



**2020**  
**RAPPORT**  
**ANNUEL**

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 . . . . .	17

## **COMPTES ANNUELS 2020**

Une trésorerie renforcée . . . . .	20
Perspectives 2021. . . . .	21

## **LES CHÂÎNONS 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 . . . . .	40
Le dernier tronçon de l'E429/A8 entre Ghislenghien et Hacquegnies. . . . .	44



## **RÉSEAU STRUCTURANT**

La SOFICO, gestionnaire des autoroutes et principales nationales de Wallonie depuis 2010 . . . . .	48
Les plans d'investissement. . . . .	50
La réhabilitation des revêtements : assurer un entretien préventif. . . . .	52
Une réflexion approfondie sur les impacts socio-économiques des chantiers. . . . .	54
La sécurisation de nos infrastructures : un enjeu majeur de société. . . . .	55
Ponts, viaducs et tunnels : un suivi régulier des nombreux ouvrages d'art qui jalonnent nos voiries	56
Aires autoroutières : développer un réseau de qualité. . . . .	58
Les parkings de covoiturage : des solutions pour une mobilité durable . . . . .	63
Bruit, bassins d'orage et mesures spécifiques... la SOFICO diminue son empreinte environnementale . . . . .	64
Systèmes de transport intelligents, éclairage LED modulable et nouveau centre Perex... en route vers une gestion high-tech des infrastructures wallonnes. . . . .	66
Le bus à haut niveau de service (BHNS) du sud de Charleroi : réinventons la mobilité ! . . . . .	76
La perception de la redevance poids lourds . . . . .	78

## **TÉLÉCOMMUNICATIONS**

Avec la fibre optique, la SOFICO devient fournisseur de connectivité. . . . .	84
Le lien avec les évolutions technologiques de la mobilophonie. . . . .	89

## **ENERGIES RENOUVELABLES**

Les centrales hydroélectriques. . . . .	94
Les appels à projets grand éolien. . . . .	96
Projet Infrastructures Basses Émissions . . . . .	98
Projet ALEGrO. . . . .	100

## **COMMUNICATION EXTERNE**

Bilan médiatique . . . . .	104
présence digitale. . . . .	106
La SOFICO à l'ère des réseaux sociaux . . . . .	108
Campagnes de sensibilisation . . . . .	110
Evènements. . . . .	112



# 2020 : une SOFICO résiliente et actrice de la relance !

Cette année aura été inédite à bien des égards. Dans un climat de ralentissement économique général engendré par la crise sanitaire, la SOFICO a su démontrer sa résilience et poursuivre la réalisation de projets ambitieux en matière de mobilité, de production d'énergies vertes et de télécoms, la positionnant comme actrice de la relance. Le terme de l'exercice a quant à lui été synonyme de renouvellement des instances de l'entreprise.

## UNE ANNÉE INÉDITE MARQUÉE PAR LA CRISE SANITAIRE

C'est indéniable, toutes les sphères de la société ont été marquées en 2020 par l'arrivée de la COVID-19 et par la crise sanitaire qui en a découlé. En mars 2020, de nombreuses entreprises ont dû rapidement s'adapter pour envisager le maintien de leurs activités. Chaque société en charge de travaux sur le réseau structurant a, par exemple, dû se réorganiser pour assurer la sécurité sanitaire du personnel et intégrer d'éventuels retards de fournitures. De nombreux travaux routiers ont donc dû être temporairement ralentis, voire parfois mis à l'arrêt, entre le 18 mars et le début du mois de mai 2020.

Pour permettre d'accueillir les transporteurs routiers dont la mission était jugée « essentielle » en cette période de crise, des continuités de service ont été assurées au sein des aires autoroutières concédées par la SOFICO, ce qui mérite d'être salué.

En cette période durant laquelle le télétravail n'a jamais été autant pratiqué et pendant laquelle nous n'aurons jamais eu autant besoin d'être connectés à distance à nos proches, les équipes « fibre optique » de la SOFICO ont également maintenu des permanences d'intervention sur le terrain.





## UNE TRÉSORERIE RENFORCÉE, DE GRANDS PROJETS POURSUIVIS

Malgré cette zone de fortes turbulences, la SOFICO a démontré sa résilience sur le plan des recettes et a renforcé sa situation de trésorerie au 31 décembre 2020, notamment grâce à la perception de la redevance kilométrique sur poids lourds pour laquelle une variation de moins de 1% en valeur relative a été enregistrée entre 2019 et 2020.

