux comités spécialisés institués au sein du Conseil d'Administration.

UN COMITÉ SPÉCIALISÉ DES FINANCES, DU BUDGET ET D'AUDIT

Le Comité d'Audit a pour mission de procéder, pour le compte du Conseil d'Administration, à l'examen approfondi de questions spécifiques et de le conseiller à ce sujet.

Sans préjudice des missions légales du Conseil d'Administration et conformément à l'article 15 quater, § 2 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public, le Comité d'Audit est au moins chargé des missions suivantes :

- ▷ examen du projet de budget de la société ;
- ▷ examen à long terme de la trajectoire financière de l'entreprise, de ses plans et programmes pluriannuels ;
- ▷ examen de l'endettement de la SOFICO ;
- ▷ suivi de la gestion des risques financiers, en ce compris son efficacité et son efficience ;
- ▷ examen préalable des comptes, en ce compris le suivi des questions et recommandations formulées par le Collège des commissaires ;
- ▷ les missions d'audit au sens du décret du 29 mars 2018 modifiant les décrets du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public et le suivi des recommandations de ceux-ci.



Le comité d'audit a été installé, officiellement, le 26 avril 2019 et, en plus de cette première réunion, deux réunions se sont déroulées en 2019, à savoir, respectivement, les 30 août 2019 et 13 décembre 2019. Lesdites réunions ont, pour l'essentiel, été consacrées à l'examen préalable des comptes annuels 2018, aux projections pluriannuelles et, parallèlement à l'étude d'assurabilité des activités de la société entamée préalablement, au lancement d'une étude de risques, qui viendra compléter celle déjà réalisée en interne sur les mesures de contrôle interne des opérations comptables et financières de la société.

UN COMITÉ SPÉCIALISÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET RÉMUNÉRATIONS

Le comité spécialisé des Ressources Humaines et Rémunérations a été définitivement constitué par le Conseil d'Administration du 22 février 2019.

Celui-ci a pour mission de procéder, pour le compte du Conseil, à l'examen approfondi de questions spécifiques et de le conseiller sur divers points en matière de ressources humaines et de rémunérations (exemples : préparation du rapport annuel sur la rémunération des administrateurs et des dirigeants, examen de l'organigramme, politique des rémunérations, examen annuel de la gestion des ressources humaines, composition du jury de sélection pour l'engagement des directeurs agissant directement sous l'autorité du Directeur général).

Ce comité s'est réuni deux fois en 2019 (17 juillet et 7 octobre) et s'est particulièrement attardé sur les thématiques relatives

à l'organigramme de la société, au statut des employés de la SOFICO ainsi qu'à leurs traitements et assurances.

LES ACTEURS DU CONTRÔLE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Cet organe de gestion est investi des pouvoirs les plus étendus pour accomplir tous les actes nécessaires ou utiles à la réalisation de l'objet social de la société.

Ipsa facto, il est le premier acteur du contrôle.

LES COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT

Les Commissaires du Gouvernement participent aux réunions du Conseil d'Administration et du Comité de direction sans voix délibérative.

Conformément à l'article 8, § 1er, du décret du 12 février 2004 relatif aux Commissaires du Gouvernement et aux missions de contrôle des réviseurs au sein des organismes d'intérêt public, les Commissaires du Gouvernement sont chargés du contrôle, au regard de la légalité et de l'intérêt général, de la SOFICO.

LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le Collège des Commissaires aux comptes comporte deux membres qui sont nommés par l'Assemblée générale. Un des Commissaires aux Comptes est choisi parmi les membres de l'institut des

réviseurs d'entreprises et le second Commissaire est, traditionnellement, choisi parmi les membres de la Cour des comptes en raison, notamment, de ses compétences administratives, budgétaires et de marchés publics.

LA COUR DES COMPTES

La Cour des comptes conserve ses prérogatives générales en matière d'approbation des comptes annuels et de contrôle général de gestion des services publics centraux et décentralisés en vertu de sa loi fondamentale du 29 octobre 1846 relative à l'organisation de la Cour des comptes.

LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT (BEI)

La BEI vérifie la conformité de l'utilisation des fonds empruntés auprès d'elle et à leur conformité aux objectifs de pérennité que la SOFICO a accepté de poursuivre.

LE SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL (SPF) FINANCES

L'Administration de la TVA assure le suivi et le contrôle des déclarations et des recouvrements de la TVA depuis que la SOFICO y est assujettie (1998).

L'Administration des Contributions intervient également pour le contrôle des déclarations à l'impôt des personnes morales auquel la SOFICO est assujettie.

LA COMMISSION WALLONNE DES ÉQUIPEMENTS AUTOROUTIERS (CWEA)

La CWEA est une commission mixte SPW Mobilité et Infrastructures/SOFICO chargée d'assurer la cohérence générale de la gestion en matière d'équipements autoroutiers, tout spécialement des aires autoroutières concédées ou pas (opérer des visites d'inspection régulières, s'assurer d'un contrôle homogène de la conformité aux clauses des cahiers des charges, etc.).

Un commissaire reviseur accompagne la Commission dans son contrôle des comptabilités des concessionnaires.

LA COMMISSION DES LITIGES

La Commission des Litiges de la SOFICO est une commission chargée d'examiner la possibilité de régler amiablement tout différend ou litige survenu lors de la passation ou au cours de l'exécution d'un marché public.

Les propositions de règlement sont examinées conjointement par des délégués de la Cour des comptes, de l'inspection des Finances, des services décentralisés et centraux du Service Public de Wallonie (SPW) concernés par le litige ainsi que de la SOFICO qui permettent de s'assurer de la légalité de la proposition de solution amiable.

FINANCEMENT

Les recettes de la SOFICO proviennent de différentes sources :

- ▷ Du trafic : recettes issues de l'utilisation du réseau structurant via la redevance kilométrique pour poids lourds et les versements de la Région wallonne pour compte de l'utilisateur (shadow toll), ainsi que de la fréquentation des voies navigables
- ▷ Des concessions (aires autoroutières, télécommunications, centrales hydroélectriques, éoliennes, etc.)

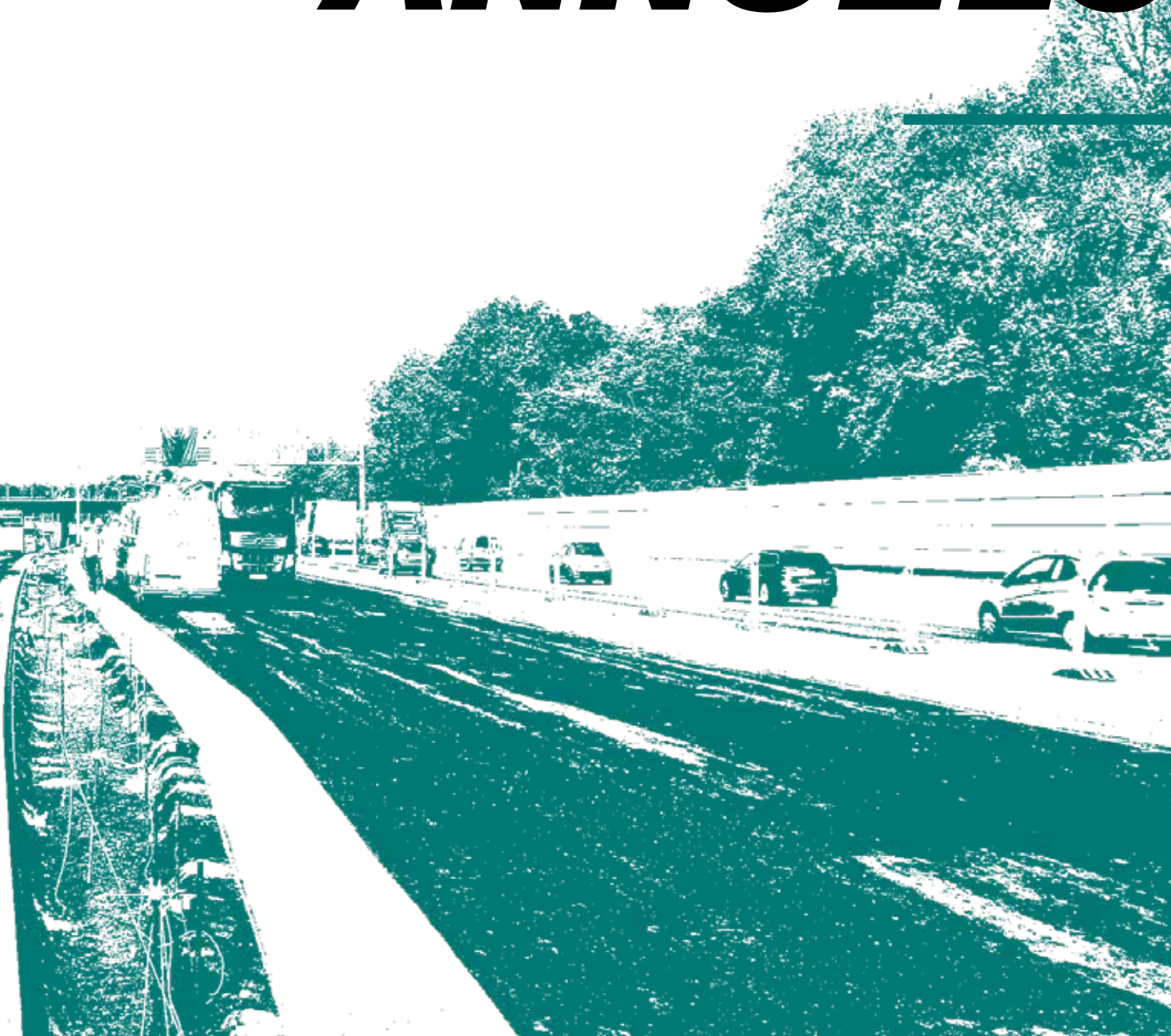
Par ailleurs, la SOFICO peut également faire appel à d'autres sources de financement :

- ▷ Prêts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement
- ▷ Subsidés reçus de l'Union Européenne, via les Fonds structurels ou des fonds spécialisés.





COMPTES ANNUELS



EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2019

Avec un compte de résultats se soldant par un bénéfice net de 17,5 millions d'euros, ainsi que des investissements s'élevant à plus de 250 millions d'euros au titre de l'exercice 2019, la SOFICO confirme sa rentabilité et la croissance de ses activités.

Indicateurs financiers clés (€ millions)	31-déc.-19	31-déc.-18
Produits d'exploitation	368,3	368,6
Charges d'exploitation	(350,6)	(300,3)
Charges financières nettes	(9,7)	(9,9)
Subsides	13,8	12,1
Impôts et autres charges	(4,3)	(4,2)
Bénéfice net	17,5	66,3
Investissements	257,4	237,3
Actifs d'infrastructure sous gestion	2.433,7	2.310,0
Capitaux propres	1.779,9	1.752,8

RÉSULTATS BÉNÉFICIAIRES

Témoignant de la bonne santé financière de l'institution, le compte de résultats se solde par un bénéfice de l'exercice s'élevant à 17,5 millions d'euros. La redevance kilométrique poids lourds et ses revenus pérennes (254,8 millions d'euros en 2019) permettent à l'institution d'afficher un compte de résultats bénéficiaire pour le troisième exercice consécutif.

L'intensification de l'entretien des couches supérieures de nos voiries – politique d'entretien préventif – et le lancement du « Plan Lumières » se sont traduits par une augmentation corrélative des charges d'exploitation.

Par ailleurs, la SOFICO maîtrise de mieux en mieux les rythmes très divers de ses chantiers amenés par cette politique d'entretien préventif des revêtements, chantiers dont la durée est particulièrement courte.



INVESTISSEMENTS

Les investissements en actifs d'infrastructures (comptabilisés en immobilisations corporelles) s'établissent à 257,4 millions d'euros au titre de l'exercice 2019, à comparer à 237,3 millions d'euros au titre de l'exercice précédent. Les investissements consentis en 2019 ont principalement concerné des chantiers d'envergure sur la voie d'eau (la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville, de Lanaye et d'Ivoz-Ramet), ainsi que par la poursuite de nombreux chantiers conséquents sur le réseau routier structurant (chantier de réhabilitation de l'autoroute E42-E19/A7 entre Obourg-Jemappes en direction de la France, chantier de réhabilitation et de mise à 4 voies de l'autoroute E40/A3 entre Alleur et Loncin, poursuite du chantier de réalisation du contournement autoroutier de Couvin – E420, etc).

SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre 2019, la SOFICO totalise des actifs d'infrastructure sous gestion s'élevant à 2.433,7 millions d'euros, financés principalement par les capitaux propres détenus par notre actionnaire unique, la Région wallonne (à concurrence de 1.779,9 millions d'euros), un ratio de 73% témoignant de la robustesse de notre solvabilité.

Ces indicateurs, tant en termes de dépenses d'exploitation que de dépenses d'investissements, démontrent que la SOFICO a été au cours de l'exercice 2019 un important pourvoyeur d'activités, notamment dans le secteur de la construction, tout en respectant les équilibres globaux de sa situation financière. Les investissements encourus durant l'exercice 2019 ont également permis d'améliorer la qualité des services rendus aux divers usagers (poids lourds et véhicules légers).

Les comptes annuels, préparés en conformité avec l'arrêté royal du 29 avril 2019 pris en exécution du code des sociétés et des associations, sont accessibles dans leur intégralité sur le site web de la SOFICO.

Les investissements encourus durant l'exercice 2019 ont également permis d'améliorer la qualité des services rendus aux divers usagers (poids lourds et véhicules légers).







CHAÎNONS MANQUANTS

LA MISE À GRAND GABARIT

des principaux sites éclusiers de Wallonie

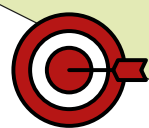
L'augmentation du volume du transport fluvial ces dernières années a inévitablement engendré des problèmes de mobilité sur nos voies d'eau et des temps d'attente importants pour les bateliers arrivant aux écluses.

Pour faire face à cette situation, la SOFICO a entrepris la modernisation et l'homogénéisation de la taille (grand gabarit) des principaux complexes éclusiers situés sur

la Meuse entre Namur et Liège. Objectif : mettre en service de toutes nouvelles infrastructures de 225 mètres de long sur 25 mètres de large permettant le passage simultané de deux convois de 4.500 tonnes ou de 4 bateaux de 2.000 tonnes, soit l'équivalent de 450 camions de 20 tonnes.

La mise à gabarit des sites éclusiers de Lanaye et d'Ivoz-Ramet a ainsi été réalisée. Celle d'Ampsin-Neuville a débuté en août 2018 et devrait être terminée en 2023.

LES VOIES HYDRAULIQUES DE WALLONIE REPRÉSENTENT UN CARREFOUR ESSENTIEL DU RÉSEAU EUROPÉEN EN RELATION DIRECTE AVEC LES PLUS GRANDS PÔLES PORTUAIRES MARITIMES : ANVERS, GAND, ZEEBRUGGE ET ROTTERDAM.



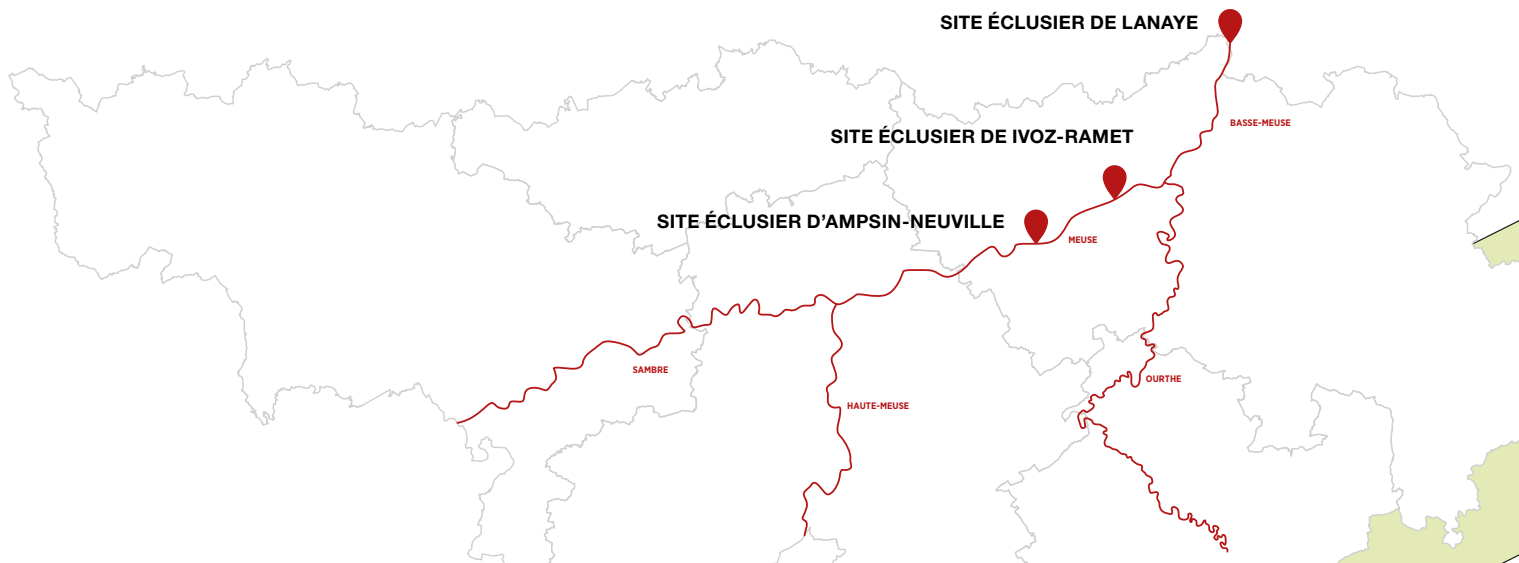
OBJECTIF :

METTRE EN SERVICE DE TOUTES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE 225 MÈTRES DE LONG SUR 25 MÈTRES DE LARGE PERMETTANT LE PASSAGE SIMULTANÉ DE DEUX CONVOIS DE 4.500 TONNES OU DE 4 BATEAUX DE 2.000 TONNES, SOIT L'ÉQUIVALENT DE 450 CAMIONS DE 20 TONNES.

LE TRANSPORT FLUVIAL EST LA SOLUTION DE MOBILITÉ LA PLUS ÉCOLOGIQUE : IL CONSOMME 4 À 6 FOIS MOINS D'ÉNERGIE QUE LE TRANSPORT ROUTIER ET ÉMET 4 FOIS MOINS DE CO2 POUR LA MÊME QUANTITÉ DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES.

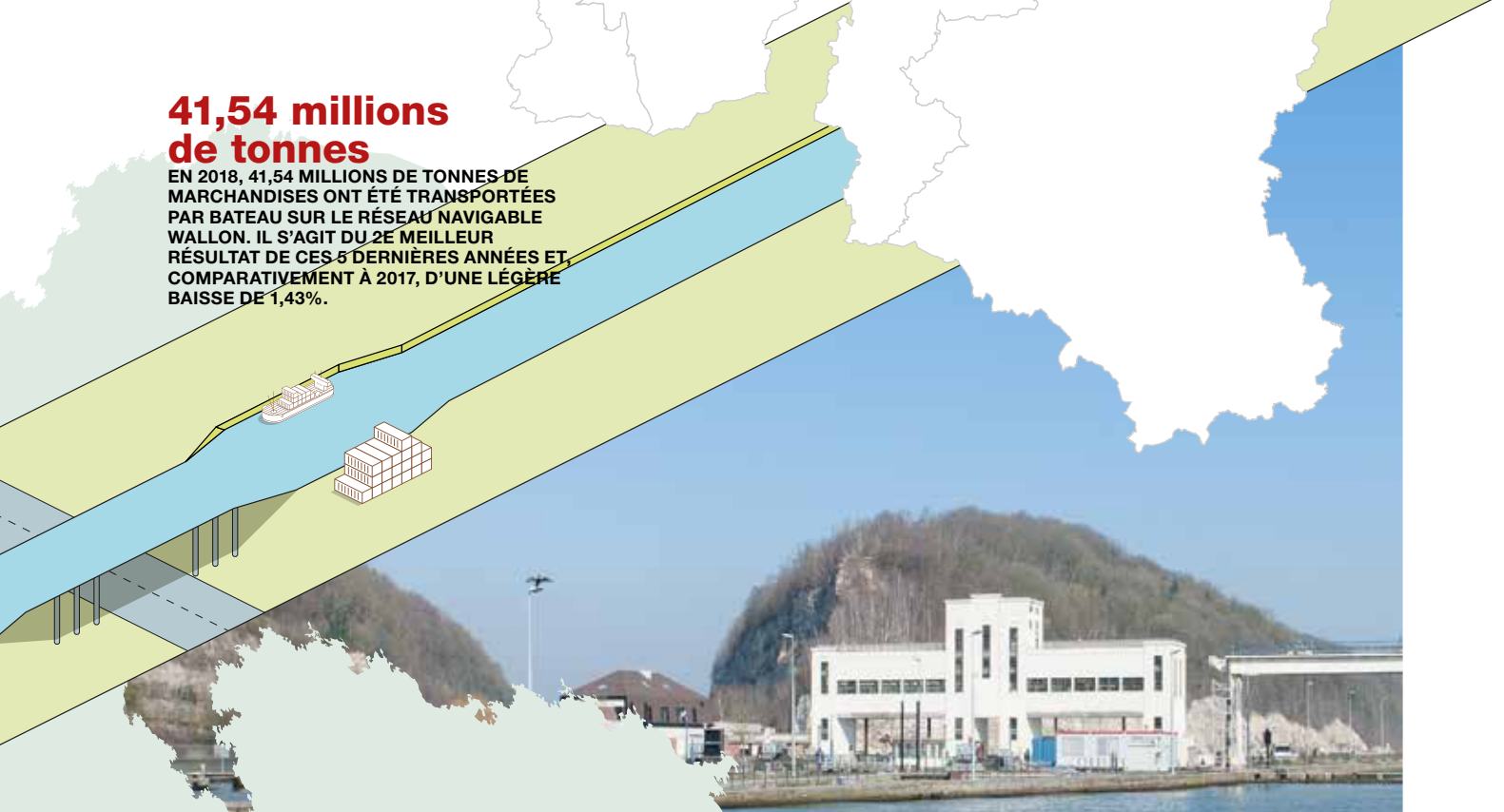
80%

LE TRANSPORT FLUVIAL EST ÉGALEMENT LE PLUS SÉCURISÉ, RAISON POUR LAQUELLE 80% DES MATIÈRES DANGEREUSES PASSENT PAR L'EAU.



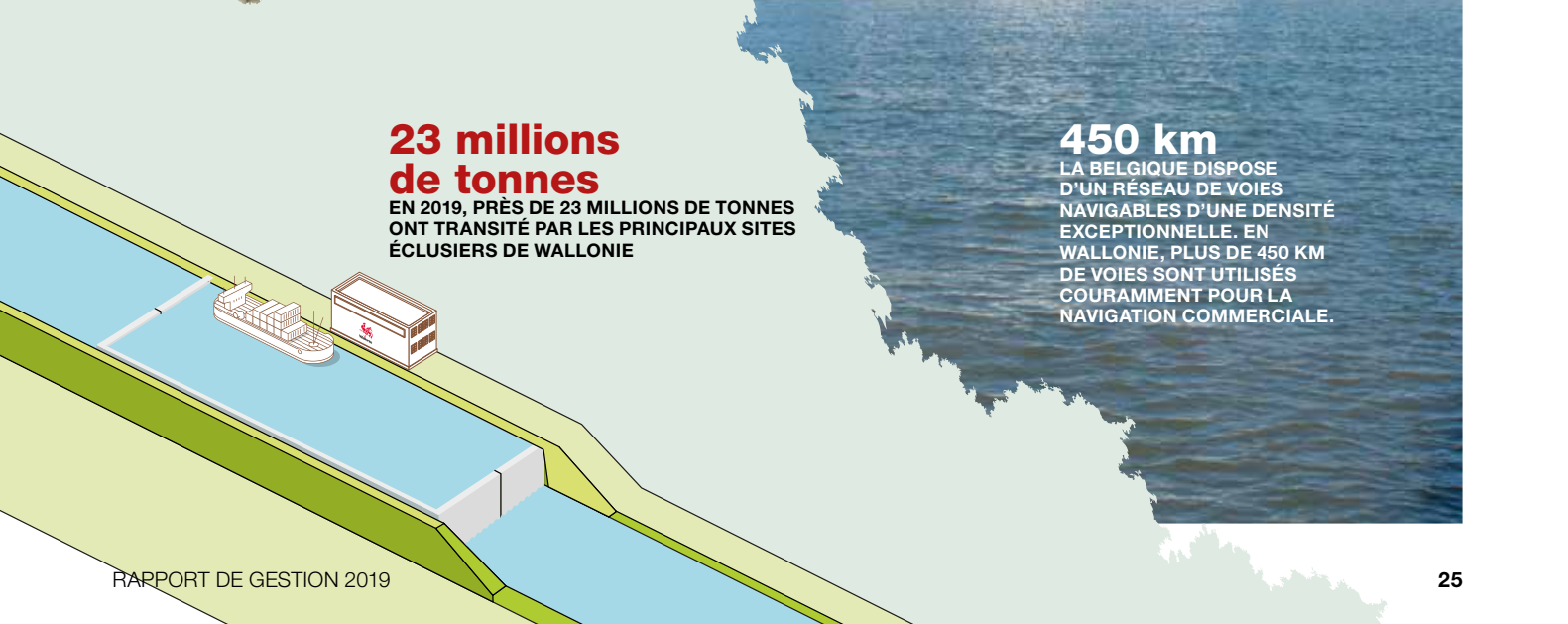
41,54 millions de tonnes

EN 2018, 41,54 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES ONT ÉTÉ TRANSPORTÉES PAR BATEAU SUR LE RÉSEAU NAVIGABLE WALLON. IL S'AGIT DU 2^E MEILLEUR RÉSULTAT DE CES 5 DERNIÈRES ANNÉES ET, COMPARATIVEMENT À 2017, D'UNE LÉGÈRE BAISSSE DE 1,43%.



23 millions de tonnes

EN 2019, PRÈS DE 23 MILLIONS DE TONNES ONT TRANSITÉ PAR LES PRINCIPAUX SITES ÉCLUSIERS DE WALLONIE



450 km

LA BELGIQUE DISPOSE D'UN RÉSEAU DE VOIES NAVIGABLES D'UNE DENSITÉ EXCEPTIONNELLE. EN WALLONIE, PLUS DE 450 KM DE VOIES SONT UTILISÉS COURAMMENT POUR LA NAVIGATION COMMERCIALE.

La 4^e écluse de Lanaye

Mis en service en 1934, le complexe éclusier de Lanaye est un carrefour fluvial stratégique de toute première importance. Situé à cheval sur la Belgique et les Pays-Bas, il constitue un lien essentiel permettant aux bateaux de navigation intérieure d'accéder à la Meuse néerlandaise et aux grands ports de Rotterdam et d'Amsterdam, ainsi qu'à l'ensemble des bassins du Rhin et du Danube vers l'Allemagne.



LA NOUVELLE ÉCLUSE EN QUELQUES CHIFFRES :

Longue de 225 mètres et large de 25 mètres avec une dénivellation de 13,94 mètres, cette nouvelle écluse permet désormais le transport de 500 000 tonnes de marchandises supplémentaires par an et de la suppression des files d'attente. Le tonnage transitant par le site a atteint 11,73 millions de tonnes en 2019, ce qui représente 580.000 camions en moins sur nos (auto)routes.

Outre l'apport économique de ces aménagements, une attention particulière a été accordée à l'intégration de la nouvelle écluse dans un contexte environnemental sensible.

Le site comptait trois écluses dont les deux plus petites ont été construites dans les années 30 : deux écluses de 55 x 7,5 mètres et une écluse de 136 x 16 mètres. Les travaux de construction de la 4^{ème} écluse ont démarré en juin 2011 et se sont terminés en juin 2015. Après divers tests de fonctionnement, celle-ci est aujourd'hui pleinement opérationnelle.

A côté de la nouvelle écluse, une station de pompage a été construite pour compenser la consommation moyenne des écluses du site en période d'étiage (basses eaux). Une centrale hydroélectrique y a été associée



pour produire de l'électricité renouvelable lorsque, a contrario, le débit de la Meuse le permet. L'ensemble (station de pompage et centrale hydroélectrique) a été spécialement étudié (géométrie, positionnement, équipements) pour limiter l'attrait et donc l'impact sur les poissons migrateurs.

Outre l'apport économique de ces aménagements, une attention particulière a été accordée à l'intégration de la nouvelle écluse dans un contexte environnemental sensible. Ainsi, dans les aménagements du site ont été créés : une risberme au pied du mur de la « Vieille Meuse » (ancien bras de Meuse), une zone de haut-fond dans la « Nouvelle Frayère » pour favoriser la reproduction de certaines espèces, un mur au pied de la falaise (Montagne Saint Pierre) pour protéger le développement des orchidées sauvages qui y ont trouvé un microclimat particulier, des cheminements piétons et cyclistes sur l'ensemble du site, et une large zone paysagère avec, notamment, un verger.

Un chaînon manquant du RAVeL a été réalisé le long de la Meuse mitoyenne à travers la gravière de Nivelles. Juste en aval de ce nouveau RAVeL, là où un bac permet de traverser la frontière, le perré bétonné a été remplacé par une berge naturelle, pour garder la même logique esthétique que sur la berge néerlandaise en vis-à-vis.

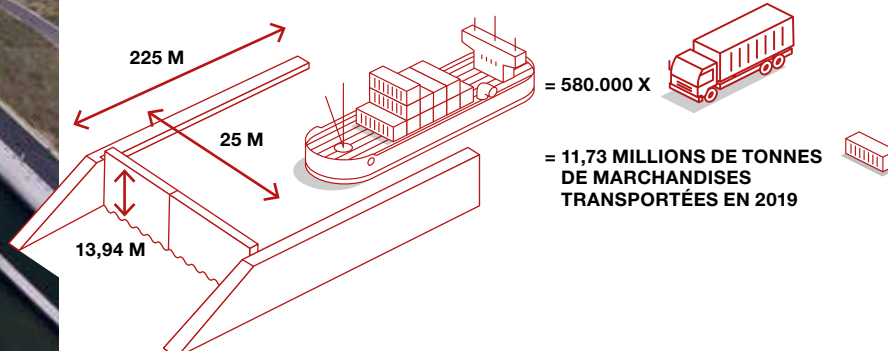


AU TOTAL,

le coût global du chantier s'est élevé à 153.000.000 € dont 115.000.000 € financés par la SOFICO, maître d'ouvrage du chantier, avec l'aide d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à concurrence de maximum la moitié de l'investissement, 28.000.000 € financés par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport et 10.000.000 € financés par les Pays-Bas vu le caractère transfrontalier du projet.