Malgré cette crise, la SOFICO a été en mesure de poursuivre ses grands projets :

- ▶ **En voie d'eau** : la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville s'est poursuivie avec la construction de l'écluse de taille 225 x 12,5 mètres ;
- ▶ **Sur le réseau structurant** : le Plan Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2026 a pu être lancé et a été couplé à un Plan de relance des chantiers (auto)routiers visant à insuffler une impulsion positive au secteur. L'implémentation du Plan Lumières 4.0 a continué, permettant déjà de moduler l'intensité de manière préprogrammée sur une partie du réseau et d'équiper certaines bretelles de sorties d'auto-routes d'un dispositif d'alerte lumineuse en cas de détection de conducteur fantôme. Divers projets (pilotes) pour mettre en place une mobilité plus intelligente et dynamique ont progressé, notamment le placement du nouveau système d'aide à la gestion de trafic au Centre PEREX.

- ▶ En matière d'**énergies renouvelables**, trois centrales hydroélectriques turbinent officiellement depuis le premier trimestre 2021 : Grosses-Battes et Chanxhe sur l'Ourthe, Anseremme sur la Haute-Meuse. Du côté du projet « IBE », les candidats ont été sélectionnés et la procédure de dialogue compétitif amorcée.
- ▶ En matière de **télécoms** : le nouveau Plan stratégique de déploiement de la fibre optique qui vise entre autres à assurer le câblage de près de 90% des zonings wallons en Très Haut Débit a été lancé.

Par ailleurs, 2020 a mis à l'honneur la communication externe de la SOFICO, puisque l'Union professionnelle des métiers de la Communication (UPMC) lui a remis le « Prix de l'Entreprise » couronnant ainsi la communication didactique, dynamique et transparente mise en place par notre cellule communication.

*la SOFICO a su démontrer sa résilience et poursuivre la réalisation de projets ambitieux en matière de mobilité, de production d'énergies vertes et de télécoms.*



**John LEWIS**, Président



**Jacques DEHALU**, Directeur général

## UN RENOUVELLEMENT DES INSTANCES DE DIRECTION

Le 1<sup>er</sup> avril 2021, l'ensemble de la direction de la SOFICO a été renouvelée puisque les mandats de son Conseil d'administration et de son Directeur général arrivaient à terme. Une nouvelle équipe a donc été désignée. Elle tient à remercier les instances sortantes pour leur implication, pour les projets d'envergure, innovants, au service du citoyen, qu'elles ont réalisés ou impulsés. Elle s'engage, avec enthousiasme à poursuivre cet élan et œuvrer au rayonnement de toute la Wallonie et à sa relance !



**Thierry LESPLINGART**, Président



**Michaël ALMER**, Directeur général a.i.







---

# **QU'EST-CE QUE LA SOFICO ?**

An aerial photograph of a rural landscape. In the center, there is a roundabout with a circular island in the middle. The surrounding area is divided into various agricultural fields, some of which are planted with crops like corn. There are also some trees and a road on the left side of the image. The overall scene is a typical rural setting.





---

**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 plus de vingt-cinq ans, la SOFICO est devenue un acteur majeur du développement économique wallon. Elle a réalisé plus de 2,5 milliards d'investissement 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.**

---

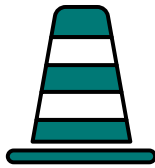


## RÉALISER LES CHAÎNONS MANQUANTS DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT ROUTIER ET FLUVIAL QUI TRAVERSE LA WALLONIE

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 en 2021. Enfin, la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville, qui a débuté en août 2018, devrait permettre la mise en service de son écluse de 225 x 25 mètres à la fin de l'année 2023.

**2.**

---

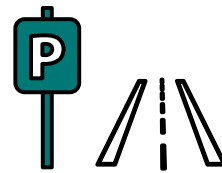


## ENTREtenir ET RÉHABILITER LES AUTOROUTES ET PRINCIPALES ROUTES NATIONALES DE WALLONIE

Forte 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.**

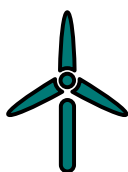


#### **GÉRER LE RÉSEAU FIBRE OPTIQUE ET PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT D'ANTENNES DE MOBILOPHONIE**

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.

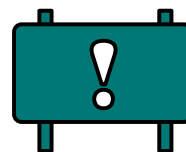
**5.**



#### **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

*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*

## 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 d'un Vice-président. Participe également : les deux commissaires au Gouvernement wallon ainsi que le Directeur général qui a 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, enfin, 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.



**Conformément à la décision du Gouvernement wallon du 10 mars 2016, le Gouvernement du 25 mars 2021 a renouvelé en date du 1er avril le Conseil d'Administration de la SOFICO.**

**Le mandat du Directeur général arrivait également à terme.**

**Une assemblée générale extraordinaire de la SOFICO qui a eu lieu le 31 mars 2021 a, sur base d'une proposition du Gouvernement wallon, désigné Michaël Almer, Directeur financier, au poste de Directeur général ad interim à partir du 1er avril 2021.**



En 2020, le comité d'audit s'est réuni, respectivement, le 24 avril, le 28 mai, le 26 juin et le 26 novembre. Les réunions ont porté principalement sur l'examen préalable des comptes annuels 2019, sur la trésorerie, la dette nette et le financement, sur l'empreinte SEC et sur les projections budgétaires pluriannuelles intégrant les décisions adoptées par le Gouvernement, sur la trajectoire budgétaire SEC pluriannuelle 2020-2026 (mise à jour), ainsi que sur l'ajustement budgétaire 2020 et le budget initial 2021 (SEC).

## **UN COMITÉ SPÉCIALISÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET RÉMUNÉRATIONS**

Ce Comité 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).

En 2020, le Comité RH s'est réuni le 28 février, le 15 septembre, ainsi que le 11 décembre. Cette année, il s'est essentiellement focalisé sur l'important « Projet de transformation RH », qui a pour objet l'amélioration de l'Organisation afin de rencontrer ses objectifs actuels et futurs, tout en augmentant les compétences et performances de ses collaborateurs dans un contexte de recherche du bien-être au travail. Une étude est donc en cours depuis plusieurs mois pour améliorer les processus de gestion des emplois, des compétences et des rémunérations au sein de la SOFICO. Un consultant externe nous accompagne dans la réalisation de ce projet.

## **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.

Ipso 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 réviseur 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.