115.000.000 €

FINANCÉS PAR LA SOFICO



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)

La nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet

Depuis septembre 2015, le complexe éclusier d'Ivoz-Ramet a été doté d'une toute nouvelle infrastructure de 225 mètres de long sur 25 mètres de large, d'une capacité de 9.000 tonnes, qui permet en une manœuvre le passage simultané de deux convois de 4.500 tonnes ou de quatre bateaux de 2.000 tonnes.

Auparavant, le site était composé d'un barrage et de deux écluses qui ne permettaient plus de faire face à la densité croissante du trafic : une écluse de 136 x 16 mètres qui a été rénovée et une plus petite de 55,5 x 7,5 mètres qui était hors service et qui a été démolie.

Les travaux, qui ont débuté en mai 2011, ont également porté sur l'aménagement des avant-ports, sur l'installation d'un nouveau poste de commande, d'un pont mobile, d'une vis hydrodynamique visant à compenser la consommation électrique du site et d'une échelle permettant à la faune aquatique de franchir le barrage.

Près de 11,07 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ivoz-Ramet en 2019.

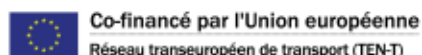
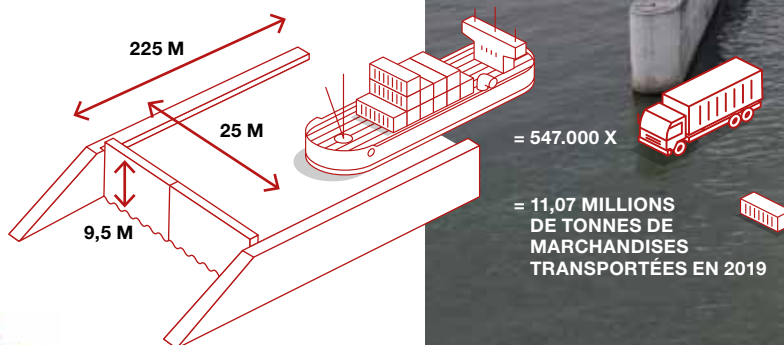


AU TOTAL,

le coût global du chantier s'est élevé à 80.000.000 € dont 67.750.000 € financés par la SOFICO, maître d'ouvrage du chantier, avec l'aide d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à concurrence de maximum la moitié de l'investissement et 12.250.000 € financés par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport.

67.750.000 €

FINANCÉS PAR LA SOFICO





Le site éclusier d'Ampsin-Neuville

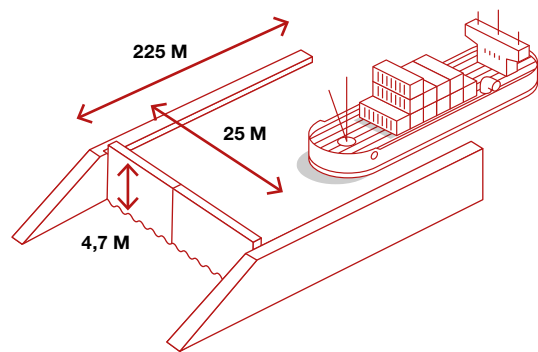
Le site éclusier d'Ampsin-Neuville est situé sur la Meuse, sur les communes de Huy et d'Amay. La mise à grand gabarit de ce site éclusier permettra, une fois terminée, d'assurer la liaison à grand gabarit entre Namur, les ports maritimes de la mer du Nord et le réseau des Pays-Bas via le canal Albert et le canal de Lanaye. Une cohérence forte est ainsi assurée au sein de ce tronçon stratégique du réseau transeuropéen de transport. Il permet en outre de garantir une desserte plus fluide et performante vers le reste de la dorsale wallonne en cohérence avec le projet Seine-Escaut.



LE SITE ÉCLUSIER D'AMPSIN-NEUVILLE EN QUELQUES CHIFFRES :

La première phase du chantier, qui consiste à remplacer l'écluse de 55 x 7,5 mètres par une écluse de 225 x 12,5 mètres, a débuté en août 2018. Dans un second temps, la deuxième écluse de 225 x 25 mètres, qui constitue l'objectif final du projet, se substituera à l'écluse existante de 136 x 16 mètres. La fin du chantier est prévue pour l'année 2023.

Une réhabilitation du site, mis en service en 1958, devenait indispensable pour pouvoir réduire le temps d'attente des bateliers et permettre le passage de bateaux de plus grands gabarits.



AU TOTAL,

le coût global du chantier s'est élevé à 138.000.000 € dont 88.000.000 € financés par la SOFICO, maître d'ouvrage du chantier, avec l'aide d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à concurrence de maximum la moitié de l'investissement et 50.000.000 € financés par la Commission européenne dans le cadre du programme CEF (Connecting Europe Facility).

88.000.000 €

FINANCÉS PAR LA SOFICO

Une réhabilitation du site, mis en service en 1958, devenait indispensable pour pouvoir réduire le temps d'attente des bateliers et permettre le passage de bateaux de plus grands gabarits.

Ces travaux permettront également d'enrichir le cadre de vie des usagers, cyclistes, et promeneurs :

- ▷ La rive gauche, en aval du site, sera aménagée pour lui conférer un caractère plus naturel ;
- ▷ Une nouvelle échelle à poissons, véritable rivière artificielle, permettra aux diverses espèces de franchir le barrage et à certaines d'entre elles de disposer de zones de reproduction ;
- ▷ La passerelle, qui relie les communes d'Amay et de Huy, sera remplacée et allongée pour franchir la route nationale. Elle sera munie de rampes d'accès qui rejoindront les pistes cyclables existantes.

Le projet répond d'une part, aux préoccupations environnementales en favorisant le mode de déplacement le plus respectueux de l'environnement et, d'autre part, à un besoin économique au vu de l'accroissement important du transport fluvial constaté ces dernières années. Ce projet permettra

ainsi de supprimer le dernier goulet d'étranglement structurel du réseau de navigation intérieure du réseau transeuropéen de transport en portant ce site éclusier à grand gabarit.

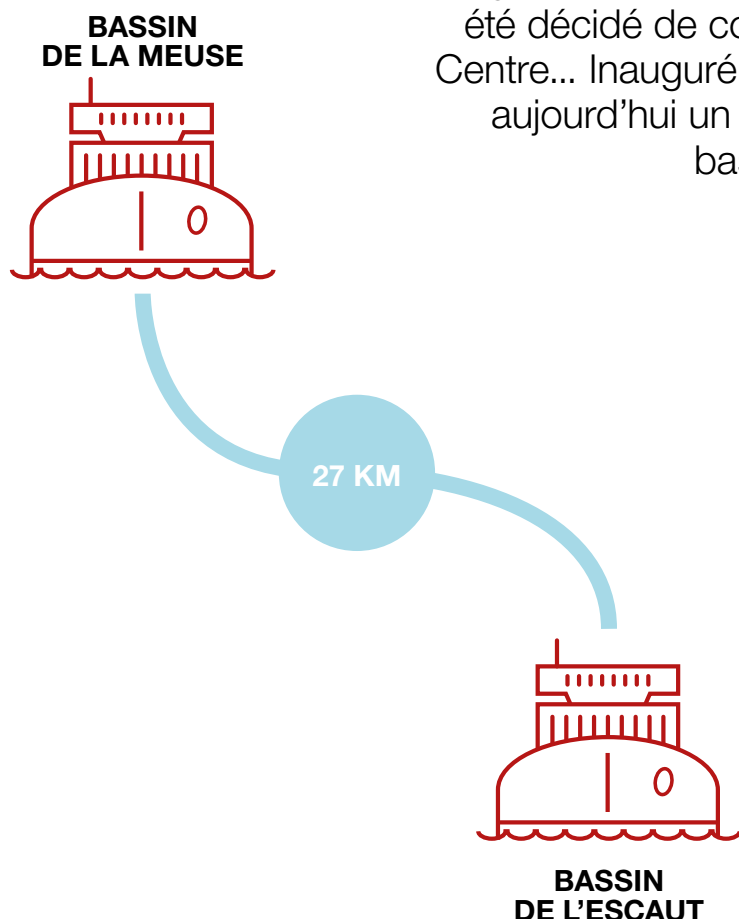
Le projet de mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville contribue au développement des liaisons et interconnexions au sein du réseau. Il promeut la navigation intérieure, améliore la sécurité et la fiabilité de ce mode de transport. Il vise également, par l'accroissement du flux, à respecter des délais de livraison des marchandises de plus en plus courts. Les améliorations ainsi apportées participent au développement d'une mobilité durable des marchandises et des personnes.

Durant l'année 2019, l'ancienne petite écluse a été démolie. Une grande partie des têtes de l'écluse de 12,5m de large et de 225m de long a été construite.

Pendant la même période les principales structures des futurs murs de berge amont et aval constitués de pieux sécants ont été édifiées. Enfin, les terrassements de la passe à poissons de type rivière artificielle ont été poursuivis.

LE CANAL DU CENTRE ET L'ASCENSEUR DE STRÉPY-THIEU

L'ensemble formé par le canal historique du Centre et les quatre ascenseurs hydrauliques pour bateaux représente un bel hommage au génie wallon du début du XIX^e siècle. Le gabarit du canal historique s'est avéré trop exigu pour répondre au développement des activités industrielles de la région, principalement liées au charbon. Il a alors été décidé de construire le « nouveau » canal du Centre... Inauguré en septembre 2002, celui-ci est aujourd'hui un véritable carrefour fluvial dans le bassin du sillon Sambre-et-Meuse.



Mis au gabarit pour des bateaux jusqu'à 1.350 tonnes, **le canal du Centre s'étend sur 27 km entre Mons et Seneffe**. Il s'intègre dans le réseau des voies navigables d'intérêt européen et permet aux bateaux les plus lourds de passer du bassin de la Meuse, à celui de l'Escaut.

Cette adaptation a nécessité la construction d'une nouvelle voie d'eau et de deux ouvrages majeurs, uniques au monde : l'ascenseur de Strépy-Thieu et le pont-canal d'Houdeng-Aimeries.



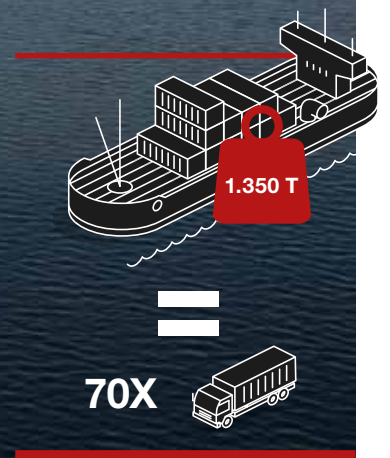
L'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu

20 ans de travaux auront été nécessaires pour aménager cet ouvrage exceptionnel, qui a été pendant de nombreuses années le plus grand ascenseur à bateaux du monde : 110 mètres de haut, 135 mètres de long et 75 mètres de large !

Il remplace les quatre anciens ascenseurs du canal du Centre et une écluse, soit une dénivellation totale de 73,15 mètres. Ses deux bacs de 112 x 12 mètres permettent d'accueillir les bateaux les plus lourds.

Depuis sa mise en service en 2002, l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu a vu sa fréquentation augmenter de manière significative. Son trafic est passé d'à peu près 30.000 tonnes par mois (trafic lié au

transit de péniches de 600 tonnes) à un trafic au gabarit européen de 200.000 tonnes par mois. Sachant qu'une péniche de 1.350 tonnes équivaut à près de 70 camions, cette liaison permet de délester, de manière appréciable, les autoroutes wallonnes. **En 2019, 2,22 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'ascenseur de Strépy-Thieu.**

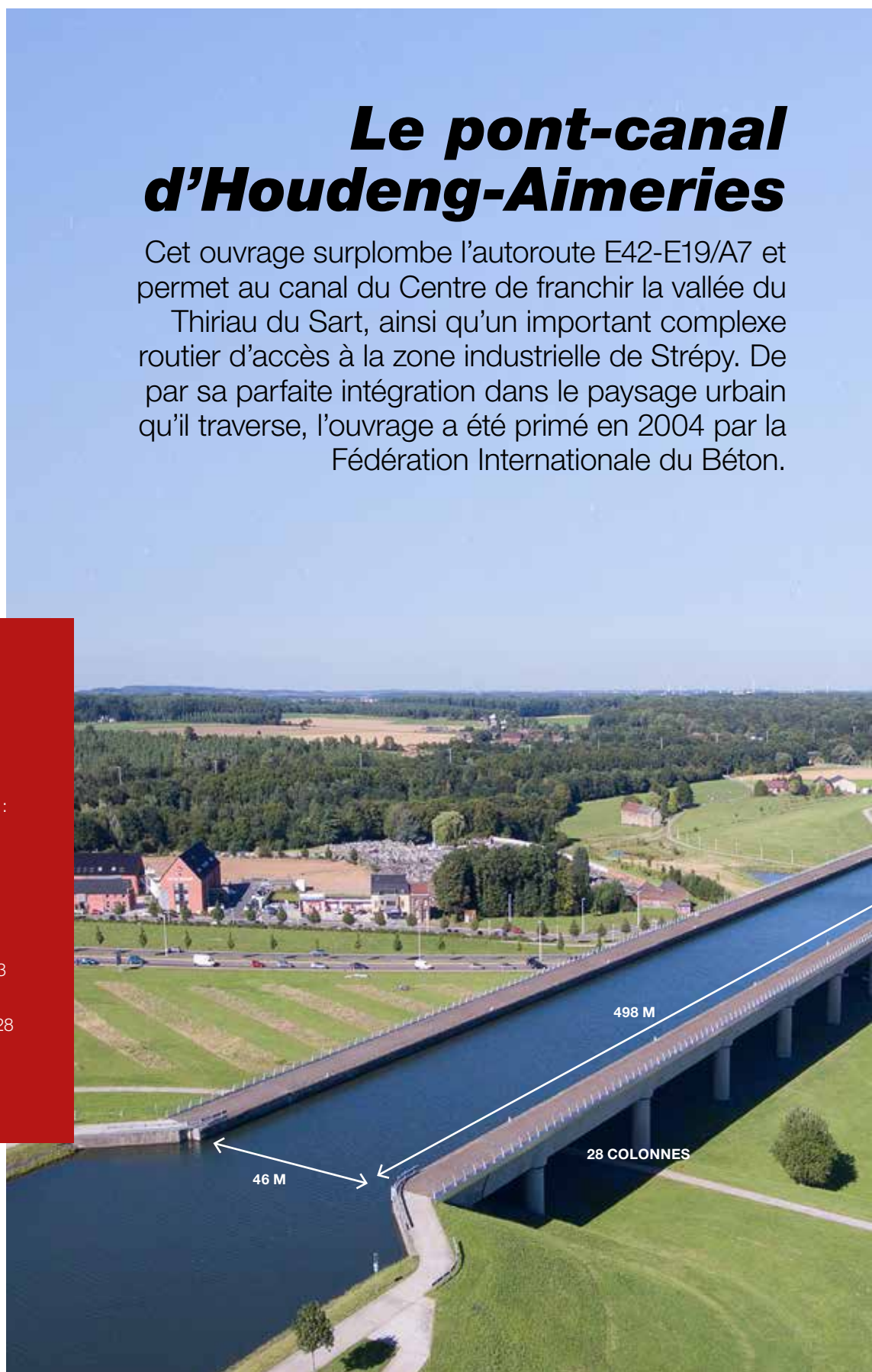


Le pont-canal d'Houdeng-Aimeries

Cet ouvrage surplombe l'autoroute E42-E19/A7 et permet au canal du Centre de franchir la vallée du Thiriau du Sart, ainsi qu'un important complexe routier d'accès à la zone industrielle de Strépy. De par sa parfaite intégration dans le paysage urbain qu'il traverse, l'ouvrage a été primé en 2004 par la Fédération Internationale du Béton.

LE PONT-CANAL EN QUELQUES CHIFFRES :

- ▶ Longueur de l'ouvrage : 498 m
- ▶ Largeur au sommet : 46 m
- ▶ Poids de l'ouvrage à vide : 65.000 tonnes
- ▶ Nombre de travées : 13
- ▶ Nombre de colonnes supportant le tablier : 28
- ▶ Charges en eau : 80 000 tonnes





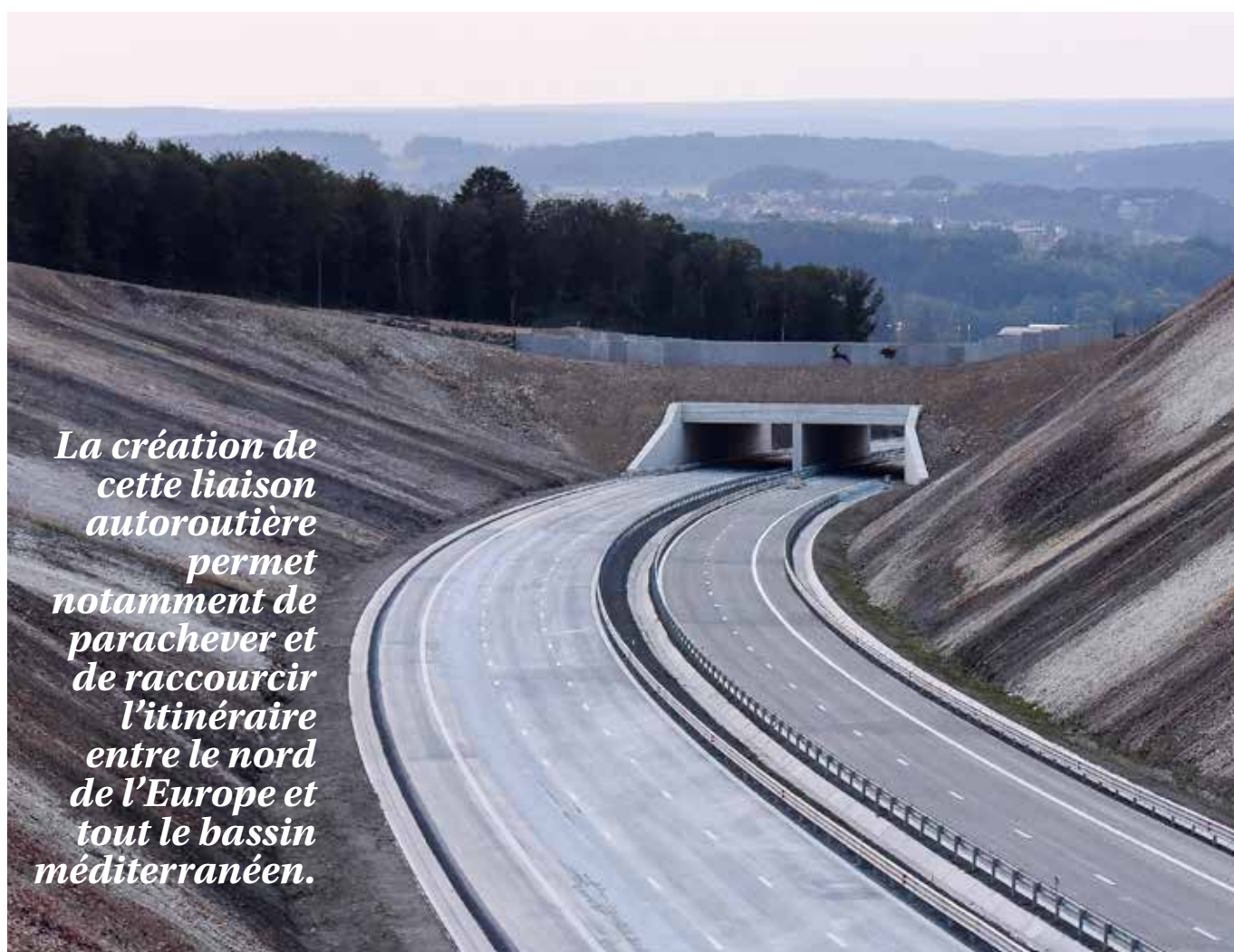
La porte de garde du Blanc Pain

La porte de garde du Blanc Pain est une barrière de sécurité qui a été construite de 2001 à 2003. Située à l'amont de tous les ouvrages de la liaison, elle ferme le canal en cas de besoin et toute autre situation exceptionnelle.



LE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER de Couvin (E420/N5)

Le 6 septembre 2019 restera gravé dans la mémoire de tous les Couvinois !
L'aménagement de la deuxième phase du contournement autoroutier de Couvin, entre le Ry de Rome et Brûly (frontière française), était achevé et ouvert aux véhicules. Depuis cette date, il est donc possible de circuler sur l'entièreté de la toute nouvelle autoroute E420 de Frasnes à Brûly en Belgique, puis jusqu'à Charleville-Mézières (La Francheville) en France via l'A304.





Avant d'ouvrir cette nouvelle portion d'autoroute de 8 kilomètres au trafic, la SOFICO a souhaité, en collaboration avec son partenaire technique le SPW Mobilité et Infrastructures, ainsi qu'avec le Département des Ardennes, l'inaugurer au cours d'un week-end de festivités en l'ouvrant en primeur au grand public le samedi 31 août et le dimanche 1^{er} septembre. Cet événement a permis à tous les curieux ainsi qu'aux habitants de la région qui ont côtoyé ce chantier titanesque pendant plusieurs années de s'approprier cette nouvelle voirie en exclusivité et d'une façon inédite avant son ouverture au trafic, au cours d'un week-end magique, festif et riche en découvertes. Il était proposé de déambuler – à pied, en roller, à vélo, en trottinette, en mini-bus, ou autre... – sur la nouvelle voirie. Sport, folklore, spectacles, animations pour petits et grands, sensibilisation à la sécurité routière, village des saveurs... étaient aussi au rendez-vous ! Des agents du SPW proposaient également des visites guidées par thématique pour découvrir le chantier.

La SOFICO et ses partenaires ont souhaité impliquer au maximum les acteurs locaux issus des deux côtés de la frontière à cet événement (appel à candidatures d'acteurs locaux pour tenir des stands d'information, des stands de produits de bouche ou encore des bars dont les bénéficiaires revenaient aux associations). Au final, une vingtaine de stands d'information ont été proposés et une dizaine de stands de produits de bouche. Six associations se sont succédées pour tenir les bars.

Ce week-end de festivités s'est inscrit dans une démarche responsable qui avait pour but de minimiser son empreinte environnementale : toilettes sèches, vaisselle réutilisable, optimisation des moyens de transports ou encore compensation de l'empreinte environnementale de l'événement par la plantation de 400 arbres via l'ASBL Graine de vie luttant contre la déforestation.



9.000

ENTRE 8.500 ET 9.000 PERSONNES SONT VENUES FAIRE LA FÊTE SUR L'AUTOROUTE PENDANT LES DEUX JOURNÉES.

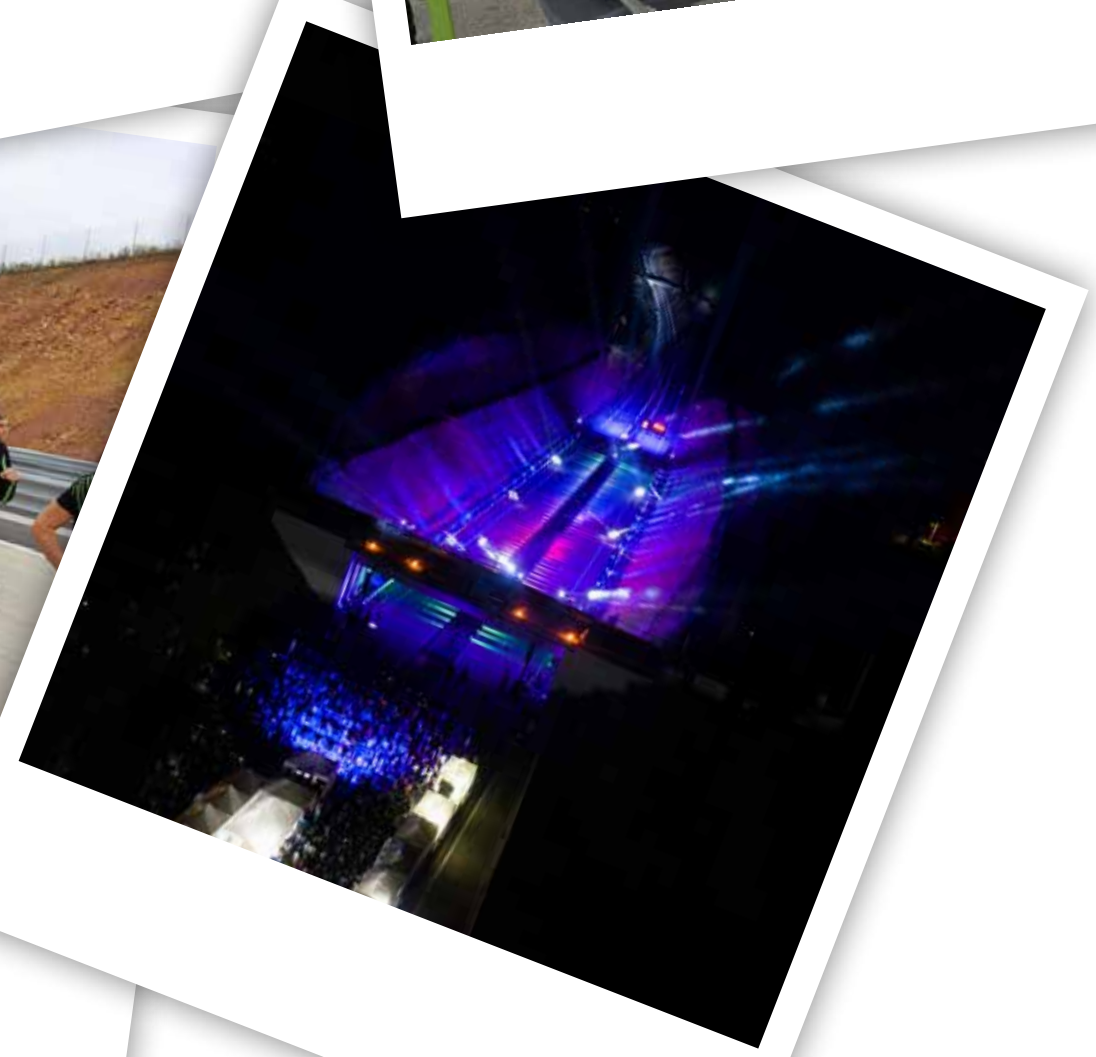
UNE ATTENTION ACCRUE PORTÉE AUX RIVERAINS ET AUX USAGERS PENDANT ET APRÈS LE CHANTIER :

Pendant le chantier, un équilibre déblai-remblai des terres a été effectué et les matériaux nécessaires ont été acheminés par le nord de Couvin afin de diminuer les nuisances pour les riverains.

En plus des améliorations notables générées par cette nouvelle autoroute pour les Couvinois en termes de sécurité routière et de cadre de vie, cette nouvelle autoroute présente un revêtement particulièrement silencieux et les dispositifs anti-bruit (notamment les merlons) protègent les riverains.

13,8 KM DE LONG
DEUX VOIES DE CIRCULATION
UNE BANDE D'ARRÊT D'URGENCE
36 OUVRAGES D'ART





UN SUCCÈS DE FOULE !

L'inauguration officielle qui s'est tenue le samedi matin et qui était le seul moment du week-end accessible uniquement sur invitation (fermé au grand public) a rassemblé pas moins de 400 personnes, dont des acteurs en lien avec le chantier, diverses autorités belges ainsi que françaises, médias belges et français. Cet évènement se composait d'une conférence de presse, d'un geste inaugural et d'un lunch. Il était le coup d'envoi symbolique du week-end de festivités destiné au grand public.

Un barbecue destiné aux membres du personnel de la SOFICO, des Directions territoriales de Namur et de Charleroi (SPW) ainsi qu'aux agents des sociétés ayant œuvré sur la phase 2 du chantier a compté plus de 500 participants.

Les travaux se poursuivent actuellement pour achever la phase 3, la trémie sous la voie ferroviaire à hauteur de Frasnes, où la circulation est pour l'instant possible uniquement sur 2X1 bande (contre 2X2 à la fin des travaux).

Jusqu'il y a peu, si vous preniez la route en direction de la France via la N5, vous deviez inévitablement traverser le village de Couvin, dans l'arrondissement de Philippeville. En avril 2011, le Gouvernement wallon a confié à la SOFICO la construction de 14 kilomètres d'auto-route dans le prolongement de la N5, permettant de contourner Couvin et d'accroître la sécurité routière sur cet axe. Les travaux ont été entamés en octobre 2011.

La création de cette liaison autoroutière permet notamment de parachever et de raccourcir l'itinéraire entre le nord de l'Europe et tout le bassin méditerranéen. Il s'agit également de désenclaver économiquement toute la région du sud de Charleroi.



La fluidité du parcours est désormais considérablement améliorée pour les transporteurs routiers et pour les véhicules légers qui se dirigent vers la France ou qui arrivent en Wallonie par ce nouvel axe. La réalisation de ce contournement, véritable pas en avant attendu depuis les années 1970, permet aujourd'hui aux entreprises de la région de renforcer leurs activités. Il permet également d'accroître la sécurité routière sur la N5 et de rendre aux habitants, ainsi qu'aux usagers des villes et villages de la région, un cadre de vie plus sûr, en désengorgeant la nationale du trafic de poids lourds.

L'inauguration officielle qui s'est tenue le samedi matin et qui était le seul moment du week-end accessible uniquement sur invitation (fermé au grand public) a rassemblé pas moins de 400 personnes, dont des acteurs en lien avec le chantier, diverses autorités belges ainsi que françaises, médias belges et français.