---

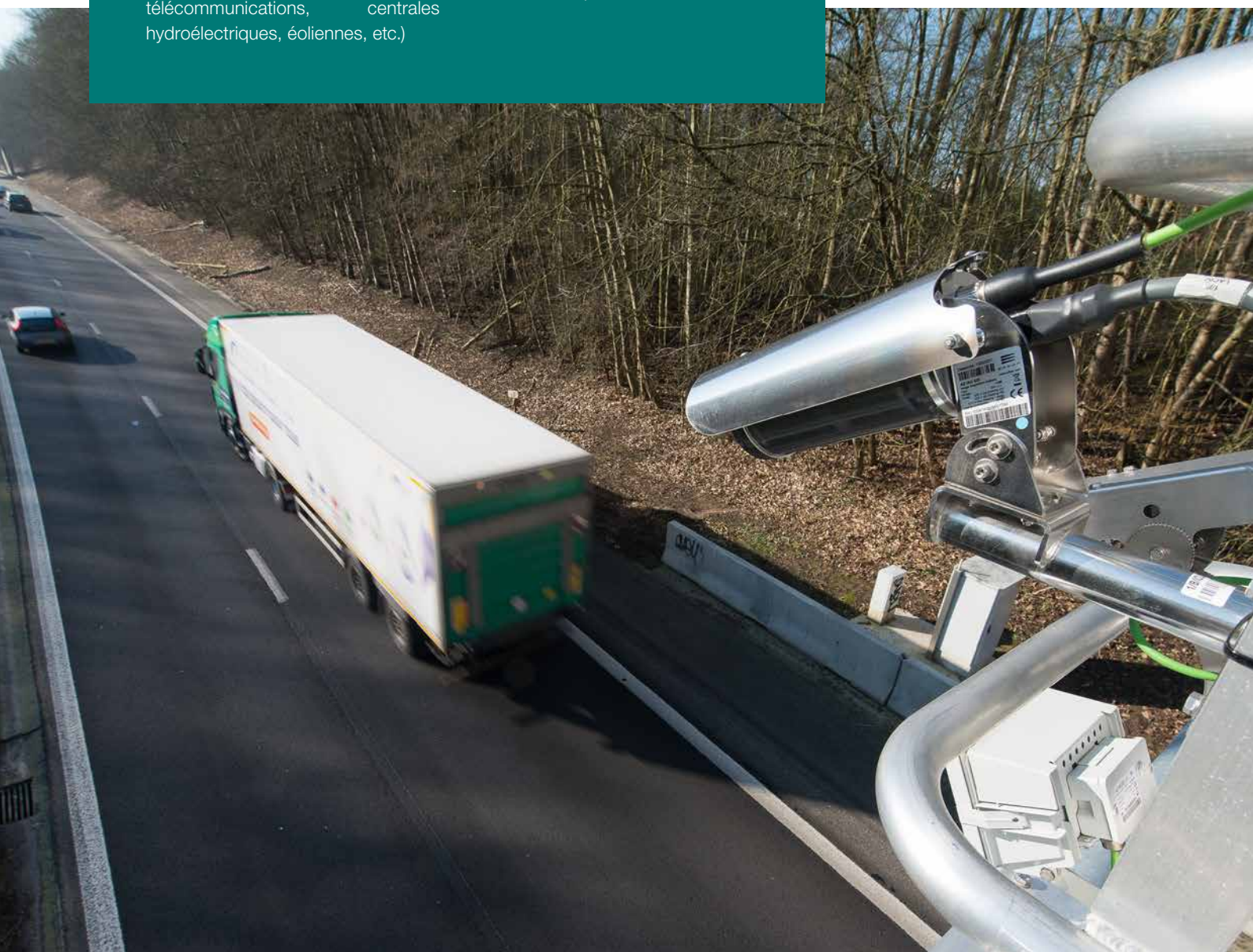
# FINANCEMENT

## 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**





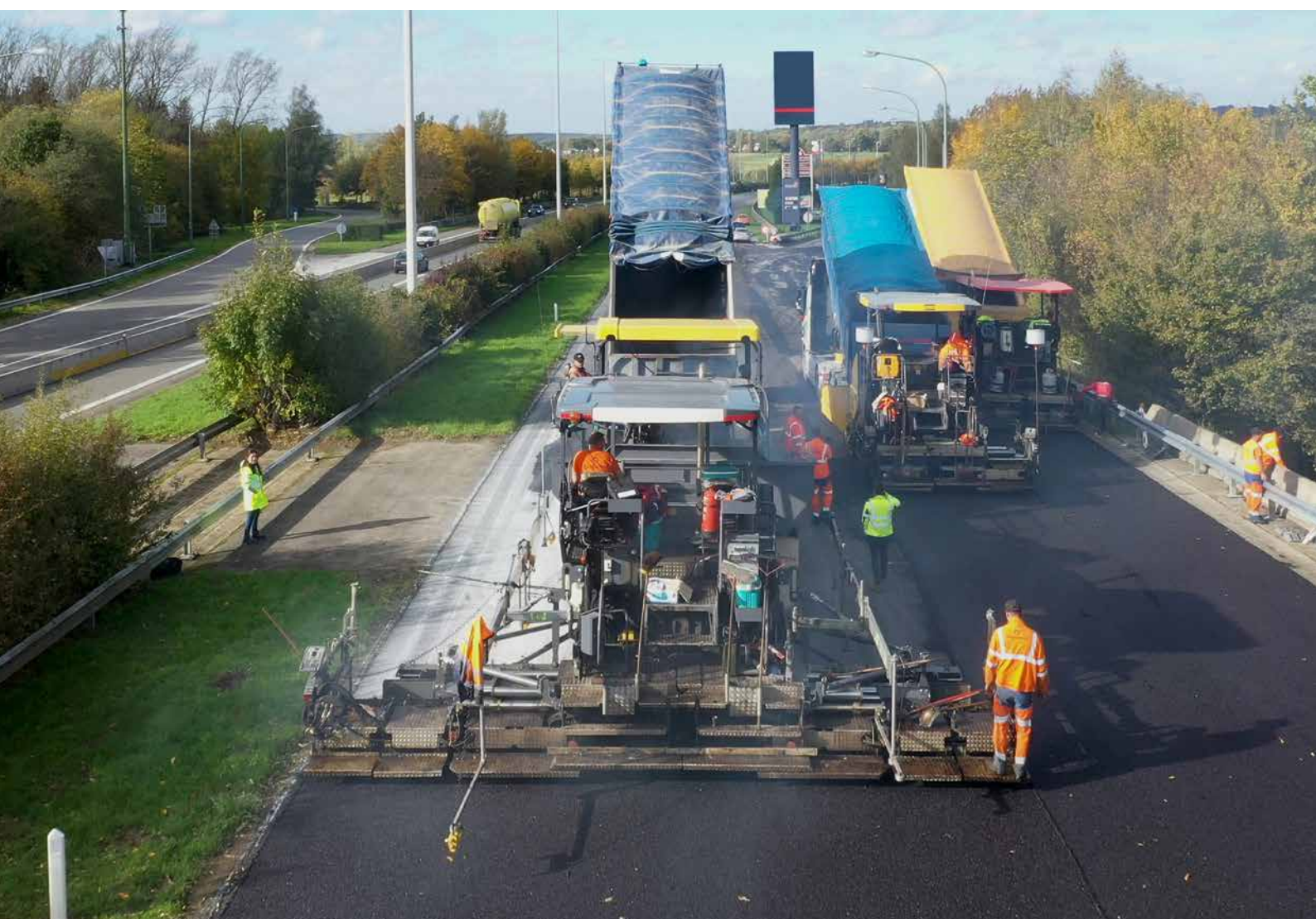
Indicateurs financiers clés (€ millions)	31/12/2020	31/12/2019
Produits d'exploitation	362,9	368,3
Produits non récurrents	0,4	0,5
Charges d'exploitation	(348,9)	(350,6)
Charges financières nettes	(10,2)	(9,7)
Subsides	2,8	13,8
Impôts et autres charges	(6,1)	(4,3)
<b>Bénéfice net</b>	<b>0,9</b>	<b>17,5</b>
<b>Investissements</b>	<b>143,8</b>	<b>257,4</b>
<b>Actifs d'infrastructure sous gestion</b>	<b>1.795,9</b>	<b>2.433,7</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>49,5</b>	<b>1.779,9</b>

## UNE TRÉSORERIE RENFORCÉE

La position de trésorerie nette de la SOFICO s'établit à €49,5 millions au 31 décembre 2020 (contre €6 millions au 31 décembre 2019).

La trésorerie s'est renforcée significativement par rapport à l'exercice précédent, suite à la bonne maîtrise de deux paramètres clés impactés par les confinements engendrés par la crise sanitaire au cours de l'année 2020 :

1. L'encaissement des recettes relatives au prélèvement kilométrique sur poids lourds.
2. Les décaissements liés au rythme d'exécution des chantiers.



## **UN MODÈLE DE RECETTES QUI TÉMOIGNE D'UNE RÉSILIENCE À LA CRISE**

Le confinement a eu pour conséquence en 2020 une diminution significative des trajets des particuliers sur le réseau structurant et donc une réduction de la perception du « shadow toll » (redevance versée par la Région wallonne à la SOFICO pour le compte de l'utilisateur). Cette diminution en volume a été contrebalancée par l'indexation du tarif du shadow toll en cours d'exercice.

Par ailleurs, la baisse de la fréquentation des aires autoroutières (sur lesquelles une continuité de services a été assurée durant la crise) a provoqué une diminution des redevances qui y sont relatives.

Le modèle du prélèvement kilométrique sur poids lourds (la recette principale de la SOFICO) a toutefois démontré sa résilience, avec une baisse de recettes limitée à €2 millions par rapport à l'exercice 2019 (soit une variation de moins de 1% en valeur relative).

Enfin, la société enregistre un bénéfice net de €0,9 million en 2020, contre €17,5 millions en 2019. Cette diminution s'explique notamment par la diminution des recettes détaillées ci-dessus, ainsi qu'un effet comptable défavorable relatif à l'amortissement des subsides.

## **PERSPECTIVES 2021**

En 2021, la société a poursuivi avec succès son refinancement via l'émission d'obligations à long-terme, afin de financer l'accélération du déploiement du « Plan infrastructures et mobilité pour tous 2020-2026 » (PIMPT).

La robustesse du bilan de la société la positionne idéalement pour poursuivre l'ensemble de ses missions et contribuer ainsi à la relance économique en Wallonie.

Citons par exemple le lancement du chantier de réhabilitation du viaduc de Huccorgne (E42/A15), la poursuite de la mise à grand gabarit (9.000 tonnes) du site éclusier d'Ampsin-Neuville, l'achèvement de la dernière phase du contournement autoroutier de Couvin (E420), ou encore la concrétisation du Plan stratégique de déploiement de la fibre optique (2020-2025) qui vise entre autres à assurer le câblage de près de 90% des zonings wallons en Très Haut Débit.

## **MENTIONS LEGALES**

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 à l'adresse [sofico.org](http://sofico.org).

Ils ont été arrêtés par le Conseil d'administration de la société en date du 26 mars 2021 et ont fait l'objet d'une attestation sans réserve émise par le collège des commissaires aux comptes (composé d'un membre de la Cour des Comptes et d'un membre de l'Institut des Réviseurs d'entreprises).