Un chantier en 4 phases

PHASE 3

RÉALISATION DU PASSAGE 2X2 BANDES SOUS LA VOIE FERROVIAIRE À FRASNES (D'OCTOBRE 2016 AU PREMIER SEMESTRE 2021). UN PASSAGE EN 2X1 BANDE EST DÉJÀ POSSIBLE DEPUIS JUIN 2019.



LE BUDGET

Le budget global de la réalisation du contournement de Couvin est aujourd'hui estimé à 130.000.000€ HTVA, financé par la SOFICO, avec l'aide d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissement qui a accepté de financer le projet à hauteur de 80.000.000 €.

130.000.000 €

FINANCÉS PAR LA SOFICO

PHASE 1 A

AMÉNAGEMENT DU DOUBLE PERTUIS DE L'EAU NOIRE (RÉALISÉ D'OCTOBRE 2011 À SEPTEMBRE 2012).

PHASE 1 B

CONSTRUCTION DE LA PORTION DE FRASNES AU RY DE ROME (DE NOVEMBRE 2013 À MI-OCTOBRE 2017).

PHASE 2

CONSTRUCTION DE LA PORTION DU RY DE ROME À BRÛLY (D'AOÛT 2015 À SEPTEMBRE 2019).

PHASE 4

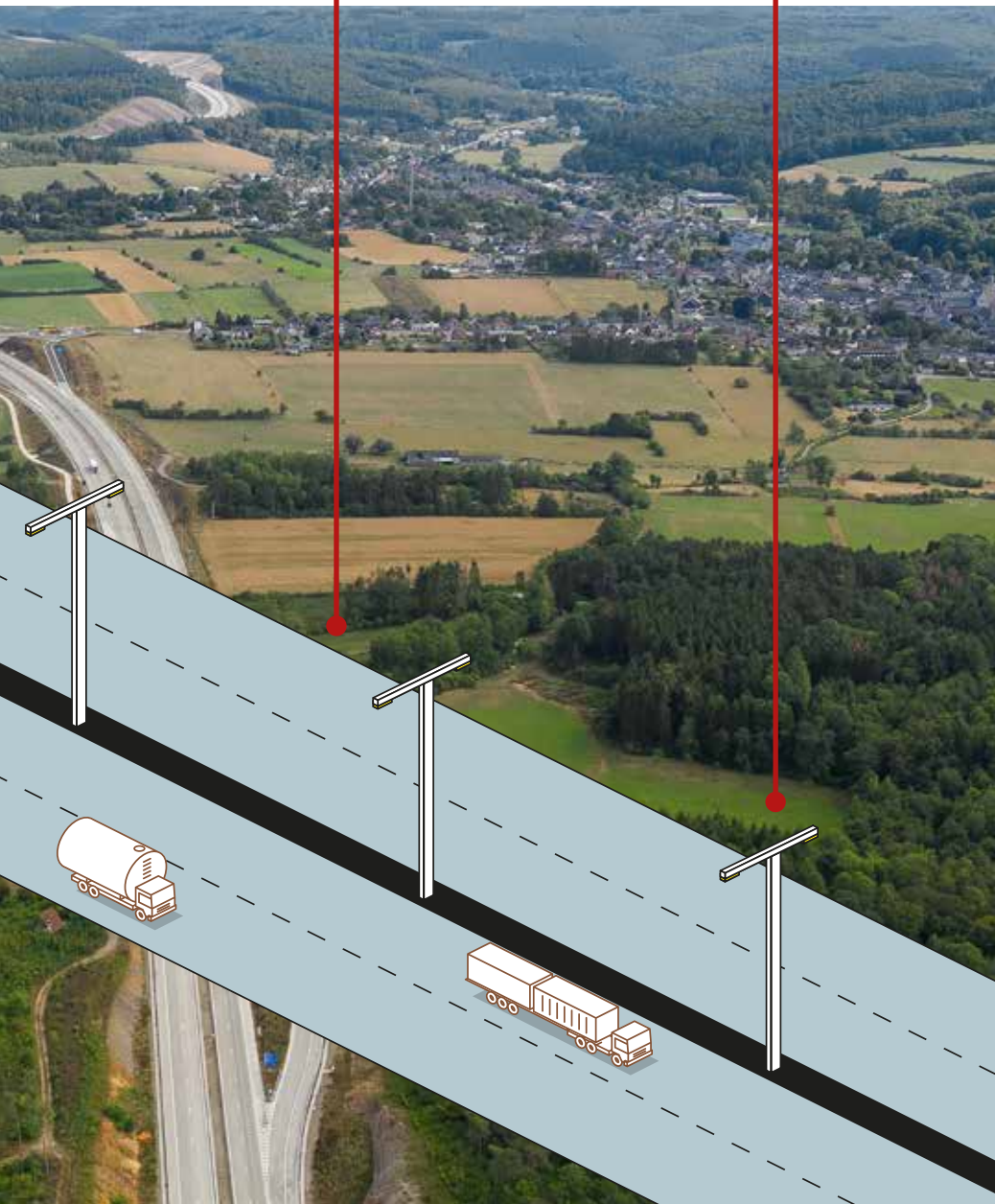
POSE DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉCANIQUES (ÉCLAIRAGES, ETC.).



UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À LA FAUNE ET LA FLORE :

Dans le cadre du chantier du contournement de Couvin, de nombreuses mesures environnementales ont été mises en place pour permettre de préserver la faune et la flore des lieux. A ce titre, différentes actions ont été prises : la réalisation de bassins d'orage, la mise en place de passages pour le gibier, la construction de cheminées pour chauve-souris, l'aménagement de banquettes sèches pour la petite faune et de clôtures ainsi que d'écoducs pour la grande faune, la construction de crapauducs...

Par ailleurs, des mesures compensatoires, externes au chantier et étudiées en collaboration avec le Département Nature et Forêts de Wallonie (DNF) ont également été mises en œuvre. Elles consistent par exemple à restaurer des pelouses calcicoles, à rétablir des haies, à planter des vergers ou des plans forestiers (300.000), à développer de zones humides...



LA LIAISON AUTOROUTIÈRE **E25-E40/A602 à Liège**

Depuis la mise en service en juin 2000 des derniers kilomètres de la liaison E25-E40/A602, l'axe autoroutier Amsterdam-Milan est complètement achevé et permet notamment de contourner le centre l'agglomération liégeoise ! Longue de 12,5 kilomètres, cette liaison assure une connexion directe entre les autoroutes situées au nord de Liège via l'échangeur de Loncin (E40/A3 vers Bruxelles ou vers Aachen, E42/A15 vers Namur, E313/A13 vers Anvers), à celle située au sud de la principauté (E25/A26 vers le Luxembourg).



CHIFFRES-CLES 2019

90.000

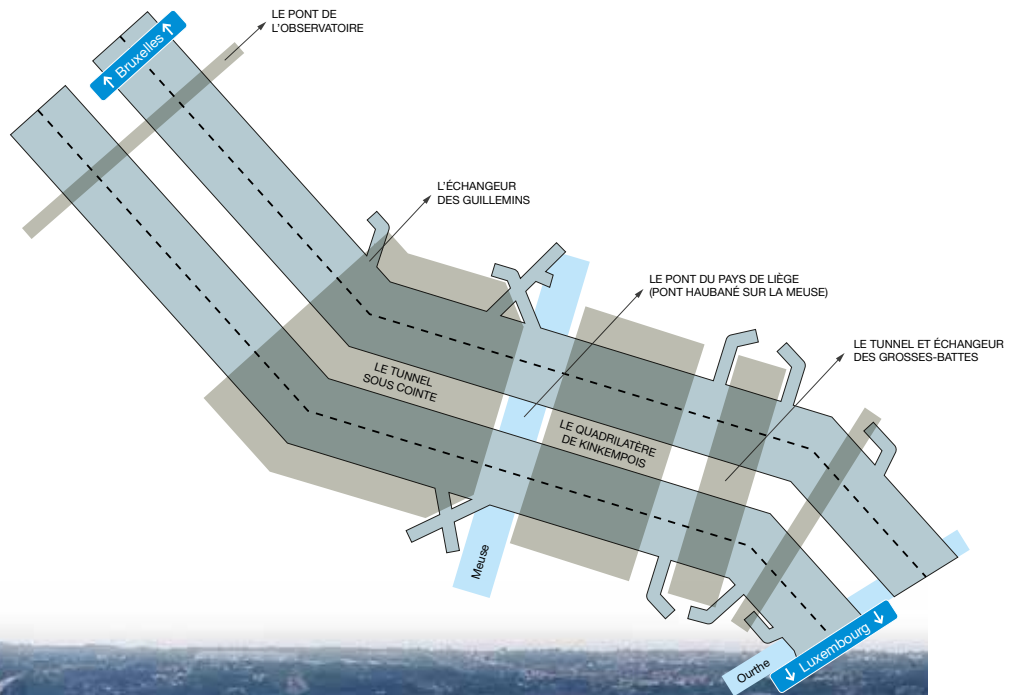
LE TRAFIC DE LA LIAISON E25-E40/A602 VARIE AUJOURD'HUI ENTRE 70.000 ET 90.000 VÉHICULES PAR JOUR, SELON LES HEURES DE FRÉQUENTATION.

75.000

LA MOYENNE S'ÉLÈVE À 75.000 VÉHICULES PAR JOUR.

Six années auront été nécessaire pour parachever les nombreux ouvrages d'art qui se situaient sur ce chaînon manquant de 4 kilomètres compris entre l'échangeur des Guillemins et l'échangeur des Grosses Battes/Belle-île :

- ▷ l'échangeur des Guillemins (en ce compris le viaduc des Guillemins et le pont de l'Observatoire) ;
- ▷ les tunnels sous Cointe (les plus longs de Wallonie) ;
- ▷ le pont du Pays de Liège, pont haubané sur la Meuse ;
- ▷ la tranchée couverte de Kinkempois et son quadrilatère ferroviaire ;
- ▷ la tranchée ouverte du canal de l'Ourthe ;
- ▷ l'échangeur des Grosses Battes/Belle-île ;
- ▷ la tranchée couverte des Grosses Battes.

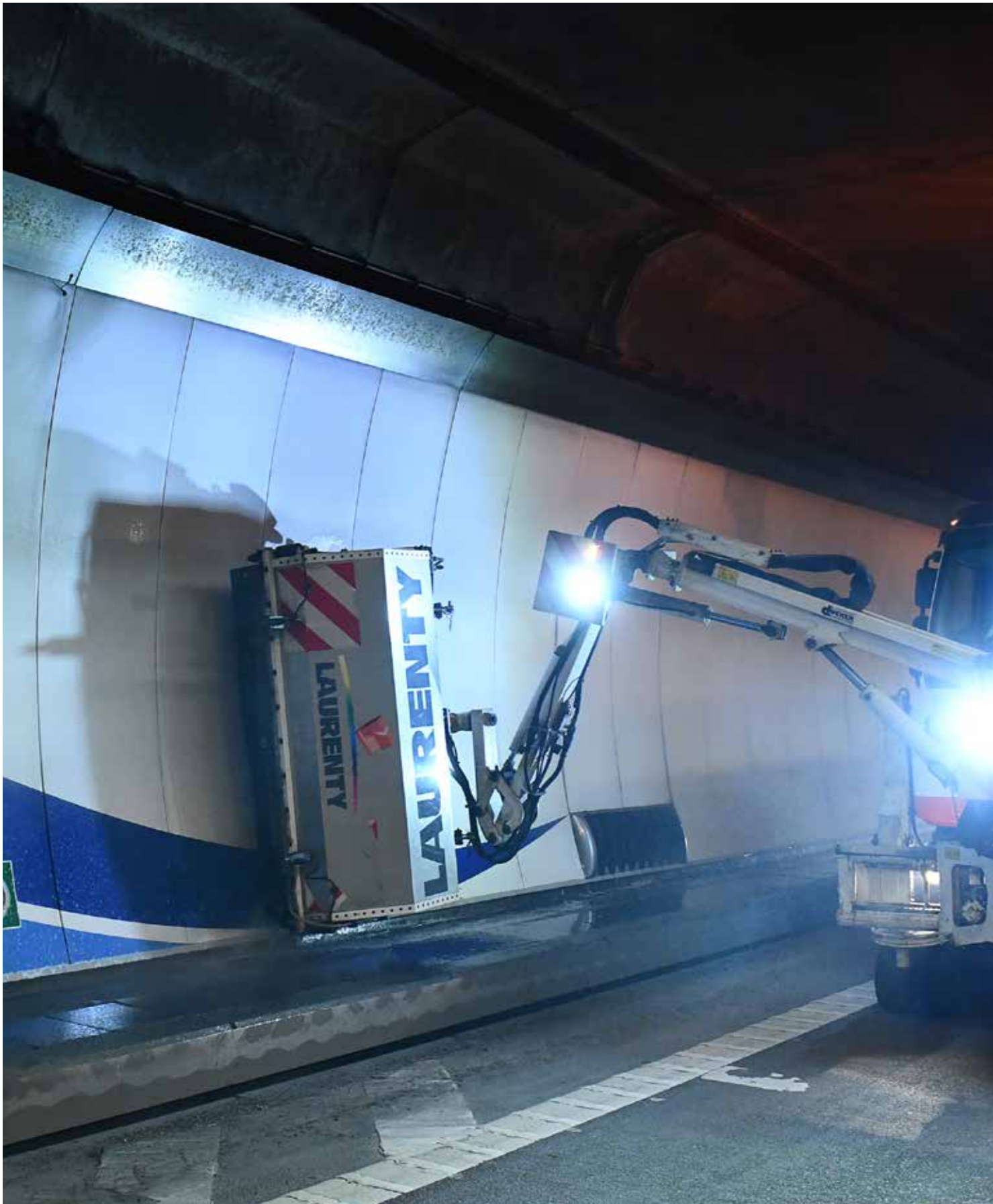


185

PENDANT ENVIRON 185 JOURS DE FONCTIONNEMENT PAR AN, LA FRÉQUENTATION DU TUNNEL DE COINTE EST SUPÉRIEURE À 82.000 VÉHICULES PAR JOUR.

26

PENDANT ENVIRON 26 JOURS, LE TRAFIC EST SUPÉRIEUR À 90.000 VÉHICULES PAR JOUR.





UNE AMÉLIORATION CONTINUE DE LA SÉCURITÉ !

Pour pouvoir offrir des conditions de sécurité et de mobilité optimales aux usagers qui empruntent la liaison E25-E40/A602, celle-ci est fermée tous les trimestres durant quatre nuits d'affilée. Cette fermeture permet d'effectuer les traditionnels travaux d'entretien et de maintenance : nettoyage, entretien de la ventilation et des équipements électromécaniques. Elle est également mise à profit par les services de secours pour procéder à divers exercices sur le terrain.

Etant donné que la liaison E25-E40/A602 compte deux tunnels de plus de 500 mètres se trouvant sur le Réseau transeuropéen de transport, une directive européenne sur la sécurité des tunnels impose à la SOFICO certaines conditions de sécurité. La surveillance du trafic de la liaison s'effectue donc depuis le centre Tilleuls, en bordure de la liaison, où des opérateurs sont présents 24 heures sur 24.

Pour les aider dans leur mission, la liaison est équipée de 130 caméras dotées du système de détection automatique d'incident (DAI). Cette technologie permet de détecter des anomalies telles qu'un arrêt de véhicule, un ralentissement, un piéton, l'apparition de fumée... Un signal est envoyé à l'opérateur qui doit alors vérifier si l'alerte en est bien une, et en fonction, mettre en place un scénario adapté.

Un plan de mise à niveau de l'infrastructure, basé sur une étude clôturée début 2019, est en cours d'élaboration et sera intégrée dans le Plan Tunnels.

Par ailleurs, le système informatique et de gestion dynamique du trafic est déjà en cours de rénovation progressive depuis mars 2017 pour une période totale de 5 années.

Ce remplacement s'effectue progressivement pour assurer le maintien du trafic. Un remplacement en une seule opération impliquerait une fermeture de longue durée de la liaison.



Cette liaison renforce l'interconnexion entre le réseau belge et français, en reliant la capitale belge à Lille mais aussi au Nord-Pas-Calais.

LE DERNIER TRONÇON de l'E429/A8 entre Ghislenghien et Hacquegnies

Autrefois considéré comme chaînon « manquant », le tronçon d'autoroute entre Ghislenghien et Hacquegnies est devenu un chaînon « indispensable » de notre réseau routier wallon, puisque près de 25.000 véhicules fréquentent aujourd'hui quotidiennement cette liaison.

Inaugurée en avril 2000, la liaison E429/A8 se situe sur la dorsale Bruxelles-Lille et occupe, dans le contexte européen, une position stratégique en s'inscrivant dans le corridor Est-Ouest qui va de la Grande-Bretagne à l'Allemagne.

Au niveau transfrontalier, cette liaison renforce l'interconnexion entre le réseau belge et français, en reliant la capitale belge à Lille mais aussi au Nord-Pas-Calais. Au niveau belge, elle a permis de désenclaver le Hainaut occidental et de le relier à la capitale, ainsi que d'assurer une desserte interne sur la région du Tournaisis de Marquain à Enghien.

Ce tronçon comporte une vingtaine de ponts et tunnels permettant de franchir toute une série d'obstacles dont la Dendre, des lignes de chemin de fer ou encore des voiries locales. Les tunnels qui franchissent la butte du chêne Saint-Pierre (180 mètres) et le Bois du Carmois (350 mètres) ont été



CHIFFRES-CLÉS



- ▷ Depuis son ouverture, la liaison a doublé son chiffre de fréquentation, passant de **10.000 à 25.000 véhicules quotidiens**.
- ▷ En 2019, ce sont plus de **9.378.000 véhicules** qui ont emprunté l'autoroute E429/A8.
- ▷ Au total, depuis son inauguration en avril 2000, **plus de 100 millions de véhicules ont emprunté l'E429/A8**.



- ▷ Elle comporte plus d'**une vingtaine d'ouvrages d'art** (ponts et tunnels) permettant de franchir des obstacles comme des lignes de chemin de fer, des voiries locales ou encore la Dendre.



- ▷ **Les travaux ont duré six ans** entre 1994 et 2000, et ont représenté un **budget de 97.200.000 € HTVA** pour lequel la SOFICO a bénéficié de deux financements européens : l'un provenant de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et l'autre accordé dans le cadre de l'Objectif 1 en Hainaut.

réalisés par un système de tranchées ouvertes, ensuite remblayées, qui a permis de préserver au mieux l'environnement. Cette autoroute 2x2 bandes a été construite en déblai sur environ la moitié de son tracé, des écrans de protection acoustique et visuelle ont pu être dressés avec les déblais excédentaires.



La liaison E429/A8 a incontestablement favorisé le développement économique de toute une région, puisque le taux de remplissage des parcs d'activités situés dans sa périphérie immédiate est aujourd'hui total.





**RÉSEAU
STRUCTU**



RANT

LA SOFICO, gestionnaire des autoroutes et principales nationales de Wallonie depuis 2010

En 2010, le Gouvernement wallon a déterminé les voiries appartenant au « réseau structurant » par référence aux grands axes qui constituent l'architecture principale du réseau routier, à savoir, l'ensemble des autoroutes, ainsi que les nationales stratégiques.



QU'EST-CE QUE LE RÉSEAU STRUCTURANT ?

Ce sont les grands axes qui constituent l'architecture principale du réseau routier, à savoir, l'ensemble des autoroutes, ainsi que les nationales stratégiques.

Compte tenu de son expérience acquise, entre autres, au niveau des chaînons manquants et de sa capacité à assurer les moyens de financement, la SOFICO s'est vue confier la gestion de ce réseau par le Gouvernement wallon. En tant que maître d'ouvrage du réseau structurant, la SOFICO doit donc en assurer le financement, la gestion, l'entretien, ainsi que la réhabilitation.

Rappelons que la SOFICO a hérité d'un des premiers réseaux à avoir été construit en Europe et qui a souffert de la faiblesse des moyens budgétaires qui lui ont été affectés avant 2009, alors qu'il jouit d'une position stratégique sur le plan européen.

Initialement, le réseau structurant comptait un peu plus de 1.500 kilomètres d'axes routiers (autoroutes wallonnes et routes nationales 2X2 bandes). Ce réseau s'est notamment agrandi depuis l'entrée en vigueur de la redevance kilométrique poids lourds en avril 2016. L'arrêté du 31 octobre 2019 du Gouvernement wallon a également introduit 22 kilomètres supplémentaires de voiries au réseau, à savoir : la E420/N5 (contournement de Couvin), la N224 (qui relie Tubize à l'E429/A8), la N246 (Tubize-Waterloo via Wauthier-Braine) et la N610 (rive gauche de la Dérivation à Liège). Le réseau comptabilise, depuis le 1^{er} janvier 2020, plus de 2.700 kilomètres de voirie : 876 kilomètres d'autoroutes, 1455 kilomètres de routes nationales stratégiques et environ 400 kilomètres d'échangeurs.

LES GESTIONNAIRES DES ROUTES EN WALLONIE SONT :



LA SOFICO : PLUS DE

2.700

KILOMÈTRES (876 KM D'AUTOROUTES,
1.455 KM DE ROUTES NATIONALES ET
ENVIRON 400 KILOMÈTRES D'ÉCHANGEURS)



LA RÉGION WALLONNE :

7.000

KILOMÈTRES



LES COMMUNES :

70.000

KILOMÈTRES

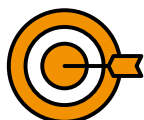


LES PLANS D'INVESTISSEMENT

En complément des moyens annuels que la SOFICO consacre à l'entretien du réseau structurant, elle peut également compter sur divers plans d'investissement pour permettre sa réhabilitation en profondeur.

1.

Le Plan Routes 2010-2016



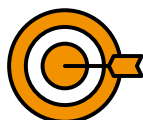
LA RÉHABILITATION EN PROFONDEUR DE PRÈS DE 20% DU RÉSEAU STRUCTURANT, CIBLANT EN PRIORITÉ LES AUTOROUTES



PLUS DE
600
MILLIONS D'EUROS

2.

Le Plan Infra-structures 2016-2019



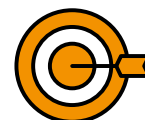
LA RÉHABILITATION DES REVÊTEMENTS, LA SÉCURISATION DES INFRASTRUCTURES, LA RÉFECTION D'OUVRAGES D'ART, LA CRÉATION DE ROUTES DE L'EMPLOI, LA RÉFECTION DE BASSINS D'ORAGE, LA POSE DE PANNEAUX ANTIBRUIT, AINSI QUE LA MODERNISATION DU RÉSEAU.



UN MONTANT TOTAL DE PRÈS DE
350
MILLIONS D'EUROS

3.

Le Plan « Mobilité et Infra-structures Pour Tous » 2020-2026



POURSUITE D'OBJECTIFS TRÈS AMBITIEUX EN TERMES DE TRANSFERT MODAL DE LA ROUTE VERS LES AUTRES MODES DE TRANSPORT, TANT POUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES QUE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, POUR LA MOBILITÉ WALLONNE À L'HORIZON 2030.



TRANSPORT DE PERSONNES

passer de 83 à 60%
EN 2030.



TRANSPORT DE MARCHANDISES

passer de 82 à 75%
AU NIVEAU DU TRANSPORT ROUTIER ET DE 14 À 18% PAR VOIE FLUVIALE.

Un focus particulier a également été mis sur les projets visant à réhabiliter et sécuriser les dorsales wallonnes.

1. LE PLAN ROUTES 2010-2016

Entamé en 2010, le Plan Routes, de plus de 600 millions d'euros a permis de réhabiliter en profondeur près de 20% du réseau structurant et ciblait en priorité le réseau autoroutier (plus de 80% du montant).

Actuellement, sur les 237 projets prévus dans le Plan Routes 2010-2016, 234 ont déjà été totalement réalisés, ce qui porte le taux de réalisation à 98,7%. Deux chantiers conséquents inscrits dans le Plan Routes devraient être terminés dans le courant de l'année 2020 :

- ▶ le chantier de réhabilitation de la partie sud du R9 à Charleroi, qui a notamment rencontré des difficultés suite au dispositif à mettre en place pour la mise en peinture de sa charpente métallique ;
- ▶ le chantier de réhabilitation du pont 34 à La Louvière, sur l'E42/A15, dont les nombreuses difficultés techniques rencontrées au cours de la réhabilitation du premier tablier incitent à examiner l'opportunité de poursuivre les opérations de réhabilitation en réalisant une nouvelle structure dans le sens vers Liège.

2. LE PLAN INFRASTRUCTURES 2016-2019

Ce plan d'investissement comprend un ensemble de projets pour un montant total de près de 350 millions d'euros. Les besoins étant conséquents, une approche méthodologique a évidemment été adoptée via des outils appropriés en vue d'identifier les besoins prioritaires. Ces projets concernent la réhabilitation des revêtements, la sécurisation des infrastructures, la réfection d'ouvrages d'art, la création de routes de l'emploi, la réfection de bassins d'orage, la pose de panneaux antibruit, ainsi que la modernisation du réseau.

Le bilan actuel du Plan Infrastructures permet de constater que, sur l'enveloppe de 350 millions d'euros, 123 dossiers ont été déjà engagés pour un montant de 233 millions d'euros (66,7%), dont 103 se trouvent déjà réalisés pour un montant de 119 millions d'euros.

3. LE PLAN « MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES POUR TOUS » 2020-2026

Le Plan « Mobilité et Infrastructures Pour Tous » vise à atteindre des objectifs très ambitieux en termes de transfert modal de la route vers les autres modes de transport, tant pour la mobilité des personnes que pour le transport de marchandises, fixés par la vision FAST (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) pour la mobilité wallonne à l'horizon 2030. Ainsi, au niveau du transport des personnes, l'objectif est que le transport en voiture diminue de 83 à 60% en 2030. Pour les marchandises, l'objectif est de passer de 82 à 75% au niveau du transport routier et de 14 à 18% par voie fluviale. L'accessibilité aux biens et aux services devra être garantie, tout en réduisant le nombre d'accidents de la route, la congestion et les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur du transport.

Concrètement, ce nouveau plan d'investissement permettra notamment de poursuivre les travaux de réhabilitation de notre réseau routier et autoroutier ainsi que des ouvrages d'art (ponts et tunnels). Des aménagements sont également prévus à divers endroits du réseau pour améliorer l'accessibilité aux pôles d'activité (nouvelles voiries, échangeurs...) ou pour améliorer la sécurité des usagers (traversées d'agglomérations). Un focus particulier a également été mis sur les projets visant à réhabiliter et sécuriser les dorsales wallonnes que sont l'E420 et l'E411/A4, projets pour lesquels la BEI a été sollicitée en vue de l'obtention d'un prêt. Ce nouveau plan d'investissement a déjà permis de lancer certains chantiers comme la réhabilitation de l'E40/A3 entre Loncin et Alleur ou encore la réhabilitation de l'E25-E411/A4 entre Arlon et Sterpenich.



LA RÉHABILITATION DES REVÊTEMENTS : *assurer un entretien préventif*

La localisation géographique très particulière de notre région a toujours été un facteur important pour expliquer le niveau de détérioration de son réseau. En complément d'un entretien en profondeur, il est essentiel de développer un entretien préventif.

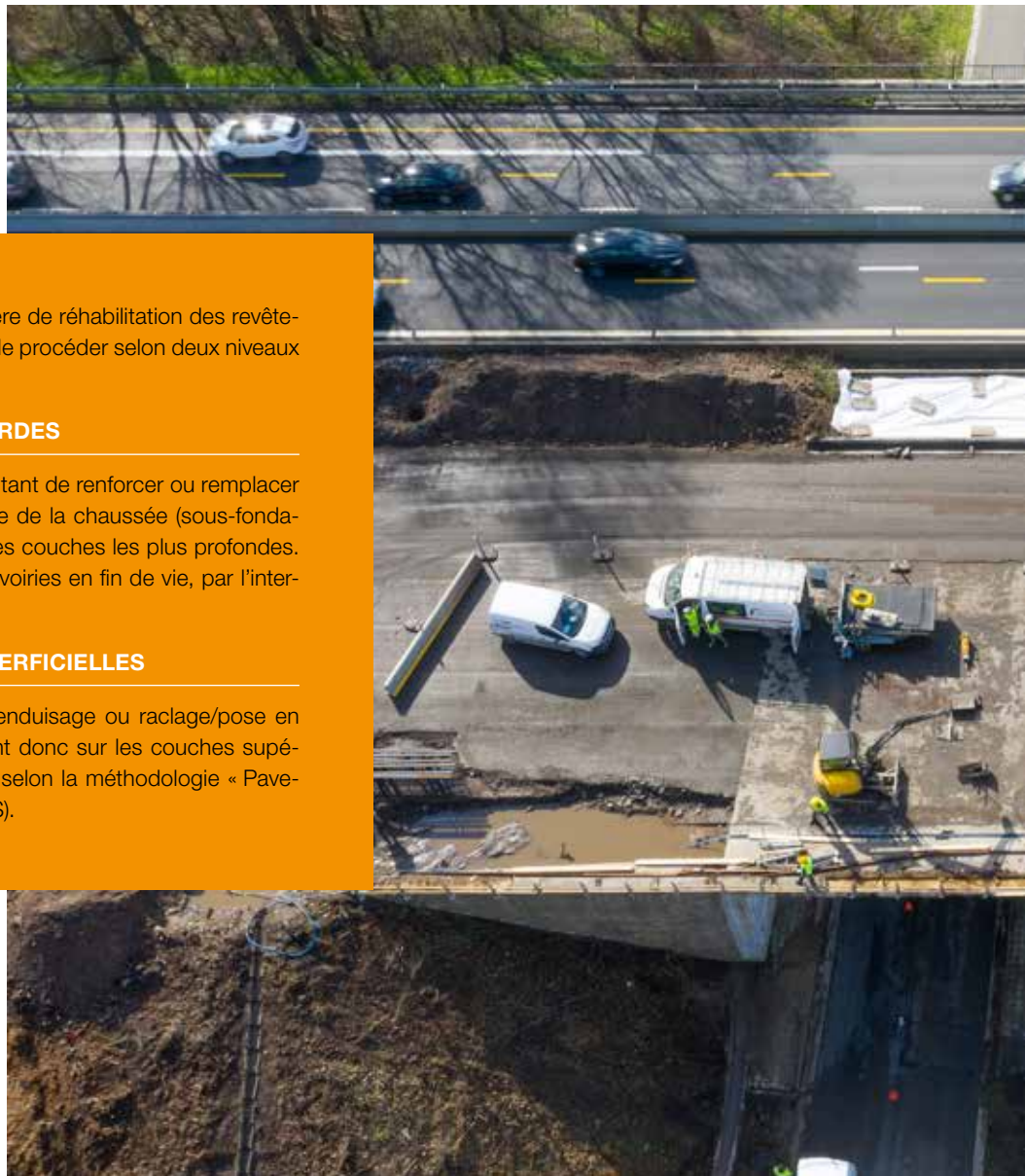
Vu l'ampleur des besoins en matière de réhabilitation des revêtements de chaussées, il est prévu de procéder selon deux niveaux d'intervention :

1. LES RÉHABILITATIONS LOURDES

Les réhabilitations lourdes nécessitant de renforcer ou remplacer une partie ou l'ensemble du coffre de la chaussée (sous-fondations et fondations), c'est-à-dire ses couches les plus profondes. Celles-ci seront réalisées sur des voiries en fin de vie, par l'intermédiaire du Plan Infrastructures ;

2. LES RÉHABILITATIONS SUPERFICIELLES

Les réhabilitations superficielles (enduisage ou raclage/pose en une ou deux couches), qui portent donc sur les couches supérieures. Celles-ci seront réalisées selon la méthodologie « Pavement Management System » (PMS).



Assurer un entretien préventif correct des couches supérieures permet de prolonger significativement la durée de vie des ouvrages



UNE STRATÉGIE D'ENTRETIEN PRÉVENTIF

La méthodologie PMS est un outil d'aide à la décision qui vise à déterminer les sections de voiries dont les couches superficielles de revêtement devront être renouvelées en priorité. Elle s'appuie sur les données de fissuration, orniérage, rugosité ou planéité, provenant des analyses effectuées à l'aide d'appareils spécifiques. Celles-ci sont ensuite examinées par les agents du SPW sur base de leur connaissance pratique de terrain, permettant ainsi de croiser les résultats.

Ce niveau d'intervention portant sur les couches supérieures permet de prolonger l'état de la voirie et de retarder la nécessité d'effectuer une réhabilitation complète du coffre de la voirie. Assurer un entretien préventif correct des couches supérieures permet de prolonger significativement la durée de vie des ouvrages, puisque cela empêche les couches inférieures de se dégrader.

Cette stratégie, initiée en 2016, a été poursuivie et amplifiée les années suivantes.

OBJECTIF : UN RÉSEAU DE QUALITÉ OPTIMALE ET SÉCURISÉ

Tant pour les chantiers d'entretien de courte durée que pour les projets de réhabilitation en profondeur, la priorité de la SOFICO est toujours de réaliser des travaux de qualité et impactant le moins possible les usagers. De nombreuses actions sont donc prises dans ce sens :

- ▷ Maintien d'un maximum de bandes de circulation ;
- ▷ Découpage des chantiers par tronçons ;
- ▷ Organisation des travaux de nuit et le week-end lorsque cela s'avère possible ;
- ▷ Coordination entre divers chantiers ;
- ▷ ...



LE SOULÈVEMENT DE CHAUSSÉE ET L'IMPACT DE LA CHALEUR SUR LES VOIRIES

Les revêtements routiers peuvent souffrir de la chaleur de deux manières : les revêtements hydrocarbonés peuvent s'orniérer longitudinalement et les revêtements en béton peuvent se soulever en leurs points fragiles, essentiellement aux joints de construction transversaux.

Les tronçons d'autoroutes en « béton armé continu » datant de la fin des années 1960 et 1970, résistent très bien à la chaleur. De même, les tronçons les plus récents en béton armé datant des 10 à 15 dernières années ne subissent aucun dégât. Ce sont principalement les tronçons réalisés pendant la période intermédiaire qui se dégradent sous les fortes chaleurs. Ces tronçons ont été conçus suivant une circulaire ministérielle de 1981 portant sur l'économie dans les travaux routiers et qui prescrivait, entre autres, la réduction de l'épaisseur du béton, la diminution du taux d'acier de 0,85 % à 0,67 % et la suppression de la couche de base en enrobé hydrocarboné. Ces dispositions ont fragilisé le revêtement et ont contribué à sa moindre résistance aux sollicitations dues aux fortes chaleurs. Depuis l'abandon de ces mesures et le retour à une conception saine, les chaussées sont plus résistantes et les sections neuves ne sont pas sujettes aux soulèvements.

UNE RÉFLEXION APPROFONDIE *sur les impacts socio-économiques des chantiers*

Les infrastructures de transport de qualité d'un pays ou d'une région constituent aussi un pilier essentiel de la compétitivité internationale.

Les réseaux d'infrastructures réduisent l'effet de la distance, aident à intégrer les marchés nationaux et fournissent les connexions nécessaires aux marchés internationaux. Des infrastructures de qualité sont liées à l'accroissement du commerce - en particulier pour les exportations - et ont des effets positifs sur la croissance économique.

Les projets d'investissements que la SOFICO entreprend sont donc systématiquement et préalablement évalués d'un point de vue socio-économique. La mise en œuvre d'un projet de transport requiert en effet de nombreuses études préparatoires et plusieurs étapes de concertation avant d'aboutir à la mise en chantier proprement dite. Ces études socio-économiques sont considérées par la BEI comme un préalable indispensable à tout dépôt de dossier. Elles sont ainsi réalisées et

confiées à des bureaux d'études et visent à évaluer les effets positifs au niveau macro-économique des investissements réalisés. Les études socio-économiques qui sont réalisées pour la SOFICO valorisent ainsi sous forme monétaire les effets des projets d'infrastructures en termes sociaux (amélioration de la sécurité), économiques (réduction des temps de transport) et environnementaux (bruit, pollution atmosphérique, émissions de CO₂).

Pour l'ensemble des projets étudiés, une analyse coûts-bénéfices réalisée met en évidence une très bonne rentabilité socio-économique. Cette étude insiste également sur l'importance de maintenir les efforts et les investissements déjà consentis sur le réseau (auto)routier, comme sur les infrastructures sur la voie d'eau, pour poursuivre leur remise à niveau, contribuant ainsi à la relance de l'économie.



LA SÉCURISATION DE NOS INFRASTRUCTURES : un enjeu majeur de société

L'amélioration de la sécurité routière nécessite d'agir de manière coordonnée sur différents fronts : les usagers - via l'éducation, la prévention, la sensibilisation et la répression - mais également les véhicules et les infrastructures. Dans ce cadre, la SOFICO a consenti depuis 2010 des efforts considérables pour améliorer la sécurité de nos routes et autoroutes. Elle contribue ainsi activement à rencontrer l'objectif fixé par le Gouvernement wallon : arriver à moins de 100 victimes de la route en 2030, soit la moitié par rapport à 2010.

Le choix des projets à réaliser en priorité a été déterminé sur base des indicateurs de sécurité routière et d'autres indicateurs techniques. Les besoins sont identifiés par des statistiques d'accidents ou par des inspections sur le terrain. Ils peuvent également provenir de demandes diverses (services internes, autorités communales, police, riverains).

Un des objectifs de ce programme d'investissement lié à la sécurité est de traiter en priorité les obstacles latéraux sur les voiries du réseau structurant.

Une autre impulsion est la sécurisation des dernières routes nationales à trois bandes (avec bande centrale affectée aux dépassements des véhicules des deux sens de circulation) et des routes à quatre bandes

sans séparateur central. Il s'agit ici de revoir tous les anciens types d'infrastructures qui ne répondent plus au standard actuel de sécurité routière.

La SOFICO réalise également, deux fois par an, des campagnes de sensibilisation aux règles de sécurité routière ou au bon usage des infrastructures routières. Chaque campagne est visible pendant un mois sur les 300 panneaux d'affichage qui bordent les autoroutes et routes nationales de Wallonie. En 2019, la SOFICO a sensibilisé les usagers au mois de mars à l'importance du respect de la propreté sur le réseau structurant. En août, elle a rappelé l'importance du respect de la vitesse imposée dans les zones de chantier.

LA COMMISSION PROVINCIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CPSR)

La CPSR a pour objectif de se prononcer sur les questions de sécurité routière sur le réseau routier régional, dont le réseau structurant, principalement par rapport aux aménagements de l'infrastructure (ronds-points, passages piétons, pistes cyclables...) et aux limitations de vitesses.

Cette commission, qui émane des directions territoriales du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, se compose également de représentants de divers services du SPW (Droits des usagers, Equipements électromécaniques...), de représentants de la SOFICO, de la Commune impliquée mais aussi, en fonction du sujet traité, d'experts mobilité (IBSR), de la Police, d'organismes tels que la SRWT, les TEC, INFRABEL, ou encore tout autre acteur concerné (représentant de comité de quartier, directeur d'école...)



+ de 400
tués sur les routes wallonnes en 2009



- de 300
tués sur les routes wallonnes en 2016



Objectif 2030 : - de 100

En Wallonie, le relief est tel que de nombreux ponts, viaducs et tunnels ont été créés pour permettre le développement du réseau routier et autoroutier régional. Aujourd'hui, ce sont plus de 2.000 ouvrages d'art qui sont gérés par la SOFICO.

PONTS, VIADUCS ET TUNNELS : *un suivi régulier des nombreux ouvrages d'art qui jalonnent nos voiries*

LES ÉTATS DE SANTÉ DES OUVRAGES D'ART SE DÉCLINENT EN DIFFÉRENTS GROUPES :

GROUPE A

Ouvrages avec défauts très importants, dangereux, à réparer en priorité absolue.

GROUPE B

Ouvrages avec défauts importants et évolutifs.

GROUPE C

Ouvrages avec défauts.

GROUPE D

Ouvrages nécessitant une surveillance rapprochée.

GROUPE E

Ouvrages en état de service satisfaisant nécessitant quelques travaux d'entretien.

GROUPE F

Ouvrages sans défaut.

Les plans d'investissement invitent donc à la réhabilitation prioritaire des ouvrages dont l'état de santé est jugé le plus préoccupant. L'objectif est de traiter au minimum tous les ponts dont l'indice de santé est classé en catégorie « A ». Plus d'une centaine de ponts a été réhabilitée depuis 2010. Un peu plus d'une dizaine se trouve encore en catégorie A, dont certains font actuellement l'objet de travaux ou d'études en vue de réhabilitation.

UN SUIVI ADAPTÉ DE TOUS LES OUVRAGES

En Wallonie, la périodicité des inspections des ponts, viaducs et tunnels est généralement de 3 ans, mais peut varier de 6 mois à 6 ans, en fonction des besoins. Elle permet donc d'assurer un suivi régulier et adapté à chaque type d'ouvrage d'art.

DES RÉHABILITATIONS COMPLEXES

Les dossiers de réhabilitation, de renforcement ou de remplacement de ces ouvrages sont généralement très complexes, tant d'un point de vue des études, que de la préparation et de la réalisation des chantiers. Cette complexité engendre un timing de finalisation très différent de celui des dossiers relatifs aux travaux routiers.

En effet, les études préparatoires sont longues et nécessitent, soit des inspections spécialisées, soit des études de stabilité qui, selon les cas, sont réalisées par la Direction des Conceptions et des Calculs du SPW, ou sont externalisées.

D'autre part, ces chantiers sont généralement de longue durée (jusqu'à 3 ans pour les plus conséquents) et font appel à des techniques et matériaux multiples (béton, résine, chape d'étanchéité, mortier de réparation...) dont la mise en œuvre est fortement dépendante des conditions météorologiques et nécessite une exécution spécialisée très soignée.



En Wallonie, la périodicité des inspections des ponts, viaducs et tunnels est généralement de 3 ans, mais peut varier de 6 mois à 6 ans, en fonction des besoins.

TUNNELS

Soucieux de respecter les nouvelles législations en matière de tunnels et d'inscrire le réseau de la Wallonie dans la perspective des routes intelligentes, la SOFICO et le SPW ont fait réaliser une étude approfondie de leurs tunnels. Cette mission d'étude et d'assistance à caractère technique, financier et juridique, s'est concentrée sur les besoins en équipements électromécaniques et infrastructures génie civil de l'ensemble des tunnels (existants ou en création). Chaque catégorie de tunnel s'est vu attribuer les mesures nominales de sécurité (moyens minimum de sécurité, plans d'urgence) ainsi que les niveaux de services (ITS, plans de mobilité, mesures pour la gestion de la fluidité), en parallèle à son diagnostic. Un schéma directeur de rénovation de l'ensemble des tunnels étalé sur cinq ans a été proposé.

Les tunnels de la Région Wallonne ont fait l'objet d'une catégorisation pensée en termes d'exploitation et de sécurité. Les critères déterminants de cette classification sont relatifs au rôle du tunnel dans le réseau, au contexte et au trafic (longueur, urbain, etc.). **La démarche a abouti à un classement des tunnels en 7 catégories distinctes : les tunnels de l'axe E25-E40/A602 du RTE, les tunnels de 500 à 1000 m, les tunnels de 300 à 500 m et les tunnels inférieurs à 300 m du réseau structurant.**

Les mesures de sécurité à mettre en œuvre dans un tunnel sont fondées sur un examen systématique de tous les aspects du système composé par l'infrastructure, l'exploitation, les usagers et les véhicules. Aussi, chaque tunnel sera doté, suivant sa catégorie et ses caractéristiques plus spécifiques, d'un ensemble de moyens de prévention visant à prévenir l'occurrence d'un incident et de moyens de protection visant à en limiter les conséquences. Ces moyens sont appelés « fonctions de sécurité ». L'estimation du coût de remise à niveau des tunnels est en cours de finalisation, avec une première enveloppe qualitative de 150 millions d'euros. La programmation du plan infrastructure 2020-2026 prendra en compte ces éléments.

AIRES AUTOROUTIÈRES : **développer un réseau de qualité**

Sur la route des vacances ou lors de vos longs trajets, vous appréciez la qualité du service offert par les aires d'autoroute : sanitaire, restauration, commerces... L'image de la Wallonie passant inévitablement par l'état général de ses aires autoroutières, la SOFICO s'est vue confier la valorisation de la centaine d'aires installée le long du réseau autoroutier wallon.

UN PROJET PILOTE DE TRI SÉLECTIF

En collaboration avec la cellule Be WaPP – Pour une Wallonie plus propre, la SOFICO a lancé en 2016 un projet pilote de tri sélectif des déchets sur plusieurs aires de repos du district autoroutier de Liège. 9 aires de repos non concédées ont ainsi été équipées d'un dispositif permettant aux usagers de séparer les PMC des autres déchets qu'ils déposent dans les poubelles. Ce projet test est une première en Belgique. Son évaluation est en cours de finalisation pour permettre d'établir les éléments sur base desquels le projet pourra être étendu à toute la Wallonie.

Les aires autoroutières wallonnes sont classées selon le degré de services proposé aux automobilistes :

- ▷ Les aires de type I comprennent une station-service 24/24h, des commerces, un service de restauration, un centre d'affaires (accueil, salles de réunion, etc.), un hôtel, des sanitaires complets (toilettes, douches, local bébé...), des équipements extérieurs (aire de pique-nique, jeux d'enfants, aire de détente...).
 - ▷ Les aires de type II proposent une station-service 24/24h, des commerces, un service de restauration, des sanitaires complets (toilettes, douches, local bébé...), des équipements extérieurs (aire de pique-nique, jeux d'enfants, aire de détente...).
 - ▷ Les aires de type III sont équipées de commerces, d'un service de restauration, de sanitaires et d'équipements extérieurs (aire de pique-nique, jeux d'enfants...).
 - ▷ Les aires de type IV proposent des équipements extérieurs.
- Parmi la centaine d'aires autoroutières que compte la Wallonie, près de 40 sont concédées à des pétroliers ou à des PME qui y assurent l'entretien, ainsi qu'une offre de services. Ces derniers consacrent des moyens financiers additionnels pour moderniser les aires, en veillant à apporter une attention particulière à :
- ▷ L'amélioration des services et leur adéquation avec les besoins des usagers : diversification des offres de restauration, développement du Wifi et des espaces de réunion ;
 - ▷ L'autosuffisance énergétique maximale des aires en énergies renouvelables ;
 - ▷ L'utilisation de matériaux performants ;
 - ▷ L'intégration des nouvelles aires dans le tissu économique local en phase avec les partenaires locaux ;
 - ▷ La création de parkings sécurisés pour les poids-lourds et de parkings de covoiturage ;
 - ▷ ...

Pour améliorer encore la qualité du service offert, des contrôles et des audits des aires autoroutières - concédées ou non - sont régulièrement effectués via la Commission wallonne des équipements autoroutiers (CWEA).

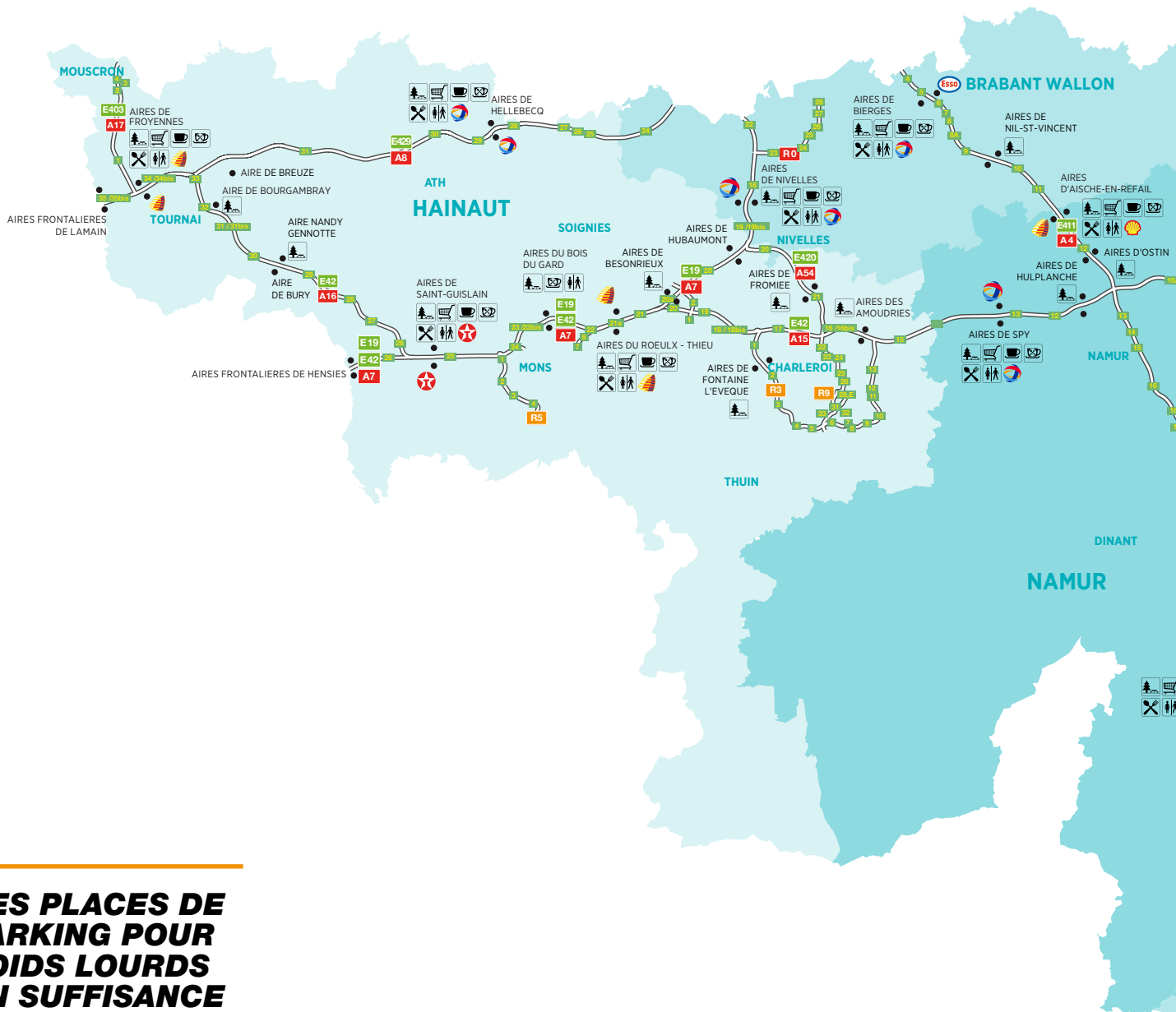
La SOFICO entend poursuivre ces efforts de valorisation des offres de services des concessionnaires, afin de rencontrer au mieux les besoins et attentes des usagers des autoroutes. Pour améliorer encore la qualité du service offert, des contrôles et des audits des aires autoroutières - concédées ou non - sont régulièrement effectués via la Commission wallonne des équipements autoroutiers (CWEA).

DES AIRES SANS ALCOOL

Le Conseil d'Administration de la SOFICO a décidé d'interdire la vente d'alcool sur les aires autoroutières dont la concession arrive à son terme, comme elle l'a initié pour le renouvellement de la concession de l'aire de Bierges en 2017, puis pour celle de Waremme en 2018. Lors des prochains renouvellements de concessions (celles

des aires autoroutières de Sprimont et Hondelange seront renouvelées en 2021), la SOFICO a pour projet d'étendre cette interdiction. Par cette décision, la SOFICO souhaite limiter les achats impulsifs de boissons alcoolisées sur l'ensemble des aires.





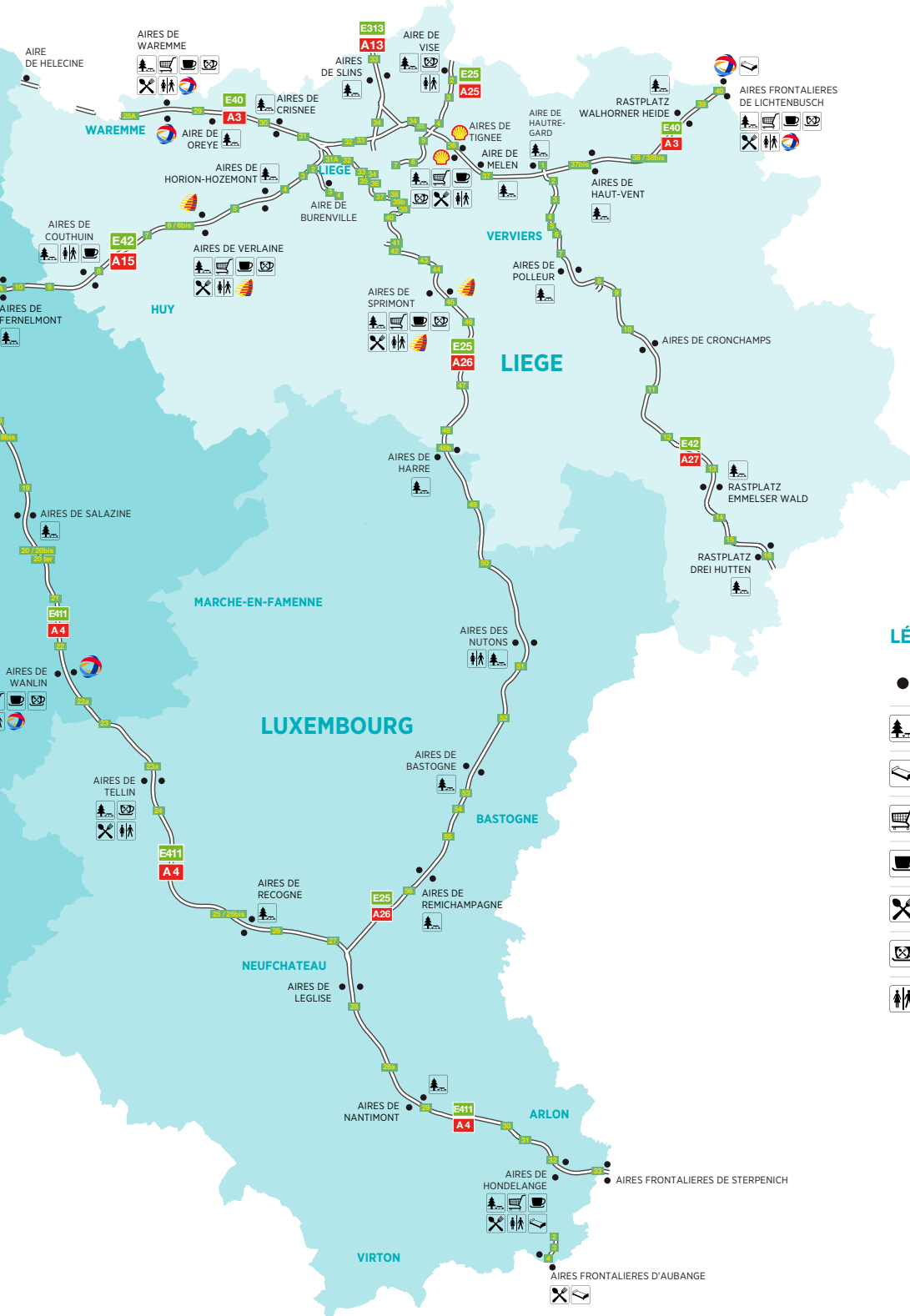
DES PLACES DE PARKING POUR POIDS LOURDS EN SUFFISANCE

La fréquentation de nos routes par les poids lourds est extrêmement importante. La Wallonie doit donc veiller à disposer d'un nombre suffisant de parkings autoroutiers efficacement renseignés, bien entretenus, sécurisés et leur offrant des espaces de repos.

Un des principaux enjeux consiste à prendre les mesures nécessaires pour répartir ces poids lourds sur l'ensemble des parkings existants. Ces mesures sont de natures diverses : signalisation, information, marquages, contrôle...

Le nombre de places n'est cependant pas la seule préoccupation. Le taux d'occupation de ces places, la répartition équilibrée des camions sur celles-ci, la mise à disposition de places sécurisées et l'offre de services constituent également d'autres sujets majeurs.





LÉGENDE

- Parking
- Pique-nique
- Motel
- Shop
- Cafétéria
- Restaurant
- Snack-bar
- Toilettes
- Total
- Shell
- Q8
- Texaco
- Esso

CHIFFRES-CLÉS

105
AIRES AUTOROUTIÈRES

38
AIRES CONCÉDÉES

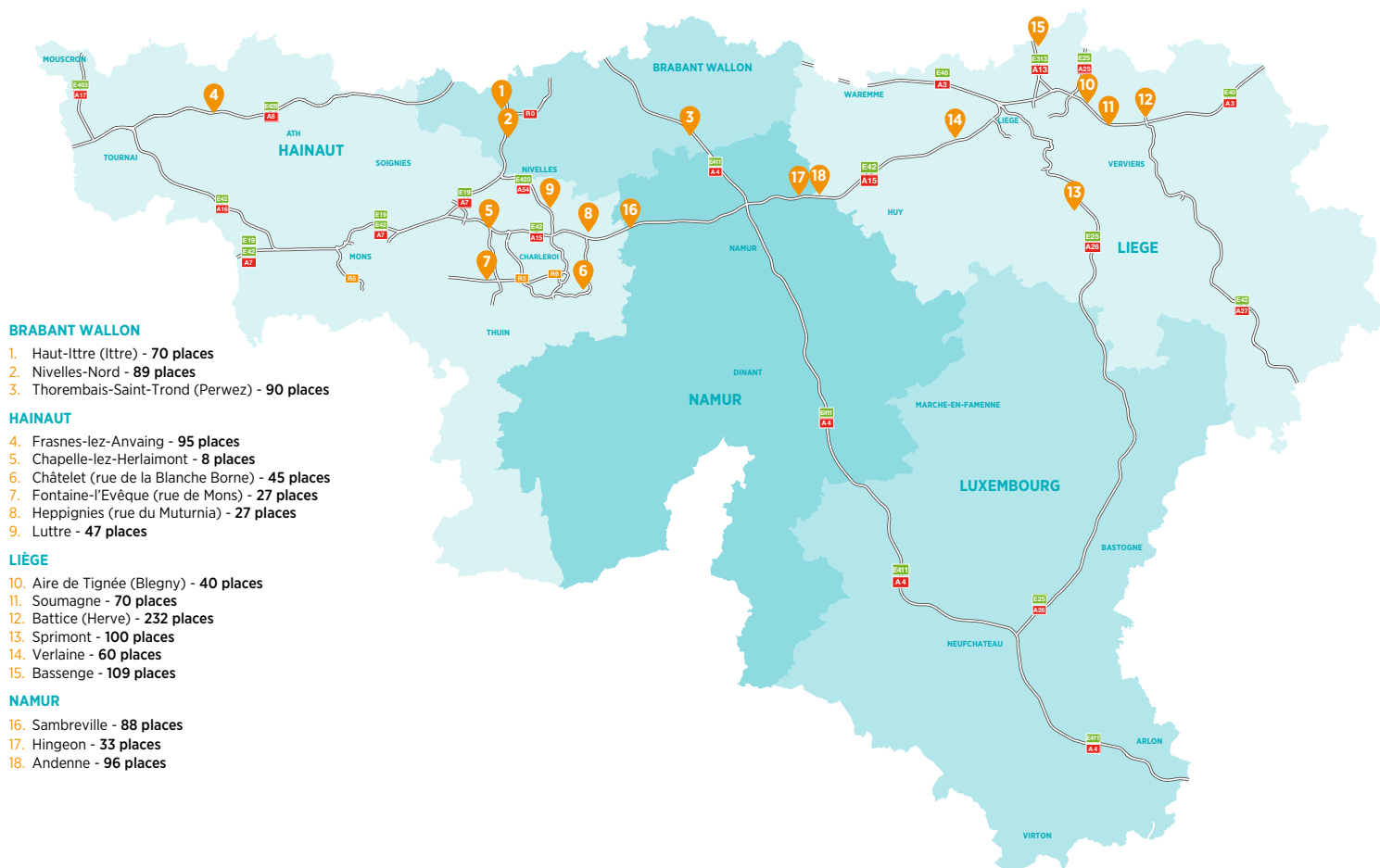
67
AIRES NON CONCÉDÉES

+ de 4.700
PLACES DE PARKING
POUR VÉHICULES LÉGERS

+ de 3.500
PLACES DE PARKING
POUR POIDS LOURDS

LES PARKINGS DE COVOITURAGE : des solutions pour une mobilité durable

Le concept de covoiturage a le vent en poupe ! Utiliser un seul véhicule à plusieurs pour un trajet commun procure des avantages individuels et collectifs, permet de réaliser des économies sur les dépenses de carburant et de maintenance du véhicule, mais également d'agrémenter les voyages et de développer un lien social. En outre, il est une solution durable pour diminuer les embouteillages sur nos routes, réduire les émissions de CO₂ et limiter les risques d'accidents.



Deux nouveaux parkings de covoiturage ont été inaugurés en 2019 : en mai, celui de Nivelles, le long de l'E19/A7 (89 places) et en février, celui de Frasnes-lez-Anvaing (au croisement de l'E429/A8 et de la N60), qui comptabilise 95 places destinées aux voitures – dont 4 PMR – et un abri pour les deux-roues.

La SOFICO est de plus en plus sollicitée par les pouvoirs locaux concernant la réalisation de parkings de covoiturage et donne régulièrement son accord de principe pour le transfert des droits sur des parcelles.

La SOFICO s'inscrit dans une logique de partenariat avec les Provinces, les Villes et les Communes, dans le cadre du développement d'un « territoire intelligent ». C'est à ce titre qu'elle a accepté, sous l'impulsion de la Province de Liège, de cofinancer un projet pilote de parking d'éco-voiturage à Sprimont au pied de l'autoroute E25/A26, ainsi qu'à Bassenge, sous le viaduc de Boirs de l'E313/A13.



CHIFFRES-CLÉS :

18
PARKINGS DE COVOITURAGE
+ 1300
PLACES

La SOFICO participe activement au développement d'un maillage de parkings de covoiturage sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne, à proximité des grands axes routiers et autoroutiers.



BRUIT, BASSINS D'ORAGE ET MESURES SPÉCIFIQUES...

la SOFICO diminue son empreinte environnementale

La SOFICO veille à réduire au maximum l'impact environnemental de ses activités en réhabilitant ou en construisant de nouveaux bassins d'orage et en prenant des mesures concrètes en matière de protection acoustique : écrans anti-bruit, revêtements...

UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX RIVERAINS

Le respect de la qualité de vie des riverains est une priorité dans l'organisation des différents chantiers. Tout est mis en œuvre pour limiter au maximum les nuisances pour ces derniers. Par exemple, pour le chantier du contournement de Couvin, les matériaux ont été acheminés par le nord ou le sud de Couvin afin d'éviter au maximum de transiter par le centre-ville. Les projets sont également réalisés pour diminuer les nuisances acoustiques pour les riverains (placement de revêtements plus silencieux...). Par ailleurs, la SOFICO informe régulièrement les riverains de l'évolution et de la succession des grandes phases des travaux.

Un bassin d'orage a pour objectif premier de retenir les eaux lors de gros épisodes pluvieux et ainsi d'éviter les inondations. A cette fonction initiale, s'ajoutent deux autres rôles environnementaux : le traitement des eaux pluviales et la possibilité de retenir une pollution provenant du réseau routier.

Les panneaux acoustiques (ou écrans anti-bruit) permettent quant à eux de réduire considérablement le niveau de pollution sonore aux endroits les plus exposés, et ainsi de répondre aux exigences européennes relatives à la gestion des nuisances sonores dans l'environnement.

Dans le cadre de la Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la Région wallonne a procédé fin 2018 à une consultation publique relative au bruit du réseau routier en Wallonie. Cette consultation portait donc notamment sur le réseau structurant. Sur base de deux cartographies acoustiques (la première

portant sur les voiries empruntées par plus de six millions de véhicules par an, la seconde sur les voiries empruntées par trois à six millions de véhicules par an) et de la densité de population, un projet de « Plan d'actions de lutte contre le bruit routier en Wallonie » a été établi et présenté lors de cette consultation aux communes concernées.

Dans le courant de l'année 2020, la liste définitive des sites devant faire l'objet de mesures (placement de panneaux acoustiques, réalisation de merlons, pose de revêtement acoustique...) dans le cadre de ce Plan sera connue. Une priorisation dans le traitement des sites sera effectuée en fonction des disponibilités budgétaires.



CHIFFRES-CLÉS



58
KILOMÈTRES
DE MURS ANTI-BRUIT



269
BASSINS D'ORAGE

***Systemes de transport
intelligents, éclairage LED
modulable et nouveau
centre Perex...***

**EN ROUTE VERS UNE
GESTION HIGH-TECH
DES INFRASTRUCTURES
WALLONNES**



Parallèlement aux investissements massifs réalisés ces dernières années dans les infrastructures du réseau structurant, une gestion dynamique et intelligente du trafic, offrant des services aux usagers, s'avère aujourd'hui indispensable afin de relever les défis de la mobilité de demain. Les infrastructures (auto)routières ne seront pas extensibles à l'infini. C'est donc vers une utilisation optimale de ces dernières notamment, via l'électromécanique, que les réflexions se tournent pour résoudre les problèmes de congestion qui asphyxient nos métropoles. Ces projets d'autoroutes dites « intelligentes » permettront également d'accompagner le développement de la voiture connectée et de préparer l'arrivée de la voiture autonome.



UN CENTRE PEREX FLAMBANT NEUF

pour une gestion « high-tech » des infrastructures routières et navigables

A la fin du mois d'avril 2019, après moins de deux années de travaux, le tout nouveau bâtiment du centre Perex était inauguré au cours d'un évènement comprenant une présentation détaillée et une visite rassemblant plus de 250 personnes. En plus des services liés à la surveillance et à l'exploitation du réseau autoroutier et des principales nationales de Wallonie, le centre Perex abrite également désormais les services de gestion du réseau navigable. En guise de geste inaugural, une écluse a d'ailleurs été commandée pour la première fois depuis le centre.

Situé à proximité de l'échangeur autoroutier de Daussoix, le centre Perex et ses équipements, mis en service en 1999, commençaient à présenter des signes d'obsolescence et ne répondaient plus aux besoins actuels en matière de gestion et d'exploitation des infrastructures.

En février 2017, face aux enjeux majeurs en matière de mobilité et de transport, le Gouvernement wallon a décidé de charger la SOFICO de construire un nouveau centre Perex pour doter la Wallonie d'une gestion « high-tech » de ses infrastructures routières et navigables, avec comme priorités : plus de sécurité routière, l'amélioration de la mobilité et une meilleure information des usagers. Pour gérer, contrôler et sécuriser les réseaux en temps réel, la modernisation des équipements est actuellement en cours.

LE 3^E ETAGE, CŒUR NEURALGIQUE

La salle de permanence du trafic routier avec son emblématique mur d'écrans se situe désormais au 3^e étage du nouveau bâtiment. C'est le cas également pour les salles de permanence du réseau navigable à partir desquelles le trafic fluvial pourra être suivi en temps réel sur l'ensemble du réseau navigable. La surveillance du niveau des eaux est également gérée de façon intégrée depuis Perex au travers de la régulation des barrages au fil de l'eau. L'ensemble des écluses de la Basse Sambre (2026) et de la Haute Meuse (2035) seront

LE CENTRE PEREX ABRITE ÉGALEMENT :

- la gestion opérationnelle du réseau fibre optique de la SOFICO, capital notamment au développement d'une gestion dynamique du trafic routier et fluvial,
 - de nombreuses salles de coworking et de réunions,
 - le centre régional de traitement (CRT) de la Police fédérale de la Route,
 - le service RTBF Mobilinfo,
 - et d'autres services du SPW Mobilité et Infrastructures.
-



gérées à distance depuis le centre Perex. Le SPW Mobilité et Infrastructures assure ces missions.

CONTEMPORAIN & BASSE ÉNERGIE

Composé de 5 niveaux d'environ 900 m² chacun, le nouveau bâtiment propose une superficie totale d'environ 4 500 mètres carrés résistante aux séismes. La présence de panneaux photovoltaïques et l'attention particulière accordée à l'isolation thermique en font un bâtiment passif à la consommation d'énergie proche de zéro. Le bâtiment se chauffe grâce à la chaleur dégagée par ses occupants et par les équipements électriques, tandis qu'en période de fortes chaleurs, un système de refroidissement basse consommation à forte inertie et des écrans extérieurs limitent au maximum le risque de surchauffe.

Sur le plan architectural, l'enveloppe extérieure en aluminium se décline différemment selon les niveaux. Chaque niveau se distingue par son matériau de façade et par une avancée ou un alignement de son volume.

Dans la foulée, l'ancien bâtiment, jouxtant le nouveau, bénéficie également d'un sérieux « lifting » avec l'objectif d'offrir une vision globale et unifiée de l'architecture : les châssis de fenêtre sont remplacés, un crépi isolant est placé sur les murs extérieurs et la couverture de toiture est entièrement remise à neuf. En ce qui concerne l'intérieur, les parachèvements sont revus et un nouveau système de chauffage ainsi qu'une nouvelle ventilation sont installés. Ces travaux de rénovation devraient être finalisés dans le courant de l'année 2020.

Au niveau des abords extérieurs, 120 nouveaux emplacements de parking sont aménagés et dotés d'aménagements pour les vélos ainsi que pour les voitures électriques.



PLAN Lumières

Depuis le mois de novembre 2019, des équipes du consortium LuWa s'activent à de nombreux endroits du réseau structurant afin de le doter d'un éclairage à la pointe de la technologie. En 3 ans et demi, **la modernisation du système sera concrétisée sur l'ensemble des autoroutes et principales nationales de Wallonie.**

Après une procédure de mise en concurrence d'environ deux ans, le Conseil d'Administration de la SOFICO a attribué le contrat (PPP) de conception, modernisation, financement, gestion et maintenance des équipements d'éclairage public des grands axes (auto)routiers de la région wallonne, appelé Plan Lumières, au consortium LuWa composé de Citelum (mandataire), Luminus, CFE et DIF.

Plus de 160 invités conviés par LuWa et par la SOFICO étaient rassemblés le 13 mars 2019 sur l'aire autoroutière de Verlaine pour participer à l'inauguration de ce Plan Lumières. Cet événement a permis d'en présenter les détails et de poser un geste symbolique inaugural en présence des

LE REMPLACEMENT PAR DES LUMINAIRES LED PERMETTRA DE RÉALISER :

76%

ÉCONOMIE
D'ÉNERGIE

166.000 t

DIMINUTION
ÉMISSIONS CO₂



LE BUDGET EST
ESTIMÉ À 30 MILLIONS
D'EUROS PAR AN POUR
CE PLAN LUMIÈRES

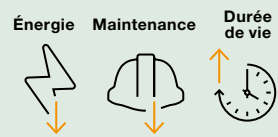
diverses autorités qui ont symboliquement « allumé » les principaux axes (auto)routiers de la Wallonie.

Ce Plan Lumières consiste à remplacer l'éclairage qui équipe actuellement les 2700 km d'autoroutes, d'échangeurs et de nationales du réseau structurant wallon par des luminaires de nouvelle technologie. Il s'agit de luminaires LED intelligents dont l'intensité pourra être pilotée à distance, depuis le centre Perex, en fonction du trafic, de l'heure, des conditions météorologiques, de la présence de chantier ou encore de l'accidentologie. Son intensité sera également régulée notamment grâce à des capteurs.

Le remplacement par des luminaires LED, moins consommateurs d'énergie et à la durée de vie supérieure, couplé à un système de variation d'intensité lumineuse, permettra à terme, de réaliser 76% d'économies d'énergie, soit d'éviter 166.000 tonnes d'émissions de CO₂, et de réduire la pollution lumineuse. Ils sont donc plus écologiques et plus économiques. Ils offrent également un meilleur rendu des couleurs et un éclairage moins diffus, ce qui améliorera d'autant la visibilité et la sécurité de tous les usagers.

Le budget est estimé à 30 millions d'euros par an pour ce Plan Lumières, sur une durée de vingt ans, durant laquelle les performances énergétiques devront être maintenues, pour optimiser l'éclairage

de nos routes et autoroutes afin d'en renforcer la sécurité autant que le confort. Ce ne sont pas moins de 110.000 points lumineux, 70.000 pylônes et autant de supports, de 700 cabines électriques et de câblage qui nécessitent la meilleure attention en vue de distiller l'éclairage proportionné à l'intensité du trafic enregistré.

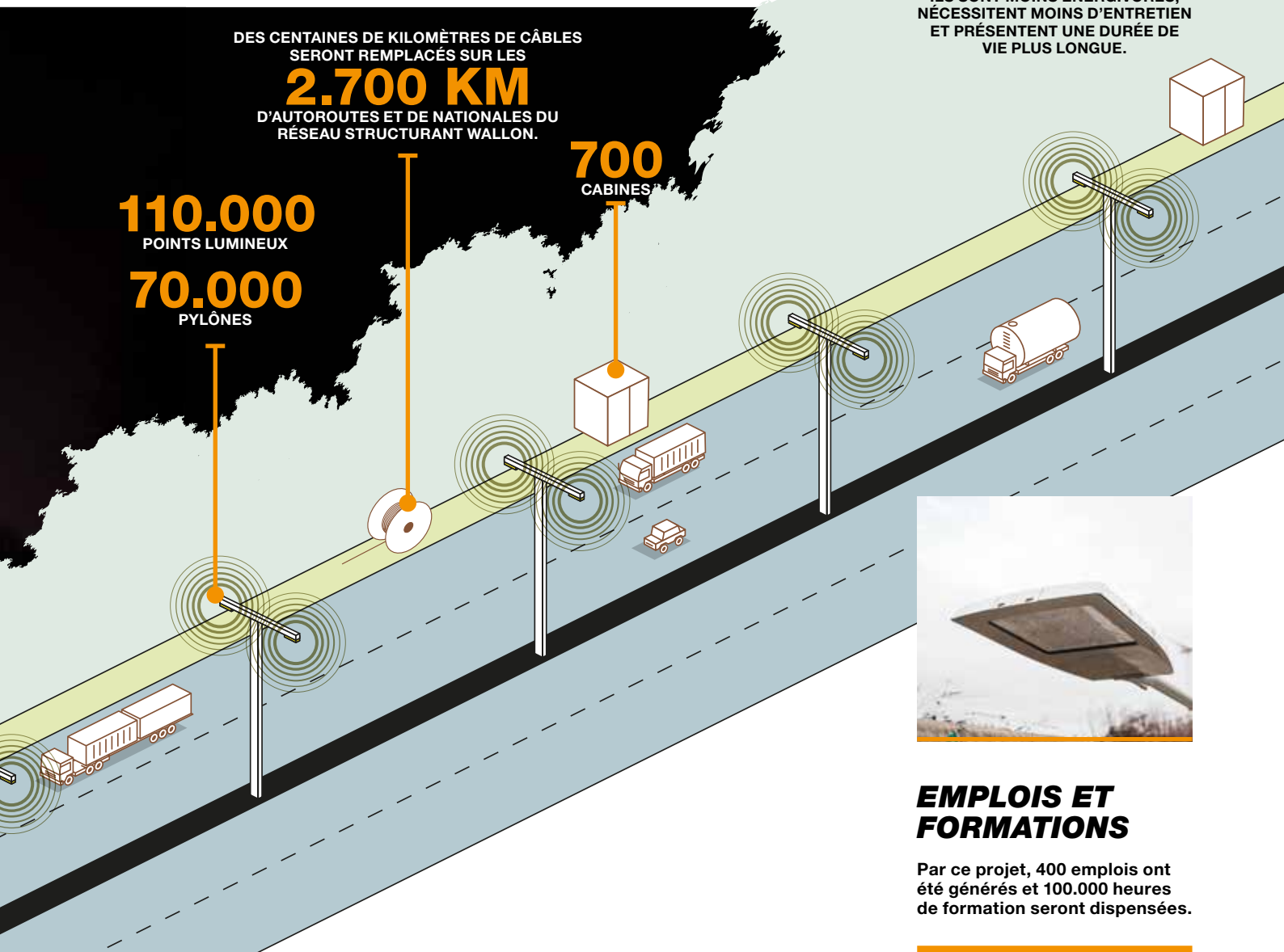


CES LUMINAIRES LED REMPLACERONT DONC D'ICI 2023 L'ÉCLAIRAGE AU SODIUM. ILS SONT MOINS ÉNERGIVORES, NÉCESSITENT MOINS D'ENTRETIEN ET PRÉSENTENT UNE DURÉE DE VIE PLUS LONGUE.

DES CENTAINES DE KILOMÈTRES DE CÂBLES SERONT REMPLACÉS SUR LES
2.700 KM
D'AUTOROUTES ET DE NATIONALES DU RÉSEAU STRUCTURANT WALLON.

110.000
POINTS LUMINEUX
70.000
PYLÔNES

700
CABINES



EMPLOIS ET FORMATIONS

Par ce projet, 400 emplois ont été générés et 100.000 heures de formation seront dispensées.

PLAN ITS

La SOFICO, ainsi que le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures ont mis sur pied un plan stratégique ITS (système de transport intelligent) en 2018. Ce Plan s'inscrit pleinement dans le projet FAST (Fluidité Accessibilité Sécurité/Santé Transfert modal) de la Région wallonne et est construit sur 5 axes :

	SÉCURITÉ	→ Être à l'écoute des événements et des situations qui peuvent avoir un impact sur la viabilité de nos autoroutes. Détecter, traiter et agir pour secourir, alerter et protéger.
	FLUIDITÉ ET GESTION DU TRAFIC	→ Gérer au mieux l'usage du réseau en fonction des ressources disponibles. Anticiper puis gérer selon la situation actuelle.
	INFORMATION DES USAGERS	→ Disposer d'une information fiable sur les conditions de circulation avant et pendant le trajet.
	ENVIRONNEMENT	→ Assurer la viabilité du réseau tout en prenant en compte les intérêts de la collectivité dans la gestion des déplacements, le report modal, les nuisances. → Approche environnementale dans les équipements.
	VALEUR AJOUTÉE	→ L'utilisateur est partenaire et non pas seulement un utilisateur de la voirie. Comment lui apporter le service qu'il souhaite ?

Certains projets de ce Plan sont déjà en cours ou concrétisés :

La mise en œuvre d'un système informatique de supervision et d'aide à la gestion du trafic pour le centre Perex 4.0 : sa première version devrait être opérationnelle au début de l'année 2021.

La mise en place d'une infrastructure capable d'interagir avec les véhicules connectés (projet européen C-Roads) : les unités de bords de route ont été placées dans la liaison E25-E40/A602 pour mener les premiers tests avec des unités embarquées dans le courant de l'année 2020.

La mise en place d'un projet pilote pour tester la mise à disposition **d'une voie (bande d'arrêt d'urgence) dédiée au covoiturage** au nord et au sud de l'autoroute E411/A4, à Wavre et à Arlon :

Ce projet a été lancé au cours d'une conférence de presse et d'une démonstration technique réalisée le 7 mai 2019 au centre Perex.

Les endroits sélectionnés subissent régulièrement les remontées de file (depuis Bruxelles ou depuis le Grand-Duché du Luxembourg). La vitesse de circulation y est donc régulièrement inférieure à 50 km/h.

- ▷ Le premier projet est développé en province du Luxembourg, entre Arlon et Sterpenich, soit sur environ 10 kilomètres et porte sur les voies en direction du Luxembourg.
- ▷ Le second projet est quant à lui mis en place en province du Brabant wallon, entre Wavre et Rosière, soit sur environ 4 kilomètres et concerne les voies en direction de Bruxelles.

Concrètement, la bande d'arrêt d'urgence peut être empruntée en cas d'embouteillage, avec une vitesse maximale autorisée de 50 km/h, par tout véhicule léger comprenant au minimum 3 personnes - conducteur compris - à son bord. Les camions et motos ne peuvent donc pas emprunter cette voie dédiée au covoiturage. Les bus (service public) sont uniquement autorisés à Wavre (marquage au sol spécifique) et non à Arlon (impossible suite à l'étroitesse de la bande d'arrêt d'urgence).

Des dispositifs électromécaniques permettent de vérifier si ces consignes sont bien respectées. Deux points de contrôle par zone pilote sont installés, ils se composent de :

- ▷ deux caméras ANPR, permettant de relever les plaques du véhicule (avant et arrière), de définir le type de véhicule qui emprunte la bande et de calculer sa vitesse (à titre informatif et à destination du panneau à message variable) ;
- ▷ deux caméras d'analyse d'images de dernière génération, qui, grâce à une série de clichés pris au travers du véhicule et à un logiciel de détection faciale, déterminent le nombre d'occupants à bord du véhicule (elles sont équipées de projecteur infrarouge pour assurer la détection de nuit) ;
- ▷ deux caméras d'environnement permettant une vue globale sur le trafic.

Ces informations sont centralisées au centre Perex.

Pour tout véhicule dont le gabarit est inadapté ou dont les occupants ne sont pas suffisamment nombreux, une fiche de verbalisation est créée et transmise pour validation à la Police. Les amendes peuvent s'élever jusqu'à 58 €. Il est à noter que les points fixes précités seront complétés par un point de contrôle mobile. Concernant la vitesse, un panneau à message variable situé à environ 200 mètres en aval du premier point de contrôle permet d'avertir les conducteurs dont la vitesse serait trop élevée. Il n'est pas prévu de verbalisation via les dispositifs fixes pour la vitesse. Par contre, des radars mobiles sont installés régulièrement.

Ces projets pilote seront évalués sur une période d'un à deux ans, pour juger de la pertinence d'une extension à d'autres zones, d'autres portions du réseau structurant pourraient en effet à l'avenir offrir une bande rapide pour les covoitureurs.



IMPACTS POSITIFS :



SÉCURITÉ ROUTIÈRE =
diminution du nombre d'accidents



ENVIRONNEMENT =
diminution des émissions de CO₂



TEMPS DE PARCOURS DES USAGERS =
gain de temps et diminution des embouteillages



MEILLEURE CONNAISSANCE DU RÉSEAU ET DU TRAFIC =
prévenir les usagers des situations dangereuses et éviter les suraccidents, optimisation des itinéraires, davantage de sérénité et de confort

LE PROJET TRADEMEX :

Depuis le premier semestre 2019, de nouveaux dispositifs électromécanique fixes et mobiles font leur apparition sur les (auto)routes wallonnes. Ils permettent notamment d'améliorer la mobilité de demain !

Ce dispositif permet non seulement de participer au comptage des véhicules qui empruntent le réseau autoroutier mais aussi d'en déterminer le temps de parcours en fonction du type de véhicule.

Ces informations permettront de développer de plus en plus de services aux usagers pour une gestion dynamique du trafic. Grâce à ces informations collectées sur le terrain, le centre Perex pourra informer les usagers en temps réels sur l'état du trafic, que ce soit via l'infrastructure (panneaux à messages variables le long du réseau) ou encore à l'intérieur des véhicules eux-mêmes (via smartphone ou écran des véhicules).

DES DISPOSITIFS FIXES...

... SUR (AUTO)ROUTE

Environ 100 points fixes sont placés sur les (auto)routes wallonnes. Ils s'apparentent à une potence placée à côté de la bande d'arrêt d'urgence et revenant par-dessus.

... SUR LES AIRES AUTOROUTIÈRES

D'ici les 4 années à venir, toutes les aires autoroutières de Wallonie seront équipées au minimum en entrée et sortie de ce dispositif.

En complément des services précités, elles permettront également de sécuriser les aires autoroutières. Un projet pilote est actuellement en cours pour pouvoir informer les conducteurs de poids lourds de manière dynamique des places encore disponibles sur les aires.

DES POINTS MOBILES

Depuis février dernier, une trentaine de dispositifs mobiles placés sur les ponts surplombant les autoroutes voyagent sur le réseau. Ils sont déplacés continuellement environ tous les deux jours pour compléter les données des postes fixes.

Le projet Trademex devrait être pleinement opérationnel pour la fin de l'année 2021.



Les dispositifs se composent :

D'UNE CAMÉRA ANPR PERMETTANT DE DÉTECTER LA PLAQUE D'IMMATRICULATION D'UN VÉHICULE ;

D'UNE CAMÉRA D'ENVIRONNEMENT OFFRANT UNE VUE GLOBALE SUR LE TRAFIC ;

D'UN DÉTECTEUR DES OBU DE LA REDEVANCE KILOMÉTRIQUE POIDS LOURDS ;

D'UN RADAR UTILISÉ POUR CALCULER LA VITESSE DES VÉHICULES ET EN DÉTERMINER LE GABARIT. CES RADARS NE SONT EN AUCUN CAS UTILISÉS POUR VERBALISER LES USAGERS !



Le bus à haut niveau de service (BHNS) du sud de Charleroi : RÉINVENTONS LA MOBILITÉ !

Face aux enjeux sociétaux et environnementaux auxquels sont confrontés nos villes, il est urgent de repenser et de réinventer notre mobilité. C'est ainsi que les différents niveaux de pouvoir de notre pays mettent en place des stratégies de développement de la mobilité qui donnent la part belle aux modèles de transports alternatifs.



S'inscrivant totalement dans cette démarche, le développement d'un BHNS dans le sud de Charleroi a pour objectif d'offrir aux citoyens un modèle de transport en commun, efficace, moderne, sûr et résolument tourné vers l'avenir. Transformer à l'occasion de leur réhabilitation la N53 et la N5, artères importantes du réseau routier structurant wallon, en boulevards urbains conviviaux représente en effet une belle opportunité d'améliorer la mobilité comme le cadre de vie de cette partie du territoire. Ce chantier de plusieurs années, étudié pour être le moins impactant possible, pourrait débuter en 2022.

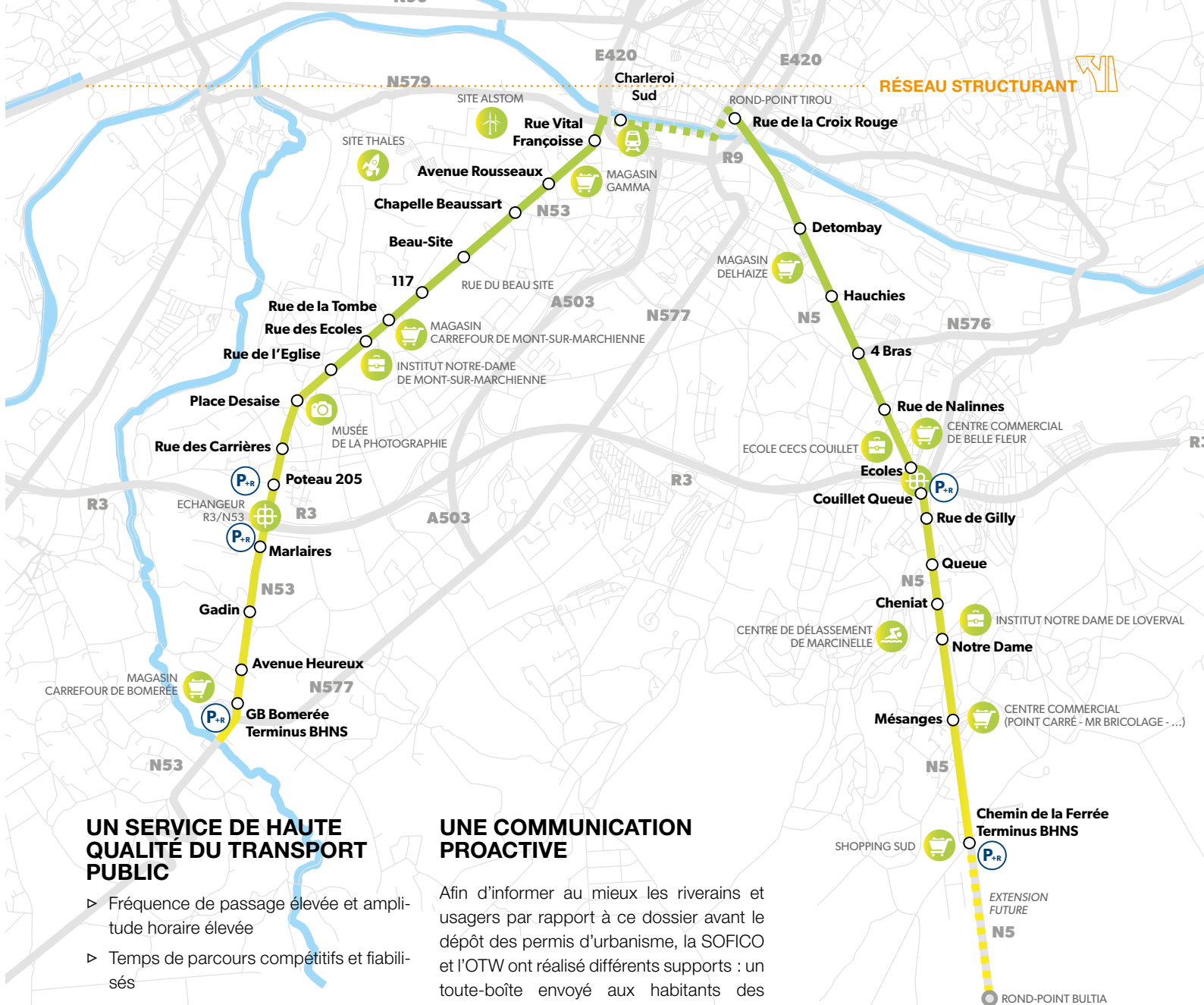
Repensant totalement l'utilisation de l'espace public existant, le projet a donc entièrement redessiné la mobilité de ces deux axes afin de permettre des circulations agréables et sécurisées à pied, à vélo, en bus et en voiture, avec des aménagements en harmonie et en cohérence avec le contexte local.

Ce projet ambitieux pour Charleroi et sa métropole est porté par l'ensemble des pouvoirs publics et financé à hauteur de 50 millions d'euros par le Gouvernement wallon grâce à la SOFICO qui finance les travaux d'infrastructures nécessaires à la réalisation du BHNS. Le TEC, quant à lui, est financé pour la réalisation des études techniques du projet, l'achat du matériel roulant (5.000.000 €) et l'exploitation de la ligne (1.600.000 €/an).

UN ESPACE PUBLIC PARTAGÉ DE MANIÈRE HARMONIEUSE

- ▷ Réaménagement et réfection des voiries et des trottoirs
- ▷ Maintien du stationnement
- ▷ Aménagement de voies cyclables
- ▷ Cheminements piétons améliorés, confortables et sécurisés

Le BHNS de Charleroi répond aux enjeux de mobilité, améliore le cadre de vie des citoyens et renforce l'attractivité de Charleroi Métropole.



RÉSEAU STRUCTURANT



UN SERVICE DE HAUTE QUALITÉ DU TRANSPORT PUBLIC

- ▶ Fréquence de passage élevée et amplitude horaire élevée
- ▶ Temps de parcours compétitifs et fiables
- ▶ Parfaite accessibilité pour les PMR
- ▶ Affichage des horaires en temps réel et informations voyageurs digitalisées

UNE INFRASTRUCTURE PRIORITAIRE ET CONNECTÉE DE TRANSPORT PUBLIC

- ▶ Circulation des transports en commun favorisée par des voies réservées et de la priorité aux feux tricolores
- ▶ Lignes connectées aux moyens de transports alternatifs pour une mobilité douce favorisée
- ▶ Des quartiers valorisés par une offre de transport public de haute qualité

UNE COMMUNICATION PROACTIVE

Afin d'informer au mieux les riverains et usagers par rapport à ce dossier avant le dépôt des permis d'urbanisme, la SOFICO et l'OTW ont réalisé différents supports : un toute-boîte envoyé aux habitants des communes concernées, un folder d'une trentaine de pages, un site internet www.bhnscharleroi.be.

Deux soirées d'information ont également été organisées, le 18 et le 20 septembre 2019.

Par la suite, la Ville de Charleroi a mis en place une démarche de concertation avec les habitants, les usagers et les quartiers voisins des deux axes concernés. Cette démarche s'est traduite par la tenue de 6 réunions de concertation étalées d'octobre à novembre 2019. A l'issue de ces 6 réunions, un rapport de synthèse a été produit et diffusé aux différents participants des réunions ainsi qu'aux autres communes concernées. Suite à cette démarche, certaines corrections, adaptations seront directement intégrées au projet de BHNS. D'autres remarques, idées ou suggestions doivent faire l'objet d'analyses complémentaires par les différents acteurs concernés avant le dépôt des permis d'urbanisme prévu pour la fin de l'année 2020.

LE BHNS EN QUELQUES CHIFFRES :

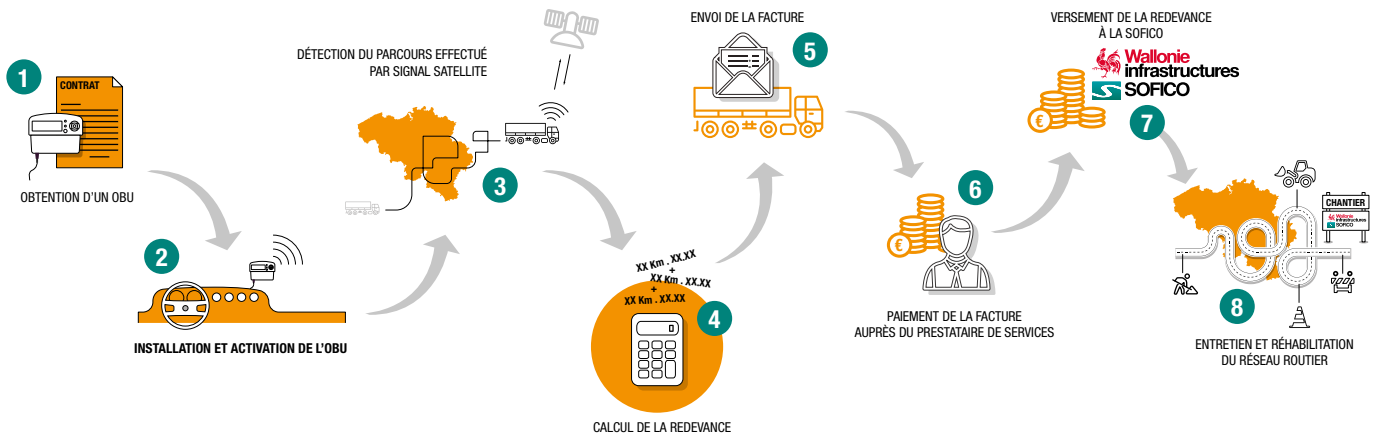
- 10,95 km**
- 2** LIGNES BHNS SUR 10,95 K
- 54** ARRÊTS
- 5** PARCS-RELAIS OFFRANT 820 PLACES DE PARKINGS
- 19.000** HABITANTS DESSERVIS
- 1** BUS TOUTES LES 10 MINUTES

La perception de **LA REDEVANCE POIDS LOURDS**

Depuis le 1^{er} avril 2016, le prélèvement kilométrique poids lourds est d'application en Belgique, selon le principe simple de l'utilisateur payeur : ceux qui fréquentent les autoroutes et principales nationales de Wallonie paient en fonction des kilomètres parcourus, de la route fréquentée, du poids et de l'émission de pollution de leur véhicule.



LES MOIS DE MARS, D'OCTOBRE ET DE NOVEMBRE 2019 ONT GÉNÉRÉ LES PLUS HAUTS REVENUS POUR LA SOFICO AVEC UN PIC À 24 MILLIONS D'EUROS.



La Wallonie est un véritable centre névralgique de trafic et de transport de marchandises. Consciente de la problématique posée par l'usage intensif de son réseau routier, la Région a souhaité sensibiliser les usagers et stimuler une prise de conscience du coût réel de l'utilisation de la voirie.

Suite à une directive européenne et un accord de coopération conclu entre les trois Régions du pays, les véhicules de plus de 3,5 tonnes, destinés au transport de marchandises et qui circulent sur les autoroutes et principales nationales de Belgique, sont désormais soumis à un prélèvement kilométrique. Ce prélèvement est instauré sous la forme d'une taxe en Flandre et à Bruxelles ; et sous la forme d'une redevance en Wallonie. Il remplace l'« Eurovignette ».

En Wallonie, le prélèvement kilométrique a ainsi été organisé sous la forme d'une redevance au kilomètre parcouru qui concerne les véhicules à moteur (camions) ou ensembles de véhicules articulés (camions avec remorques ou tracteurs avec semi-remorques) prévus ou utilisés, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée (MMA) dépasse 3,5 tonnes.

Les véhicules qui sont exonérés de cette redevance sont les véhicules affectés à des tâches d'intérêt général et identifiés comme

tels (véhicules de la Défense, de la protection civile, des services de secours et du maintien de l'ordre), les véhicules équipés spécialement et exclusivement à des fins médicales et reconnaissables en tant que tels, ainsi que les véhicules de type agricole, horticole ou forestier (qui ne sont utilisés que de manière limitée sur la voie publique en Belgique et qui sont exclusivement utilisés pour les activités suivantes : l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture).

CONCRÈTEMENT...

Les poids lourds soumis au prélèvement kilométrique doivent être équipés d'un OBU (On Board Unit) qui doit être actif dès que ceux-ci empruntent les routes belges, qu'elles soient soumises ou non au prélèvement kilométrique. L'OBU est un système d'enregistrement électronique qui permet, grâce à une détection par signal satellite, de calculer le péage dû. Pour obtenir cet OBU, chaque utilisateur doit conclure un contrat avec un prestataire de services reconnu en Belgique.

La facture est établie sur base du nombre de kilomètres parcourus sur le réseau soumis à péage. En Wallonie, la redevance est d'application sur le réseau routier dit « structurant », soit plus de 2.700 kilomètres d'autoroutes et de nationales, dont la gestion a été confiée à la SOFICO.

ENCADREMENT DU REPORT DE TRAFIC :

En 2017, le Gouvernement wallon avait décidé d'adapter le réseau routier soumis à péage après avoir mené une rigoureuse évaluation destinée à vérifier si un report massif de trafic de poids lourds du réseau soumis à péage s'effectuait vers les voiries secondaires ou non payantes. Au 1^{er} janvier 2020, 22 kilomètres supplémentaires ont été ajoutés au réseau structurant soumis au prélèvement kilométrique. Les tronçons concernés par cette extension sont : l'E420/N5 (contournement de Couvin), la N224 (qui relie Tubize à l'E429/A8), la N246 (Tubize-Waterloo via Wauthier-Braine) et la N610 (rive gauche de la Dérivation à Liège).

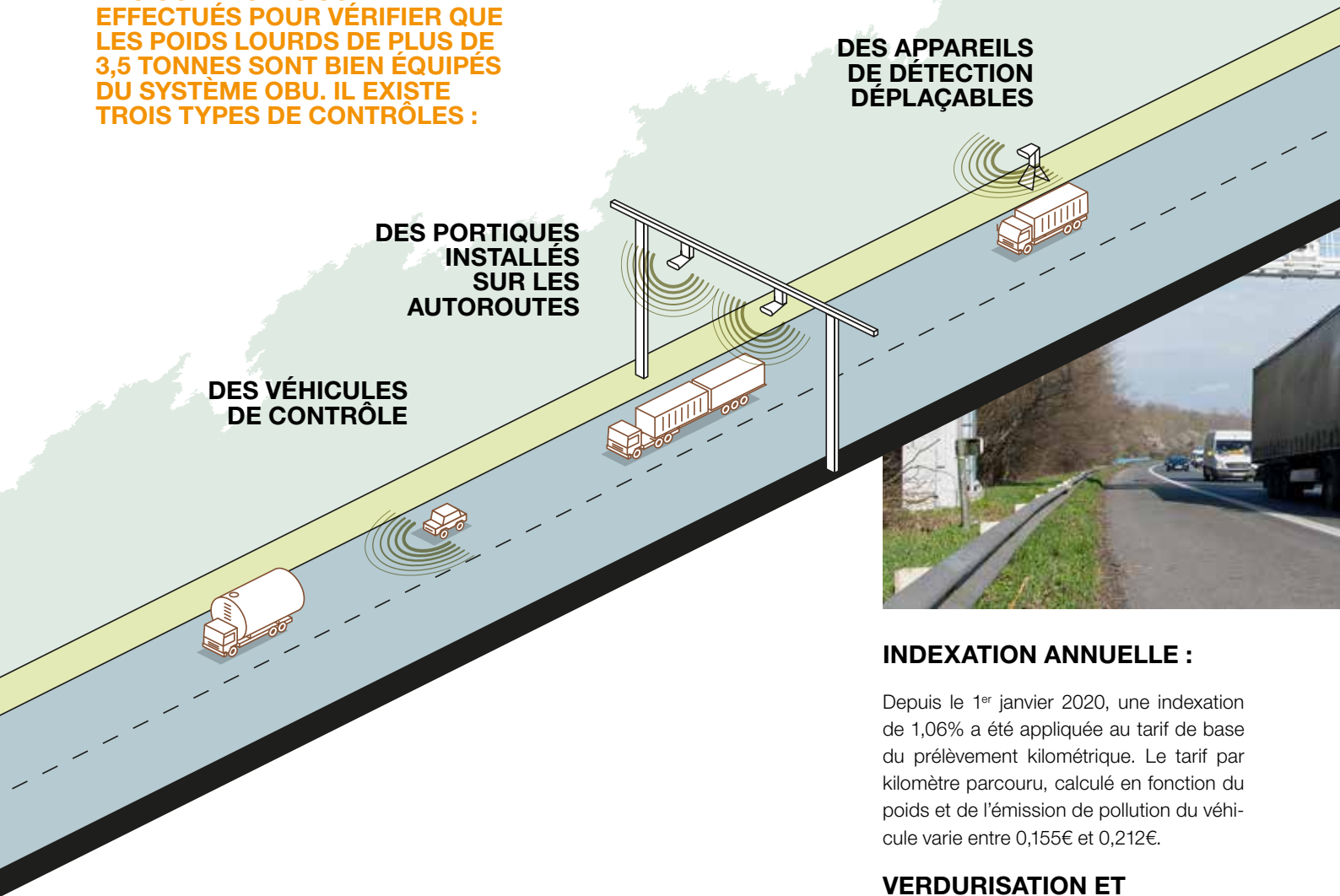
En Wallonie, la redevance est d'application sur le réseau routier dit « structurant », soit plus de 2.700 kilomètres d'autoroutes et de nationales.

DES CONTRÔLES SONT EFFECTUÉS POUR VÉRIFIER QUE LES POIDS LOURDS DE PLUS DE 3,5 TONNES SONT BIEN ÉQUIPÉS DU SYSTÈME OBU. IL EXISTE TROIS TYPES DE CONTRÔLES :

DES APPAREILS DE DÉTECTION DÉPLAÇABLES

DES PORTIQUES INSTALLÉS SUR LES AUTOROUTES

DES VÉHICULES DE CONTRÔLE



INDEXATION ANNUELLE :

Depuis le 1^{er} janvier 2020, une indexation de 1,06% a été appliquée au tarif de base du prélèvement kilométrique. Le tarif par kilomètre parcouru, calculé en fonction du poids et de l'émission de pollution du véhicule varie entre 0,155€ et 0,212€.

VERDURISATION ET MASSIFICATION DU TRANSPORT :

Grâce au prélèvement kilométrique, la SOFICO dispose de données plus précises sur le transport de marchandises sur son réseau routier. En 2019, les camions immatriculés à l'étranger ont contribué à hauteur de 58 % des recettes du péage. Le solde de 42% représente les flottes immatriculées en Belgique. Les normes Euro d'émissions fixent les limites maximales de rejets de polluants (oxyde d'azote, monoxyde de carbone, hydrocarbure et particules) pour les véhicules roulants. Ces normes, qui se sont considérablement renforcées, visent à limiter la pollution atmosphérique due au transport routier. À l'heure actuelle, chaque poids lourd neuf vendu en Europe doit être conforme à la norme de motorisation EURO 6. Lors de l'introduction du péage, les camions de la norme EURO 6 représentaient environ 35,8 % des km parcourus. L'augmentation générale des coûts de transport a néanmoins incité les entreprises à diminuer les consommations de

Si le propriétaire du véhicule ne dispose pas d'OBU ou ne respecte pas son utilisation, celui-ci peut recevoir une amende.

Grâce au prélèvement kilométrique, la SOFICO dispose maintenant de données plus précises sur le transport de marchandises sur son réseau routier. En 2019, les véhicules de plus de 3,5 tonnes auront ainsi parcouru ensemble 1,9 milliards de kilomètres sur les voies à péage, ce qui représente une recette de 254,8 millions d'euros pour la SOFICO.

Ce prélèvement kilométrique est essentiel car il permet à la SOFICO d'assurer des rentrées financières qui sont entièrement réinvesties dans l'entretien et l'amélioration du réseau routier, tout en assurant une équité de traitement entre les poids lourds belges et les poids lourds étrangers.

En 2019, les véhicules de plus de 3,5 tonnes auront ainsi parcouru ensemble 1,9 milliards de kilomètres sur les voies à péage, ce qui représente une recette de 254,8 millions d'euros pour la SOFICO.



carburants des véhicules en évoluant vers une conduite plus éco-efficace et en investissant dans des poids lourds aux performances énergétiques plus efficaces.

Les statistiques ont ainsi montré un renouvellement progressif des poids lourds d'occasion vers les classes EURO plus performantes, globalement pour l'ensemble des catégories de MMA (masse maximale autorisée), en particulier pour la classe EURO 6. Ainsi il ressort qu'en 2019, plus de 90% des kilomètres parcourus le sont par des véhicules répondant aux normes EURO 5 (01/10/2009) et EURO 6 (01/01/2014) dont 70 % des kilomètres parcourus le sont par des véhicules répondant à la norme EURO 6. Le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules des normes Euro 0 (01/10/1990) et Euro 1 (01/10/1993) a été divisé par 3 depuis l'introduction du prélèvement kilométrique.

Le verdissement de la flotte de camions s'est principalement observé par un remplacement des camions EURO 5 par des camions EURO 6. La part des kilomètres parcourus par les camions EURO 5 est en effet passée de 50% à moins de 20% tandis que la proportion des kilomètres parcourus par les camions EURO 6 sur la même période est passé de 32% à 75% en décembre 2019

Cette évolution du parc de camions vers la norme EURO 6 s'avère positive pour l'environnement. Les moteurs de la norme EURO 6 réduisent en effet fortement leurs émissions d'oxydes d'azote (NOx) par rapport aux normes inférieures.

Parallèlement, le gabarit des véhicules s'est progressivement approché de la MMA de 32 tonnes. Pour rendre leurs trajets toujours plus efficaces, les transporteurs utilisent de préférence des poids lourds d'une masse maximale autorisée de plus de 32 tonnes. Les études ont montré une hausse importante des nouvelles immatriculations de poids lourds de plus de 32 tonnes entre les premiers trimestres de 2016 et 2017 (+37% pour la comparaison 2016-2017 contre +24% pour la comparaison 2015-2016). Les entreprises utilisant des poids lourds 12-32 tonnes proches de la limite supérieure de cette catégorie ont ainsi potentiellement opté pour des véhicules plus capacitaires de plus de 32 tonnes, ce qui a contribué à une massification et une meilleure utilisation du transport. Ces véhicules représentent aujourd'hui plus de 90% des flottes.

CHIFFRES-CLÉS



1,9

MILLIARDS DE KILOMÈTRES ONT ÉTÉ PARCOURUS SUR LE RÉSEAU « STRUCTURANT » WALLON EN 2019, CE QUI REPRÉSENTE UNE RECETTE DE 254,8 MILLIONS € POUR LA SOFICO QUI GÈRE CE DERNIER.



60%

PRÈS DE 60% DU TRAFIC CAMIONS SUR LE RÉSEAU WALLON SOUMIS À PÉAGE EST EFFECTUÉ PAR DES POIDS LOURDS QUI NE SONT PAS IMMATRICULÉS EN BELGIQUE.



2,4

EN MOYENNE, UN JOUR OUVRABLE RAPPORTE 2,3 À 2,4 MILLIONS € AUX TROIS RÉGIONS COLLECTIVEMENT, EN WALLONIE, UN JOUR OUVRABLE MOYEN RAPPORTE ENVIRON 900.000 €



21,2

LE PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE RAPPORTE À LA SOFICO, EN MOYENNE, 21,2 MILLIONS D'EUROS PAR MOIS.



24

LES MOIS DE MARS, D'OCTOBRE ET DE NOVEMBRE 2019 ONT GÉNÉRÉ LES PLUS HAUTS REVENUS POUR LA SOFICO AVEC UN PIC À 24 MILLIONS D'EUROS.



TÉLÉCOMMUN





COMMUNICATIONS

AVEC LA FIBRE OPTIQUE, la SOFICO devient fournisseur de connectivité

Depuis 2002, la SOFICO assure la gestion et la valorisation du réseau wallon de fibre optique.

La fibre optique est la technologie la plus performante pour transporter des données à la vitesse de la lumière, avec une bande passante quasi illimitée. La fibre optique est un fil de verre, plus fin qu'un cheveu, entouré d'une gaine en plastique, qui a la propriété d'être conducteur de la lumière. Les informations sont transmises d'un point à un autre par le biais d'une onde lumineuse (proche de l'infrarouge). Ce rayon lumineux peut véhiculer une grande quantité d'informations à des débits très importants sur de longues distances – des centaines, voire des milliers de kilomètres – sans perte de données ni interférences.



4.000

AUJOURD'HUI, LE RÉSEAU DE FIBRE OPTIQUE GÉRÉ ET VALORISÉ PAR LA SOFICO REPRÉSENTE ENVIRON 4.000 KILOMÈTRES DE CÂBLES

La fibre optique est aujourd'hui devenue le support incontournable de transmission très haut débit. Elle est la réponse à tous les nouveaux besoins, comme l'accès et l'hébergement des sites Internet et Intranet des entreprises, l'envoi de fichiers volumineux, le stockage des données sur un cloud, le partage d'applications...

UNE OPPORTUNITÉ POUR LA SOFICO EN WALLONIE

En Wallonie, les réseaux se raréfiaient au fur et à mesure que l'on s'éloignait du triangle d'Or (Bruxelles – Gand – Anvers), dans des paysages plus vallonnés où les coûts d'infrastructures étaient plus conséquents. Le développement de gaines de fibre optique, le long des autoroutes puis des voies navigables, est une opportunité de mettre à la disposition d'opérateurs et d'intégrateurs un réseau complet permettant l'accès aux communes les plus reculées du territoire.

Lorsque la SOFICO s'est vue confier la réhabilitation et la gestion du réseau structurant composé des autoroutes wallonnes et de certaines voiries à grand gabarit, elle a alors repris à son compte toutes les capacités de télécommunications nécessaires à la gestion de l'infrastructure électromécanique qui équipe le réseau structurant wallon.

C'est ainsi que le réseau de câbles à fibres optiques installé le long des autoroutes wallonnes est devenu l'épine dorsale nécessaire au transport de toutes les données de trafic (caméras, comptage et identification de véhicules, stations météorologiques, radars...) vers le centre Perex.

DEPUIS 2002, PLUSIEURS SECTEURS BÉNÉFICIENT DU RÉSEAU DE FIBRE OPTIQUE WALLON GÉRÉ PAR LA SOFICO :



160 bâtiments du Service public de Wallonie



Les centres administratifs et informatiques de la Fédération Wallonie-Bruxelles



Les universités francophones et 18 hautes écoles en Wallonie



La RTBF et la BRF



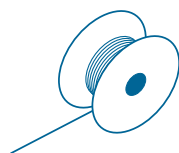
Une vingtaine de sites hospitaliers situés en Wallonie et à Bruxelles



87 zonings en Wallonie



Des autorités locales (province, police)



LA SOFICO, AU CŒUR DES RÉSEAUX

Aujourd'hui, le réseau de fibre optique géré et valorisé par la SOFICO représente environ 4.000 kilomètres de câbles et couvre l'ensemble du territoire wallon, Bruxelles et une petite partie de la Flandre (les villes de Gand et Anvers principalement).

L'épine dorsale de ce réseau court principalement le long des grands axes routiers wallons, alors que des boucles urbaines permettent de couvrir les villes de la Région ainsi que 65 zones d'activité économique, dont 38 entièrement câblées en fibres optiques.

La SOFICO utilise tout d'abord cette fibre pour gérer au mieux son réseau autoroutier et rencontrer les nouveaux besoins des autoroutes intelligentes. Elle agit ensuite en tant que fournisseur de connectivité auquel tout opérateur de services de télécommunications peut s'adresser pour raccorder des clients.

Elle commercialise également, à destination des opérateurs, des liens de connectivité qui leur permettent de développer leurs services envers les PME, les secteurs des soins de santé, les administrations... Elle souhaite en plus de cela, via sa fibre,

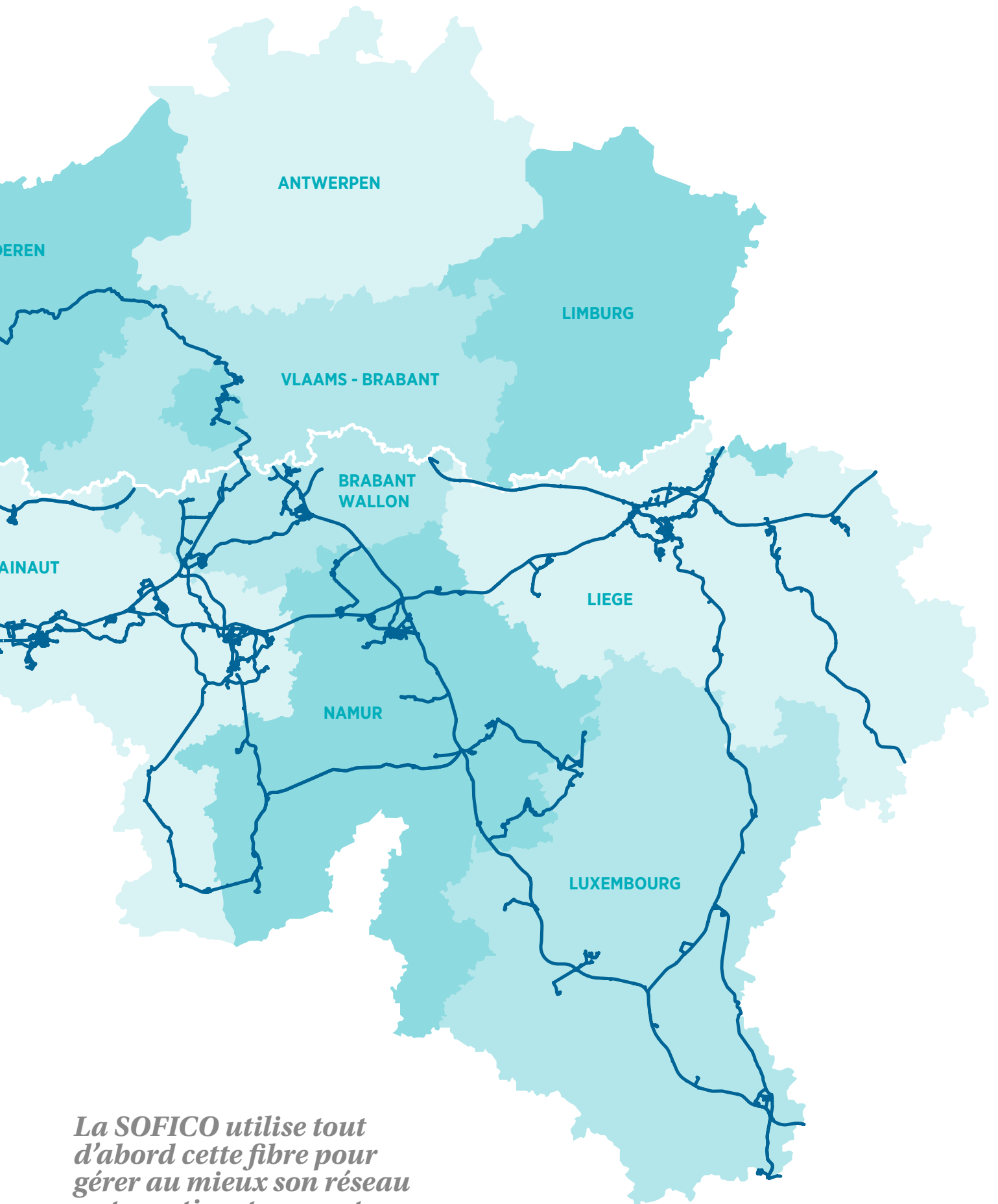
rencontrer des objectifs sociétaux. Elle facilite par exemple son déploiement dans les zones à faible rentabilité.

La SOFICO est responsable de la définition des grandes orientations stratégiques et elle assume le rôle de gestionnaire financier et commercial du réseau. La gestion technique et opérationnelle est quant à elle assurée par le Service Public de Wallonie, ainsi que des prestataires externes.

Le programme opérationnel a été finalisé durant l'année 2018 pour délivrer le plan stratégique proposé et ce, à différents niveaux : organisationnel (développer les processus et outils collaboratifs et de gestion de l'infrastructure), marketing (finaliser la structure de prix et la définition de l'offre), commercial (concrétisation des partenariats commerciaux), technique (développement du réseau d'accès 4.0 pour supporter la nouvelle offre de services) et d'affinement de l'analyse des nouveaux zonings (étudier en détail les zonings en

construction et évaluer l'usage du budget aux poses opportunes pour ces zonings).

Durant l'année 2019, la SOFICO et son partenaire technique, le SPW, ont procédé chacun au recrutement des effectifs nécessaires à la gestion du plan stratégique fibres optiques, lequel sera déployé dès le printemps 2020 pour une période de 5 années.



La SOFICO utilise tout d'abord cette fibre pour gérer au mieux son réseau autoroutier et rencontrer les nouveaux besoins des autoroutes intelligentes.



Plan Numérique

Poursuivant la réflexion stratégique initiée en 2014 sur ses activités télécoms, la SOFICO a relancé en 2017 une réflexion pour la conception d'un nouveau plan stratégique télécom pour le réseau fibre optique, lequel a été présenté au cabinet des ministres de tutelle. Le plan stratégique a été élaboré après consultation des acteurs principaux (AdN, Service Public de Wallonie, SOFICO, opérateurs).

Les conclusions de cette consultation révèlent :

- 1) Le besoin d'améliorer la connectivité des entreprises ;
- 2) Le besoin d'augmenter les recettes par l'adaptation de l'offre et des prix tout en maintenant un niveau de qualité élevé ;
- 3) Le besoin d'une meilleure couverture Haut Débit de la Région en réseaux fixes et mobiles ;
- 4) L'importance du réseau fibre optique pour la gestion du réseau structurant et son adaptation à l'ITS, ainsi que pour la gestion des voies hydrauliques.

Dans ce contexte, la SOFICO a structuré son plan stratégique en trois axes :

AXE 1

la **poursuite du déploiement du réseau fibre optique** (263 km le long du réseau structurant pour un budget de 13,5 millions d'euros, mais également via un programme de fibrage des voies hydrauliques de 166 km pour un montant de 9 millions d'euros) en cohérence avec les stratégies ITS et les besoins de gestion des voies hydrauliques (Perex 4.0),

AXE 2

le **renforcement du positionnement de la SOFICO en tant que fournisseur neutre « open network » de connectivité** (la SOFICO adapte sa stratégie commerciale pour accélérer son développement sur le marché des entreprises avec la mise en place de partenaires privilégiés),

AXE 3

la **capitalisation de l'expérience et de l'organisation de la SOFICO pour faciliter le déploiement et la gestion de réseaux fibres optiques dans les zones à plus faible rentabilité**, notamment auprès des entreprises wallonnes en complétant la couverture des 103 zonings existants pour un budget de 5 millions d'euros et en déployant la fibre dans 154 zonings additionnels pour un budget de 45 millions d'euros, mais aussi en apportant un soutien aux opérateurs fixes et mobiles dans le développement de leur réseau, notamment au niveau de la 4G et de la 5G.



Le lien avec les évolutions technologiques de LA MOBILOPHONIE

La SOFICO met à disposition des espaces le long de ses infrastructures pour permettre aux opérateurs de téléphonie mobile de placer leurs antennes, en vue d'une meilleure couverture de la Wallonie. Cela permet également de réduire la dispersion des nuisances visuelles et environnementales.

La SOFICO a conclu, en décembre 2005, une convention avec les trois opérateurs de mobilophonie (Proximus, Base et Orange), ainsi qu'avec le réseau Astrid utilisé par les services de secours et de police. Ceux-ci ont alors délocalisé leurs antennes et autres équipements dans le cadre d'installations « mono ou multi-opérateurs » sur des terrains appropriés exploités par la SOFICO. À ce jour, le domaine régional accueille plus de 250 antennes de mobilophonie le long des routes, autoroutes, et même à certains endroits de son réseau fluvial.

Dans le cadre de la définition de son plan stratégique télécom, la SOFICO a procédé à une recommandation visant à mettre en place, avec les services du SPW Mobilité et Infrastructures, un guichet unique pour l'introduction des demandes d'autorisations en vue du déploiement des nouvelles infrastructures de mobilophonie sur le domaine de la Région. Ce guichet unique, qui a vu le jour en 2018, a pour objet de faciliter/accélérer le traitement des dossiers et de standardiser l'approche d'évaluation technique des dossiers.

Avec l'explosion des besoins mobiles de transmission de données, les opérateurs finalisent aujourd'hui la mise en place des réseaux 4G et préparent le déploiement des équipements de 5^{ème} génération, offrant des débits toujours plus rapides. Les capacités de transmission nécessaires sont telles que les transmissions hertziennes entre pylônes ne sont plus suffisantes pour rapatrier la quantité de données vers les sites de concentration. C'est la raison pour laquelle la SOFICO a entamé dès 2014 plusieurs projets de raccordements massifs d'antennes de deux opérateurs de mobilophonie au réseau fibre optique, ce qui a déjà permis le raccordement de plus de 270 antennes sur le réseau fibre optique de la SOFICO.



MUTUALISER SES MOYENS

La SOFICO propose aujourd'hui de mutualiser ses moyens financiers et organisationnels pour procéder, dans le cadre des investissements prévus dans son plan stratégique, au raccordement le plus large possible des antennes des opérateurs mobiles. Ces raccordements participeront à l'amélioration de la couverture GSM et data des territoires de la Région wallonne.



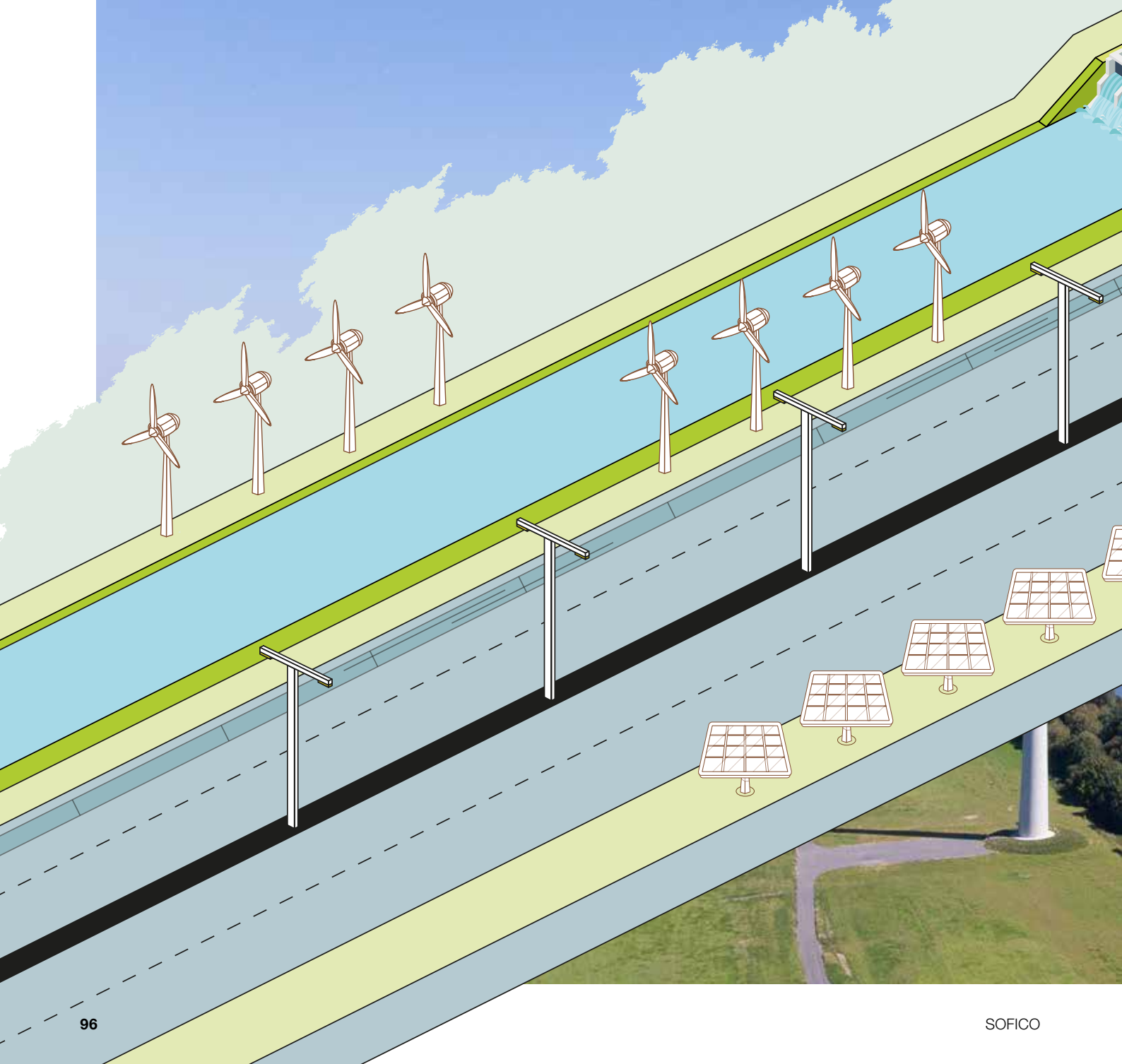
ENERGIES RENOUVE

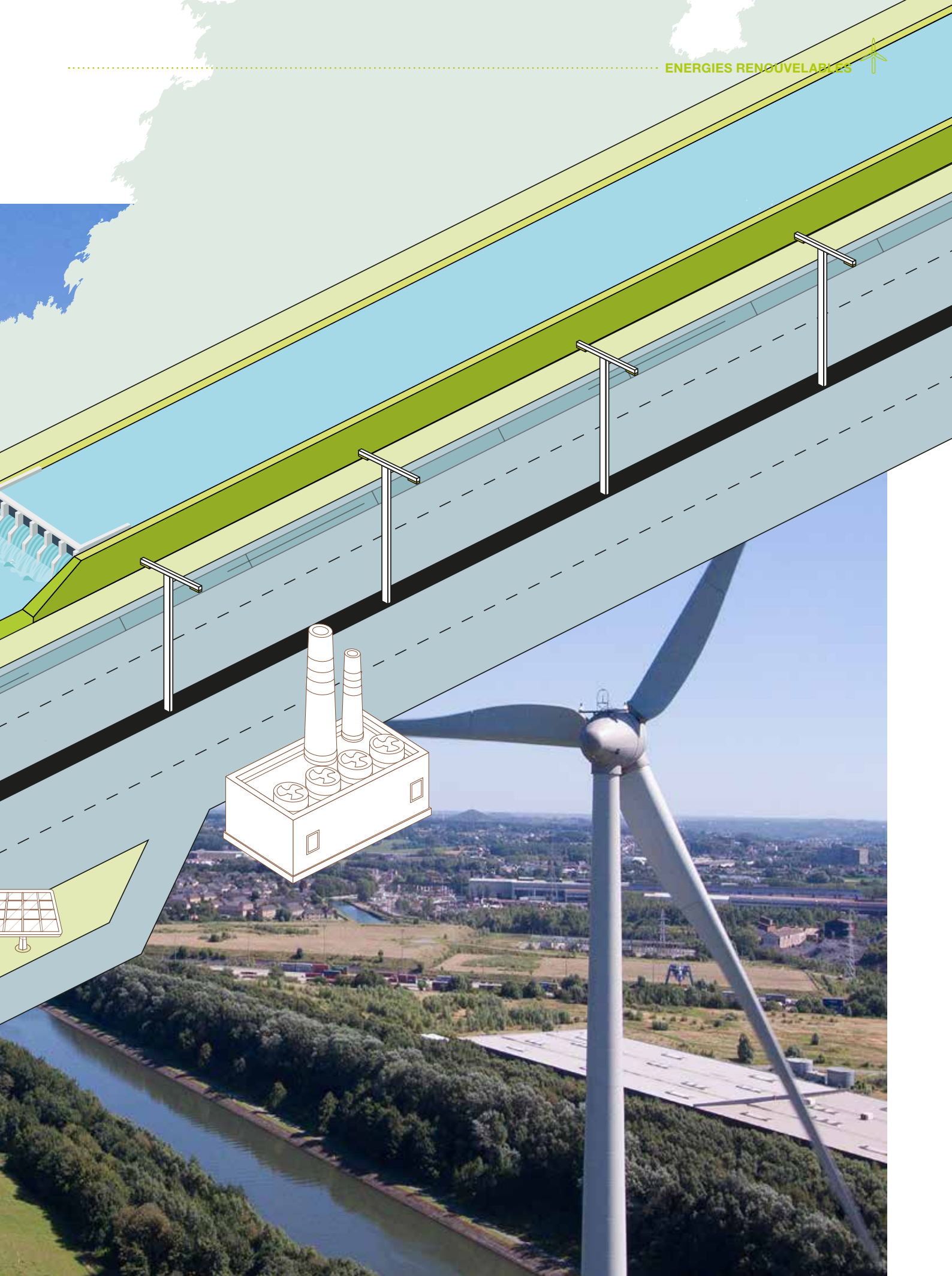


S RELIABLES

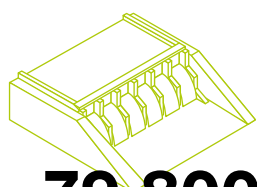
La mise à disposition de chutes d'eau ou de terrains le long de ses infrastructures permet à la SOFICO de favoriser le développement d'énergies renouvelables.

En plus de générer des recettes, ces projets permettent à la SOFICO de s'inscrire comme partenaire privilégié sur lequel la Wallonie peut compter pour contribuer à l'atteinte de l'objectif de 21 % d'énergie renouvelable en Région wallonne à l'horizon 2030 dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.





LES CENTRALES HYDROÉLECTRIQUES



79.800.000 kWh/an



+/- 23.000



PRODUCTION

Ces centrales pourraient produire au total **79.800.000 kWh/an**, soit l'équivalent de la consommation annuelle de près de **23.000 ménages**. Les centrales de **Tailfer, Waulsort, Hastière, Hun, Houx, Marcinelle et Monceau-sur-Sambre** sont actuellement en fonction.

CENTRALES AMOVIBLES

La concession des barrages des voies navigables à des fins de production d'électricité est l'une des opportunités de valorisation économique du domaine régional fluvial.

La SOFICO développe actuellement un programme d'équipement en centrales hydroélectriques amovibles sur 18 barrages répartis sur la Haute-Meuse, la Basse-Sambre et l'Ourthe :

- ▷ **la Haute-Meuse (9)** : La Plante, Tailfer, Rivière, Hun, Houx, Dinant, Anseremme, Waulsort et Hastière
- ▷ **la Basse Sambre (6)** : Salzinnes, Auvélais, Roselies, Montignies-sur-Sambre, Marcinelle et Monceau-sur-Sambre
- ▷ **et l'Ourthe (3)** : Grosses-Battes, Fêchereux-Hony et Chanxhe

En 2019 s'est finalisée la mise en service de la centrale de Houx, sur la Basse-Sambre, qui est pleinement opérationnelle depuis le 1^{er} février 2020.

Les centrales amovibles actuellement opérationnelles ont produit en 2019 près de 34.000.000 de kWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 9.500 ménages.

Fin 2019, le concessionnaire Merytherm a lancé la construction de la centrale hydroélectrique des Grosses Battes à Angleur. L'objectif est que cette centrale soit opérationnelle à la fin de l'année 2020. Cette nouvelle centrale devrait produire environ 4.400.000 kWh/an. La première phase des travaux concerne la construction d'une digue qui permettra d'assécher l'emplace-

ment prévu pour la centrale. Les travaux porteront ensuite sur le démontage de l'ancienne centrale et la reconstruction d'une toute nouvelle structure en béton capable d'accueillir les deux nouvelles turbines ainsi que les locaux techniques et électriques.

Les travaux pour la centrale de Chanxhe, également sous la concession de Merytherm, débuteront également dans le courant du premier semestre 2020. Cette nouvelle centrale devrait produire environ 1.600.000 kWh/an.

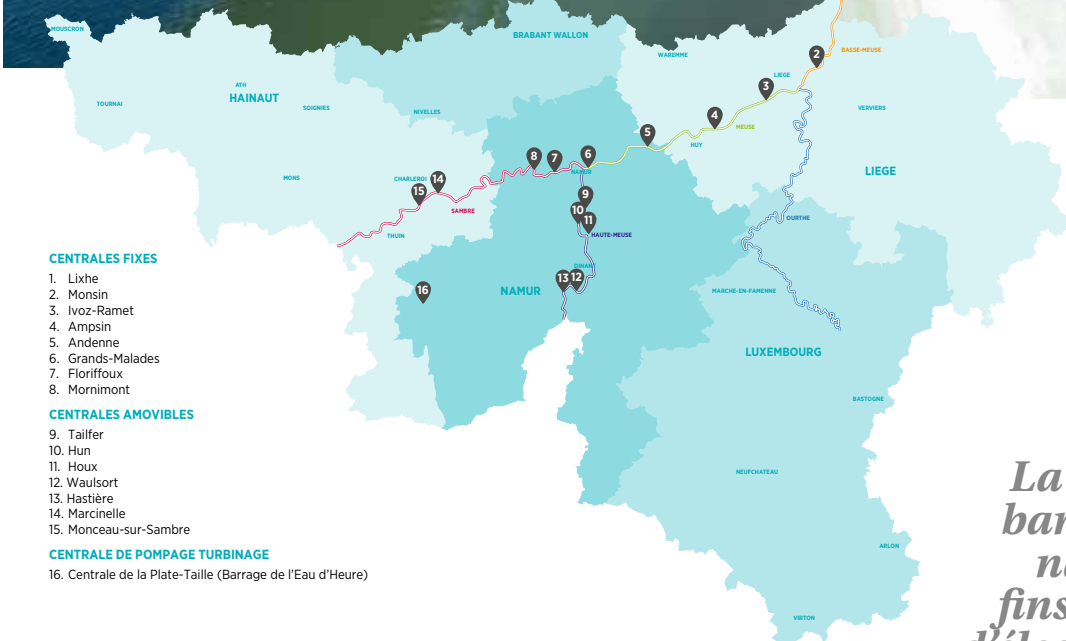
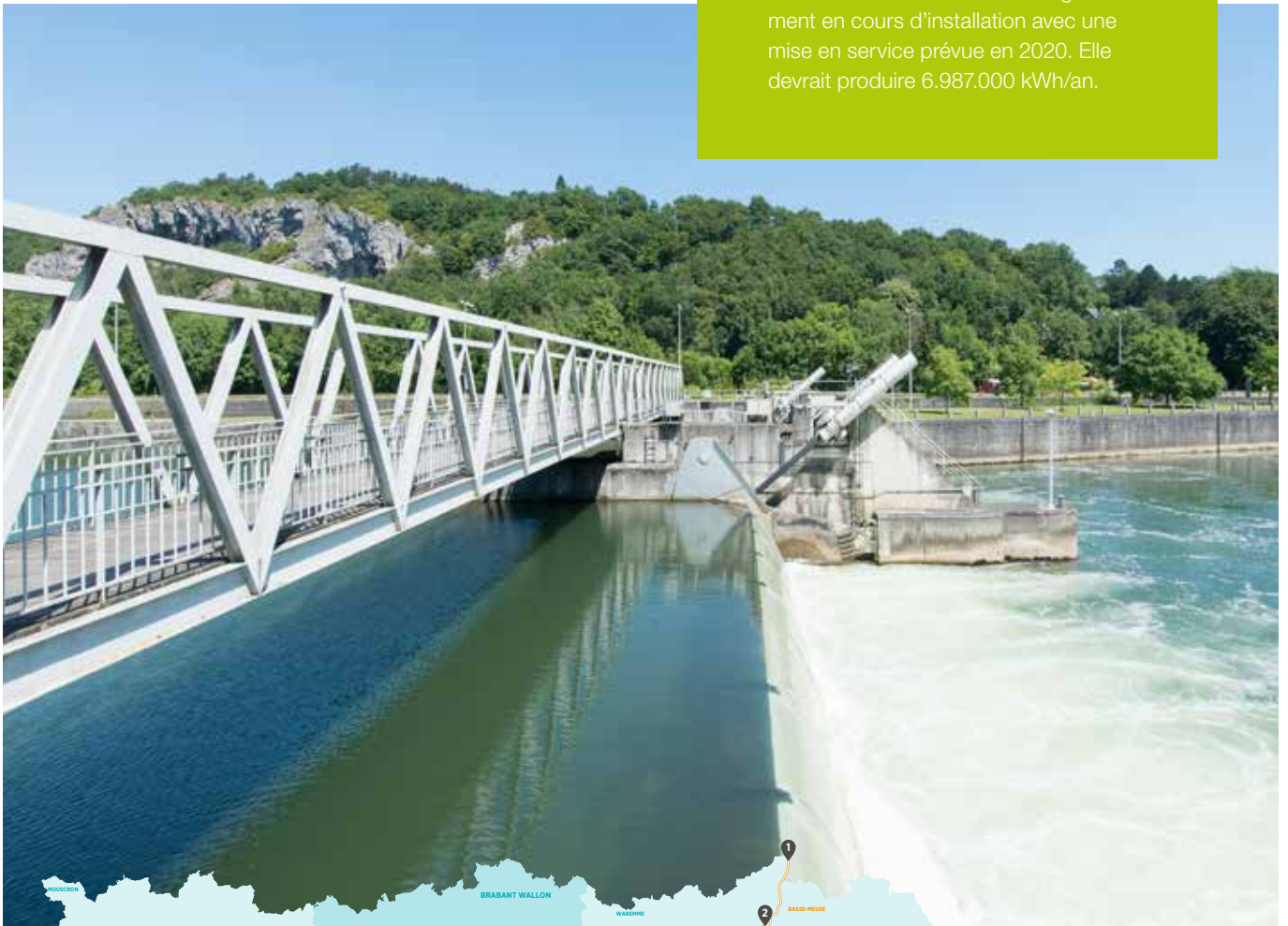
CENTRALES FIXES

La SOFICO a obtenu, au travers d'un arrêté du Gouvernement wallon du 23 juillet 2015, par voie d'apport en nature et constitution d'emphytéose sur des centrales fixes, une emphytéose de 50 ans sur l'assiette complète des centrales hydroélectriques suivantes : Mornimont, Floriffoux, La Gileppe, Lixhe, Monsin, Ivoz-Ramet, Ampsin, Andenne et Grands-Malades. Il s'agit des apports en nature des terrains, sites et concessions liés aux droits réels, de superficie ou d'emphytéose. L'arrêté ayant produit ses effets le 19 décembre 2002, la SOFICO a donc réclamé les sommes perçues préalablement à la Région par la SA Muyle pour Mornimont, EDF pour Floriffoux et Nethys pour Lixhe, Monsin, Ivoz-Ramet, Ampsin, Andenne et Grands-Malades.

Pour l'année 2019, l'ensemble de ces centrales fixes a produit près de 200.000.000 de kWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 57.000 ménages.



La centrale d'Anseremme est également en cours d'installation avec une mise en service prévue en 2020. Elle devrait produire 6.987.000 kWh/an.



CENTRALES FIXES

- 1. Lixhe
- 2. Monsin
- 3. Ivoz-Ramet
- 4. Ampsin
- 5. Andenne
- 6. Grands-Malades
- 7. Floriffoux
- 8. Mornimont

CENTRALES AMOVIBLES

- 9. Tailfer
- 10. Hun
- 11. Houx
- 12. Waulsort
- 13. Hastière
- 14. Marcinelle
- 15. Monceau-sur-Sambre

CENTRALE DE POMPAGE TURBINAGE

- 16. Centrale de la Plate-Taille (Barrage de l'Eau d'Heure)

La concession des barrages des voies navigables à des fins de production d'électricité est l'une des opportunités de valorisation économique du domaine régional fluvial.

CENTRALE DE POMPAGE- TURBINAGE

En novembre 2017, le Conseil d'Administration a approuvé l'attribution de la concession d'usage de la centrale de pompage turbinage de la Plate Taille à Lampiris à partir du 1^{er} mars 2018 pour une durée de trois ans. La société Lampiris exploitait déjà la centrale depuis le 1^{er} mars 2014. Son contrat de concession avait été renouvelé en 2016 pour une durée de deux ans. Il s'agit d'une des rares centrales à pouvoir stocker une capacité élevée d'énergie.





LES APPELS À PROJETS GRAND ÉOLIEN

La SOFICO a également pour mission de valoriser le domaine régional routier et fluvial via l'exploitation d'éoliennes le long de ses infrastructures.

Dans ce contexte, la SOFICO a lancé en 2011 un premier appel à projets pour la production d'électricité verte via le développement de parcs éoliens sur le domaine public régional routier ou fluvial de Wallonie. L'idée étant de privilégier l'implantation d'éoliennes dans des zones où les nuisances par rapport aux habitations sont généralement limitées compte tenu de leur éloignement.

Suite à cet appel, un premier projet, remporté par la société VENTIS, a permis de concrétiser en 2016 l'implantation et l'inauguration de 4 éoliennes de 2,35 MW (soit une production équivalente à la consommation d'environ 5.200 ménages), le long du canal du Centre à Houdeng-Goeignies sur le site de Garocentre.

En juillet 2016, un second appel à projets a été lancé par la SOFICO pour l'implantation d'éoliennes de grande puissance (>1MW) sur le domaine des aires autoroutières gérées par la SOFICO.

Au total, 25 sites ont été concédés pour accueillir potentiellement l'exploitation de 40 éoliennes.



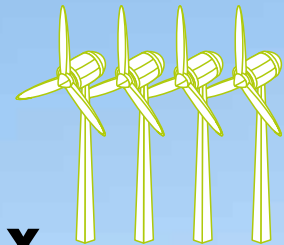


*Au total, 25 sites
ont été concédés
pour accueillir
potentiellement
l'exploitation de
40 éoliennes.*

Il appartient aux concessionnaires de demander les permis uniques nécessaires à la mise en œuvre de leurs projets. Douze demandes de permis ont été introduites. Les autres demandes de permis devraient être introduites au plus tard durant le 1^{er} semestre 2020. Deux permis ont déjà été accordés pour les sites d'Aische-en-Refail et de Froyennes.

Il se peut qu'à certains endroits, les projets d'éoliennes sur les aires autoroutières soient en concurrence avec d'autres projets voisins de parcs éoliens. Ces situations de concurrence éventuelle sont arbitrées dans le cadre des procédures d'octroi de permis.

Suite au développement du dossier, le projet concerne potentiellement à ce jour 35 éoliennes sur 22 sites.



**4 x
2,35MW**

=

+/- 5.200



PROJET INFRASTRUCTURES BASSES ÉMISSIONS

Entre mars et juin 2019, sept séances d'information ont été organisées en Wallonie, avec la collaboration de chambres de commerce, organisations professionnelles ou fédérations d'entreprises, afin de présenter le projet « Infrastructures Basses Emissions » (IBE) aux entreprises intéressées, en particulier les PME. Plus de 250 entreprises ont participé à ces séances d'information.

Le projet retenu devrait être connu pour la fin de l'année 2022.

Ce projet IBE consiste à valoriser le potentiel énergétique du réseau routier et des infrastructures fluviales dont la SOFICO a la charge, ou d'autres parties du domaine fluvial sur lequel des droits lui seraient accordés à cet effet par la Région wallonne. Le projet vise à exploiter le mieux possible toutes les parties disponibles du domaine (échangeurs autoroutiers, bandes de végétation le long des autoroutes...) pour autant que l'exploitation soit compatible avec l'affectation domaniale. Il s'agit d'un projet multi-énergies pour lequel chaque parcelle du domaine peut être valorisée par le recours au(x) mode(s) de production d'énergie(s) le(s) plus approprié(s) (biomasse, photovoltaïque, éolien...) en fonction de ses caractéristiques techniques et économiques.

Ce projet vise à contribuer aux objectifs régionaux de production d'énergie renouvelable et de lutte contre le réchauffement climatique, valoriser économiquement les parties concernées du domaine, stimuler la consommation locale d'énergie par le SPW, la SOFICO, ou les usagers, notamment dans le cadre des nouveaux besoins de mobilité et encourager le stockage pour fournir de l'énergie de manière permanente.

Six demandes de participation émanant d'entreprises ou de groupements d'entreprises ont été reçues à la date du 29 novembre 2019 dans le cadre de la procédure de dialogue compétitif. Après une analyse des demandes de participation, la décision relative à la sélection des candidats devrait être prise au premier trimestre 2020.

S'ensuivra ensuite la phase de dialogue proprement dite. Chaque participant sera invité à remettre une proposition pour répondre aux objectifs et ambitions du projet « multi-énergies ». La procédure de dialogue compétitif consiste à faire évoluer la proposition de chaque participant, étape par étape. A chaque étape, les meilleures propositions seront retenues. A l'issue du processus, une offre finale sera demandée aux participants restant en lice. Le marché sera attribué au participant dont l'offre répondra le mieux aux exigences et ambitions du projet, compte tenu des critères d'attribution énoncés dans les documents du marché :

- ▷ la redevance (adaptée à chaque source d'énergie) ;
- ▷ la qualité de la valorisation des sources d'énergie (proposition du plus grand nombre de sources possibles, de la manière la plus complète et intégrée possible, sur l'ensemble du domaine) ;

- ▷ la qualité des services offerts aux usagers du domaine de manière directe ou indirecte (connexion d'équipements tels que caméras, portiques, bornes de recharge...).





Ce projet IBE consiste à valoriser le potentiel énergétique du réseau routier et des infrastructures fluviales dont la SOFICO a la charge, ou d'autres parties du domaine fluvial sur lequel des droits lui seraient accordés à cet effet par la Région wallonne.



PROJET ALEGrO

ALEGrO, pour Aachen Liège Electric Grid Overlay, est une liaison souterraine de courant continu haute tension gérée par Elia qui s'étendra sur 90 kilomètres et qui est destinée à relier les marchés belges et allemands d'électricité par une connexion de très grande puissance (1.650 MVA).

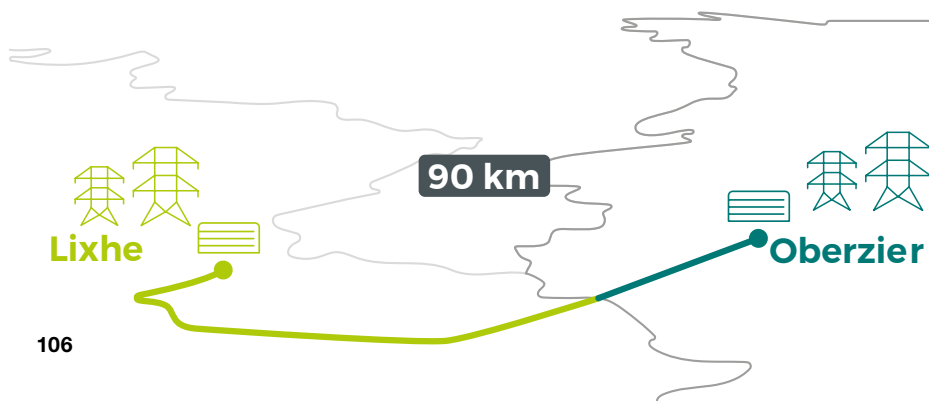
ALEGrO empruntera majoritairement des infrastructures existantes : chemins de halage, autoroutes, domaine ferroviaire. Le tracé retenu a été étudié parmi d'autres et choisi en concertation avec les autorités locales afin qu'il soit le moins impactant possible pour les riverains et l'environnement.

ALEGrO ouvre une voie directe entre l'Allemagne et la Belgique. Aujourd'hui, si les réseaux autour d'Aix-la-Chapelle et de Liège sont relativement bien développés et proches l'un de l'autre, ils ne sont pas encore directement reliés. Pour y remédier, Elia et Amprion - les deux gestionnaires de réseau de transport d'électricité à la frontière belgo-allemande - ont pris la décision d'installer une interconnexion directe à haute tension entre leurs deux réseaux de transport, visant à assurer la sécurité et la qualité de l'alimentation électrique entre les partenaires européens.

ALEGrO sera la première liaison souterraine en courant continu dans le réseau fortement maillé du centre-ouest de l'Europe. La liaison électrique souterraine traversera, de Lixhe (frontière hollandaise) à Eynatten (frontière allemande), le nord-est de la Région wallonne, région dite de l'Entre-Vesdre-et-Meuse (pays de Herve en province de Liège).

Les travaux à proximité de l'autoroute E40/A3 ont démarré au mois de janvier 2018. La mise en service de cette liaison est prévue fin 2020.

Une fois ce projet en fonction, la SOFICO percevra une redevance en fonction de la quantité d'énergie transportée.







COMMUN EXTERNE





En tant qu'institution publique, la SOFICO a la volonté d'informer de manière transparente et didactique le grand public, les médias, ainsi que ses différents partenaires, de ses missions et réalisations. Une partie conséquente de cette communication est en lien avec la mission de gestionnaire du réseau structurant de la SOFICO.

En 2019, la visibilité médiatique de la SOFICO a encore connu une belle progression. Cette année a aussi été marquée par la mise en ligne du nouveau site internet de la SOFICO, par une présence suivie sur les réseaux sociaux ainsi que par la participation de l'institution à de nouveaux événements.

BILAN MÉDIATIQUE

Comme chaque année, la SOFICO communique par divers moyens (communiqués de presse, conférences de presse, interviews, colloques...) vers les médias mais également vers de nombreux relais et acteurs concernés (autorités locales, fédérations, partenaires économiques, acteurs de mobilité...).

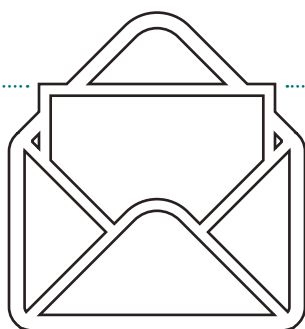
En 2019, 187 communiqués de presse ont été diffusés par le service communication de la SOFICO.

La SOFICO a comptabilisé plus de 100 interventions en télévision, toutes chaînes confondues, poursuivant ainsi une progression continue ces dernières années. Parmi ces reportages, 70 ont été diffusés en chaînes nationales, soit presque le double de l'année précédente. On note par ailleurs 36 interventions en télévisions locales. L'inauguration du contournement autoroutier de Couvin et la mise en place d'un projet pilote de covoiturage sur l'E411/A4 auront permis 3 apparitions sur des chaînes internationales (France 3 et RTL Luxembourg).

EN 2019, LA SOFICO OU DES PROJETS QUI Y SONT LIÉS ONT ÉTÉ MENTIONNÉS DANS :

170

DÉPÊCHES PUBLIÉES PAR L'AGENCE BELGA



750

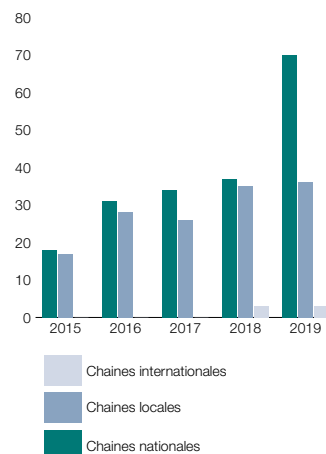


PRÈS DE 750 ARTICLES PARUS DANS LES ÉDITIONS PAPIER DES QUOTIDIENS FRANCOPHONES (SELON LE MOTEUR DE RECHERCHE GOPRESS).

SUDPRESSE	L'AVENIR	LA DERNIÈRE HEURE	LA LIBRE BELGIQUE	LE SOIR	L'ECHO
est le quotidien qui a le plus mentionné la SOFICO, avec plus de 300 articles	avec près de 200 articles	avec près de 160 articles	avec 71 articles	avec 19 articles	avec 6 articles



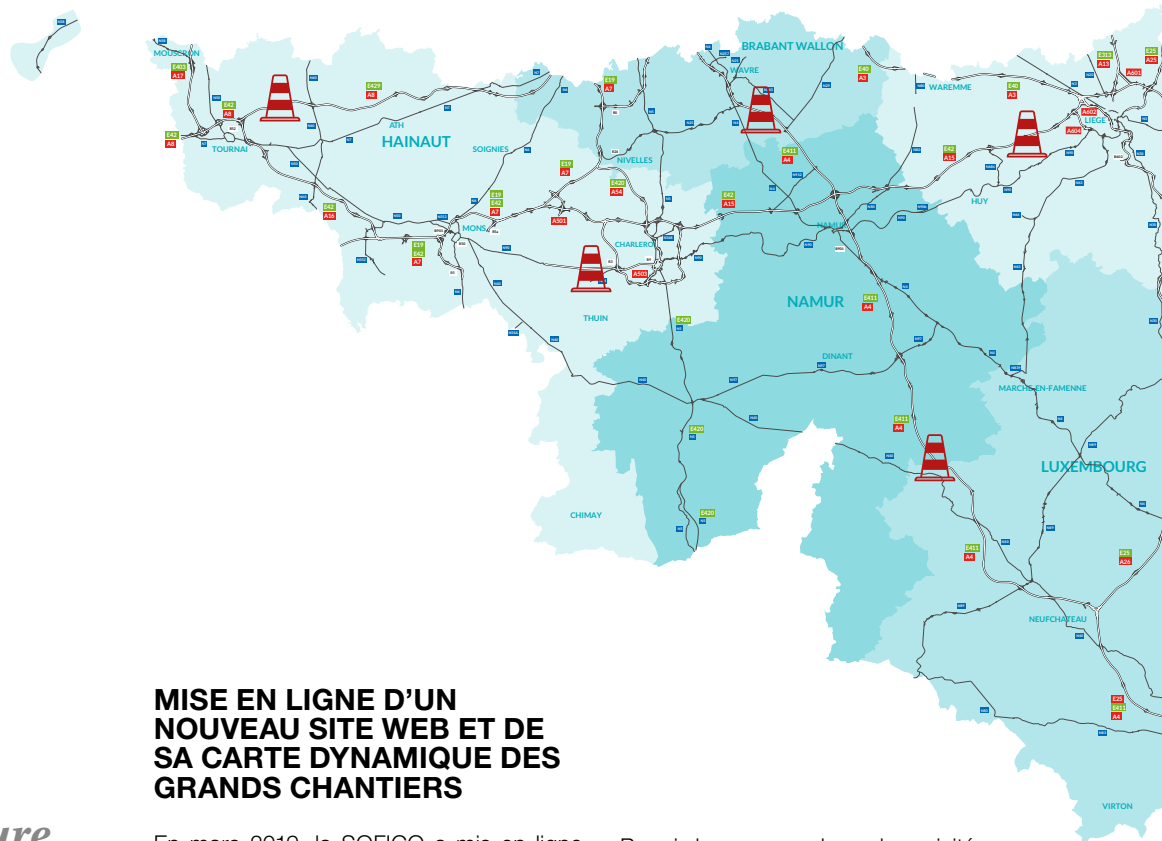
INTERVENTIONS EN TÉLÉVISION



1.000

PRÈS DE 1.000 ARTICLES PARUS EN LIGNE.





MISE EN LIGNE D'UN NOUVEAU SITE WEB ET DE SA CARTE DYNAMIQUE DES GRANDS CHANTIERS

Au fur et à mesure de l'année, en complément de sa partie statique, le site internet s'est étoffé avec des contenus diversifiés : communiqués de presse, photos (événements, chantiers...), vidéos exclusives...

En mars 2019, la SOFICO a mis en ligne son nouveau site internet. Depuis le lancement de ce nouvel outil, 77.118 sessions d'utilisateurs ont été enregistrées, pour un nombre d'utilisateurs porté à 59.009, ce qui prouve que le site compte de nombreux habitués. De plus, la moyenne de connexions journalières est de 257 depuis la mise en ligne du site.

Parmi les pages les plus visitées, on retrouve sans surprise la page d'accueil, avec environ 28.500 vues et la page des chantiers qui recueille près de 16.500 clics.

Enfin, sur les 76.519 appareils qui se sont connectés au site web, 48.254 d'entre eux étaient des ordinateurs (fixes ou portables), le reste étant des smartphones ou des tablettes, le contenu du site étant totalement adapté à ce type de supports.



59.009
NOMBRE D'UTILISATEURS



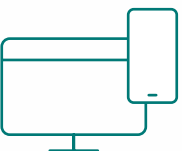
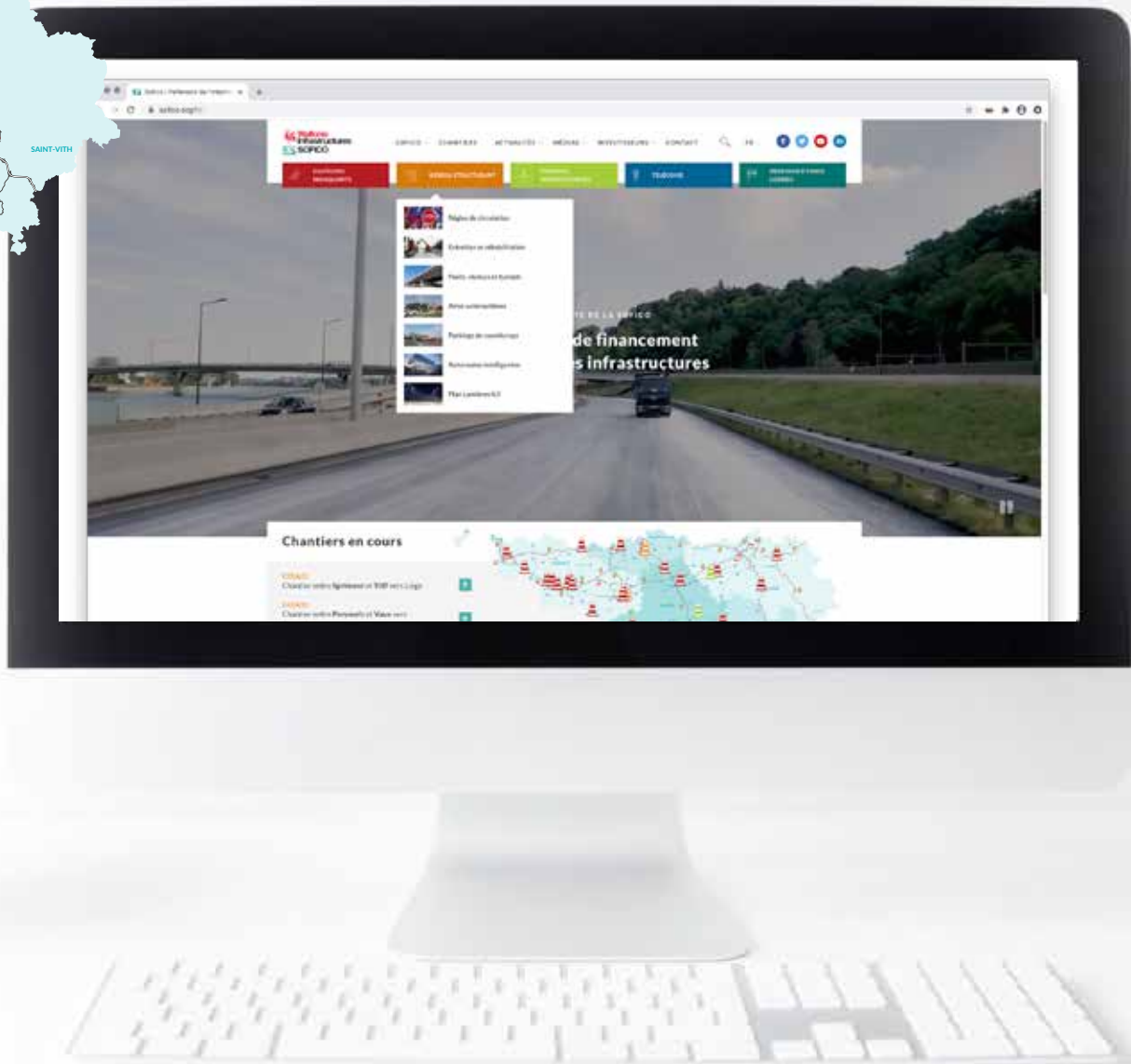
257
CONNEXIONS JOURNALIÈRES



28.500
VUES DE LA PAGE D'ACCUEIL



16.500
CLICS SUR LA PAGE DES CHANTIERS



76.519

**APPAREILS CONNECTÉS
AU SITE WEB**



48.254


**CONNEXIONS DEPUIS
ORDINATEURS (FIXES OU
PORTABLES)**




28.265

**CONNEXIONS DEPUIS
SMARTPHONES OU
TABLETTES**

🏠
📌 9+
📺
🏠
👤 2





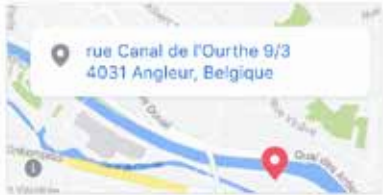
Sofico
@SOFICOWallonie - Entreprise de services publics


📧 Envoyer un message

Accueil
À propos
Photos
Vidéos
Plus ▾

👍 J'aime
🔍
⋮

À propos Voir tout




- 📅 Créée en 1994 par le Gouvernement wallon, la SOFICO gère notamment l'ensemble des autoroutes et les principales nationales de Wallonie, environ 2300 km.
- 👍 8 992 personnes aiment ça, dont 5 de vos amis
- 👤 
- 📄 9 602 personnes sont abonnées
- 📍 2 personnes ayant indiqué avoir visité ce lieu
- 🌐 <http://www.sofico.org/>

Sofico est à Ramegnies-Chin, Hainaut, Belgium. 4 h · 🌐

📍 **N50 🗺 Ville de Tournai** : suite de la réfection du tronçon entre l'échangeur n°34 « Tournai/Froyennes » et le carrefour N50/N509/rue de la Borgnette dès ce jeudi 19 novembre

- 🔴 La sortie n°34 « Tournai/Froyennes » vers Tournai sera fermée.
- 🟡 Circulation maintenue sur la N50 avec une vitesse limitée à 30 km/h.
- 🟠 Pour les usagers venant de Pecq, l'accès au zoning commercial de Froyennes s'effectuera via un giratoire provisoire au carrefour formé par la N50/N509 rue de la Borgnette.

➕ Infos : <https://sofico.org/.../201117-n50-ramegnies-chin-phase-cp...>



LA SOFICO À L'ÈRE DES RÉSEAUX SOCIAUX

Bilan de l'année 2019 :

Présente depuis avril 2018 sur les réseaux sociaux, la page Facebook de la SOFICO était suivie au début de l'année 2020 par plus de 7.500 personnes, tandis que 270 la suivaient sur Twitter.

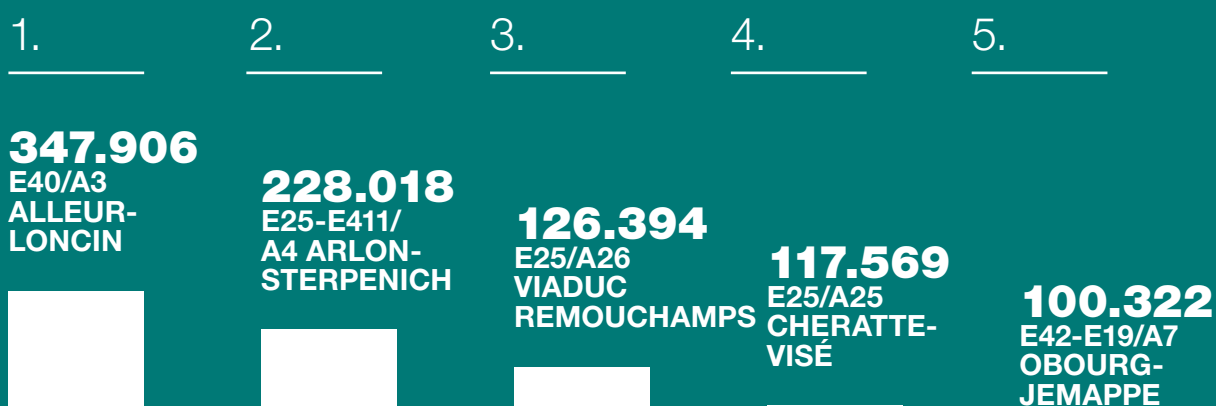
En 2019, sur Facebook, la publication concernant le projet Trademex est celle qui a suscité le plus de vues (175.670), de clics (31.927) et de réactions (2.000). Les cinq chantiers qui ont suscité le plus de vues sont les suivants :

IMPACT DES DIX PREMIÈRES PUBLICATIONS SUR FACEBOOK ENTRE JANVIER ET DÉCEMBRE 2019

Sujet	Type de publication	Portée	Réactions	Clics
1 Caméras Trademex	Autre	175.670	2000	31.927
2 E25/A25 Cheratte-Visé	Début	117.569	1715	10.258
3 E40/A3 Projet ALEGrO	Lancement	97.690	1594	10.145
4 E40/A3 Mise à 4 voies Alleur-Loncin	Update	87.088	706	10.700
5 E40/A3 Mise à 4 voies Alleur-Loncin	Update	83.841	963	8.814
6 E25/A26 viaduc Remouchamps	Début	81.098	536	4.630
7 E40/A3 échangeur Cheratte	Fermeture	79.866	539	4.150
8 E25-E40/A602 liaison travaux	Début	71.926	499	6.007
9 N50 Réhabilitation traversée Ghlin	Début	69.278	1117	11.465
10 E40/A3 Mise à 4 voies Alleur-Loncin	Update	65.626	458	3.394

Le chantier de la mise à quatre voies de l'autoroute E40/A3 entre Alleur et Loncin est celui possédant le plus de publications classées dans le top 25, avec un nombre de 4.

CINQ CHANTIERS LES PLUS ACTIFS SUR FACEBOOK



En 2019, la SOFICO a procédé à deux campagnes d'affichage mensuelles sur les 300 panneaux bordant le réseau structurant.





CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

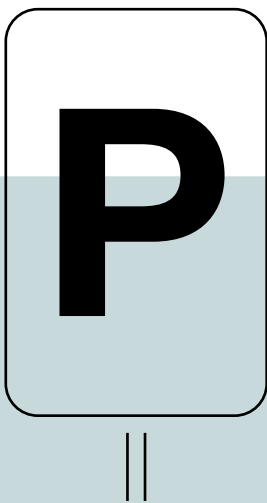
En 2019, la SOFICO a procédé à deux campagnes d'affichage mensuelles sur les 300 panneaux bordant le réseau structurant. Ces campagnes ont chaque fois également été déclinées dans une vidéo diffusée sur les réseaux sociaux. Elles ont également fait l'objet d'un spot radio diffusé sur Classic 21 et Vivacité.

La première campagne s'est déroulée au mois de mars et rappelait l'importance du respect de la propreté sur le réseau structurant. Pour la deuxième année consécutive, la SOFICO et l'asbl Be WaPP, pour une Wallonie Plus Propre, se sont associées pour prolonger le Grand Nettoyage de Printemps auprès des utilisateurs du réseau (auto)routier tout en rappelant que le nettoyage de ces axes et des aires reste la responsabilité des professionnels. Ils ont

d'ailleurs été nombreux - dont des agents du SPW Mobilité et Infrastructures - à s'être activés pour nettoyer autoroutes et nationales wallonnes pendant la semaine du 25 au 29 mars. Ils ont ramassé les déchets, nettoyé les panneaux de signalisation, brossé les filets d'eau... Par leur action, ces professionnels ont anticipé l'action menée partout ailleurs en Wallonie par des bénévoles en rendant propres des lieux difficilement accessibles au grand public pour des raisons de sécurité.

La seconde campagne, incitant au respect de la vitesse dans les zones de chantier, a été diffusée au mois d'août.

EVÈNEMENTS



6 FÉVRIER

Inauguration du parking covoiturage de Frasnes-Lez-Anvaing. Informations complètes [page 66](#).



14 ET 15 FÉVRIER

Première participation de la SOFICO au Salon des Mandataires au Wex de Marche-en-Famenne. Le stand mettait essentiellement en valeur le développement du réseau de fibre optique. Le Salon a été fréquenté sur ces deux journées par plus de 13.000 visiteurs.



13 MARS

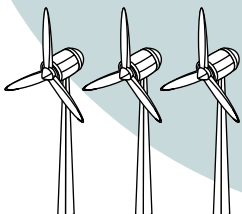
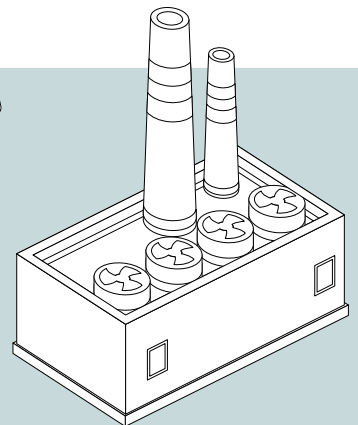
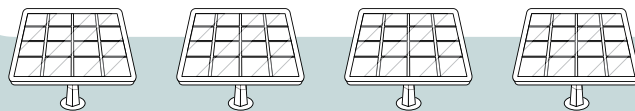
Lancement du Plan Lumières sur l'aire de Verlainne au cours d'une inauguration qui a rassemblé plus de 160 invités. Informations complètes en [page 74](#).





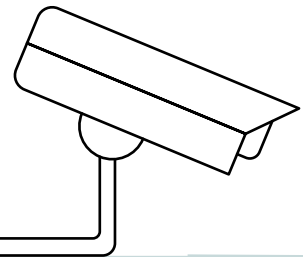
DE MARS À JUIN

Organisation d'un roadshow dans toute la Wallonie pour présenter le projet IBE. Ces présentations ont été clôturées par une séance plénière au centre Perex. Plus de 250 entreprises ont pris part à ces séances. Informations complètes en [page 104](#).



5 AVRIL

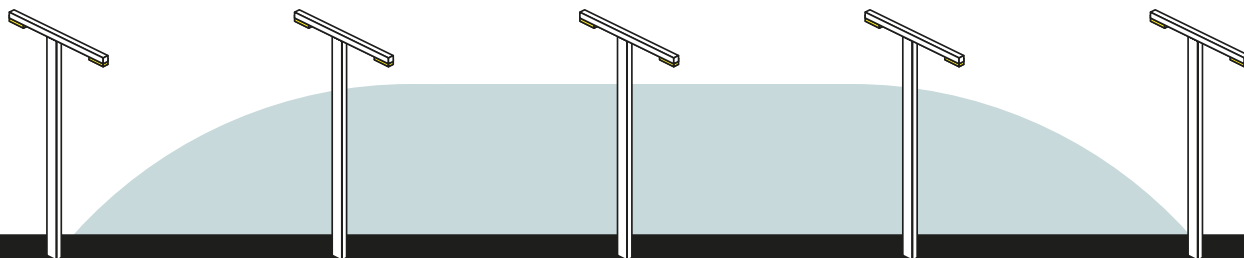
Participation aux rencontres de l'investissement public wallon. Cette rencontre, organisée par le SPW Mobilité et Infrastructures, avait pour objectif de présenter à la Confédération de la Construction, ainsi qu'à la Fédération wallonne des Entrepreneurs de Travaux de Voirie, les grands axes du Plan wallon d'investissements.



26 AVRIL

Inauguration du nouveau centre Perex en présence de plus de 250 invités. Informations complètes en [page 72](#).





20 JUIN :

Lors de la cérémonie des « Publica Awards 2019 » qui récompense les meilleurs projets publics, le Plan Lumières s'est vu attribuer le 3ème prix de la catégorie "Technology" Informations complètes en [page 74](#).

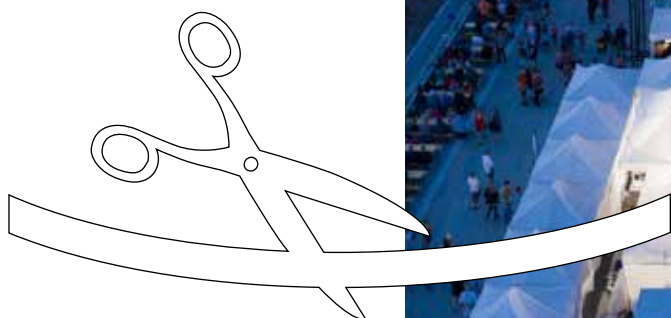
7 MAI

Lancement, depuis le centre Perex, du projet pilote de covoiturage utilisant la bande d'arrêt d'urgence sur l'E25-E411/A4 à Arlon et sur l'E411/A4 à Wavre. Informations complètes en [page 66](#).



31 AOÛT ET 1ER SEPTEMBRE

Organisation de l'évènement « E420 : l'autoroute en fête ». Informations complètes en [page 36](#).



18 ET 20 SEPTEMBRE

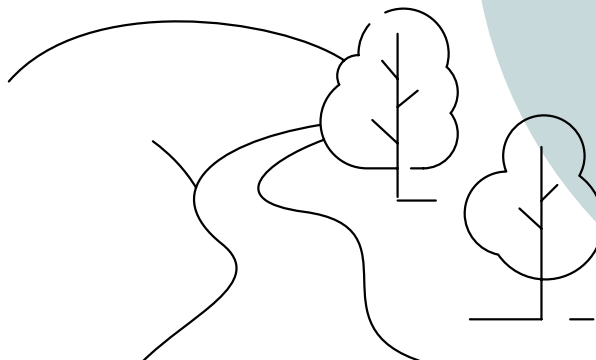
Organisation, en collaboration avec l'OTW, de réunions d'information relatives au projet d'aménagement des axes N5-N53 au sud de Charleroi dans le cadre de la mise en place d'un BHNS. Ces réunions faisaient partie de mesures de communication réalisées conjointement avec l'OTW préalablement au dépôt de permis : mise en ligne d'un site internet dédiée au futur chantier et au projet, réalisation d'un feuillet et d'un toutes-boîte diffusé sur les communes impactées. Informations complètes en [page 80](#).

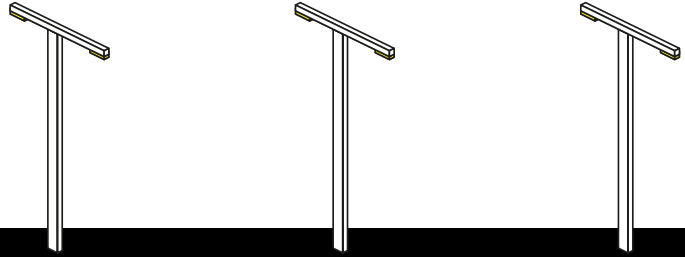
9 ET 10 SEPTEMBRE

Participation à la première édition du « Village mobilité », destiné aux conducteurs de poids lourds, sur l'aire autoroutière de Verlainne.

4 OCTOBRE

Nominé au concours « Green Solutions Awards 2019 » organisé par Construction21 et CAP Construction, le nouveau centre Perex a reçu le premier prix de la catégorie « Grand Prix Green Renovation ». Les « Green solutions Awards » mettent en avant des bâtiments, quartiers et infrastructures exemplaires dont l'objectif est de contribuer à la lutte contre le changement climatique.





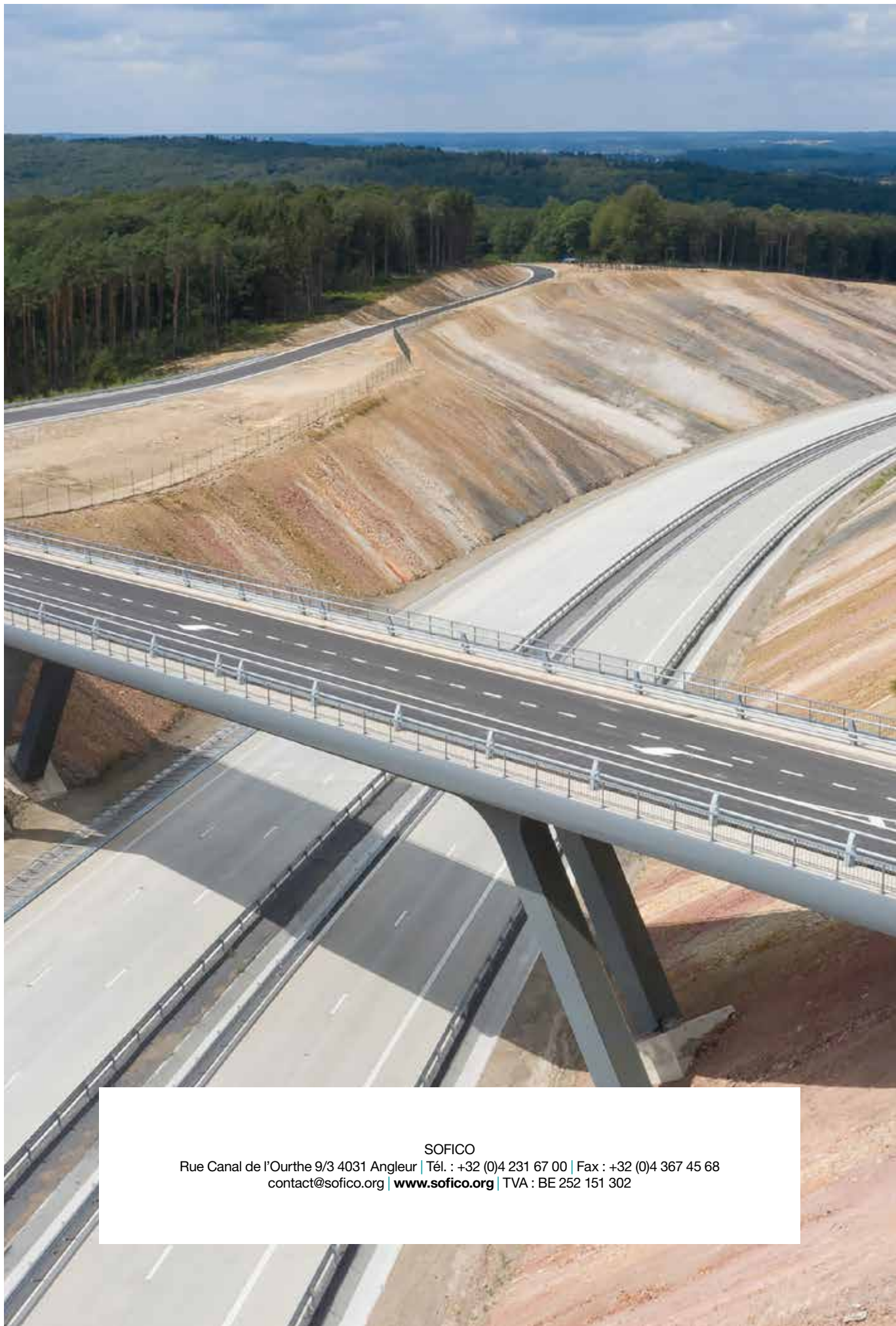
22 NOVEMBRE

Lancement des travaux en lien avec le Plan Lumières. Informations complètes en [page 74](#).





Editeurs responsables : Jacques Dehalu et John Lewis, Rue Canal de l'Ourthe, n°9, bte 3 · 4031 Angleur
Gestion et coordination : Peps Communication [www.pespcommunication.be]
Réalisation graphique : Knok Design [www.knok.be]
Photographies : MDetiffe/SPW



SOFICO
Rue Canal de l'Ourthe 9/3 4031 Angleur | Tél. : +32 (0)4 231 67 00 | Fax : +32 (0)4 367 45 68
contact@sofico.org | www.sofico.org | TVA : BE 252 151 302