Les comptes annuels ont été approuvés par le représentant du Gouvernement de la Région Wallonne lors de l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires tenue le 30 avril 2021.

*La robustesse du  
bilan de la société  
la positionne  
idéalement  
pour poursuivre  
l'ensemble de  
ses missions et  
contribuer ainsi à la  
relance économique  
en Wallonie.*







# CHAÎNONS MANQUANTS



# LA MISE À GRAND GABARIT

## des principaux sites éclusiers de Wallonie

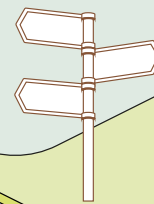
L'augmentation du volume du transport fluvial ces dernières années a inévitablement engendré des problèmes de mobilité sur nos voies d'eau et des temps d'attente importants pour les bateliers arrivant aux écluses.

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.

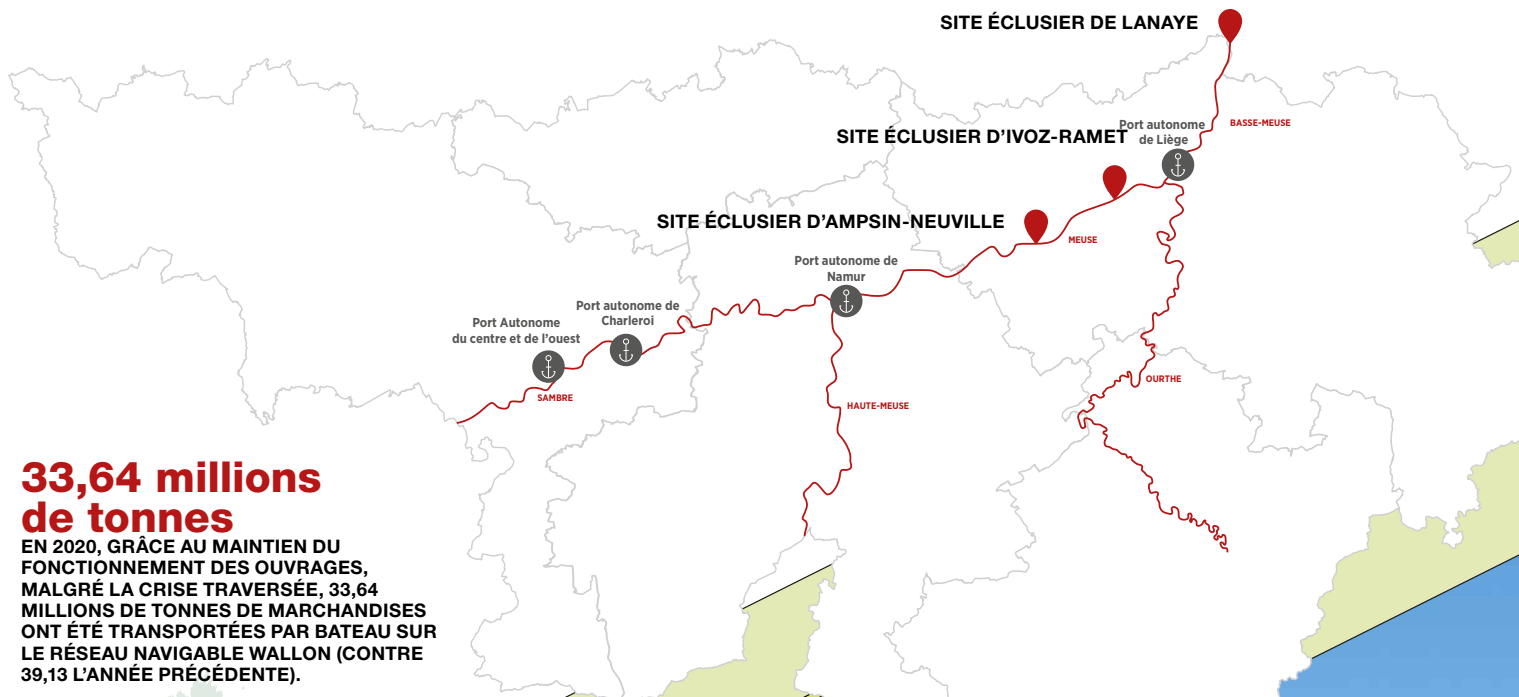
La mise à gabarit des sites éclusiers de Lanaye et d'Ivoz-Ramet a ainsi été réalisée. Celle d'Ampsin-Neuville a débuté en août 2018 et devrait être terminée en 2023.

**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.**



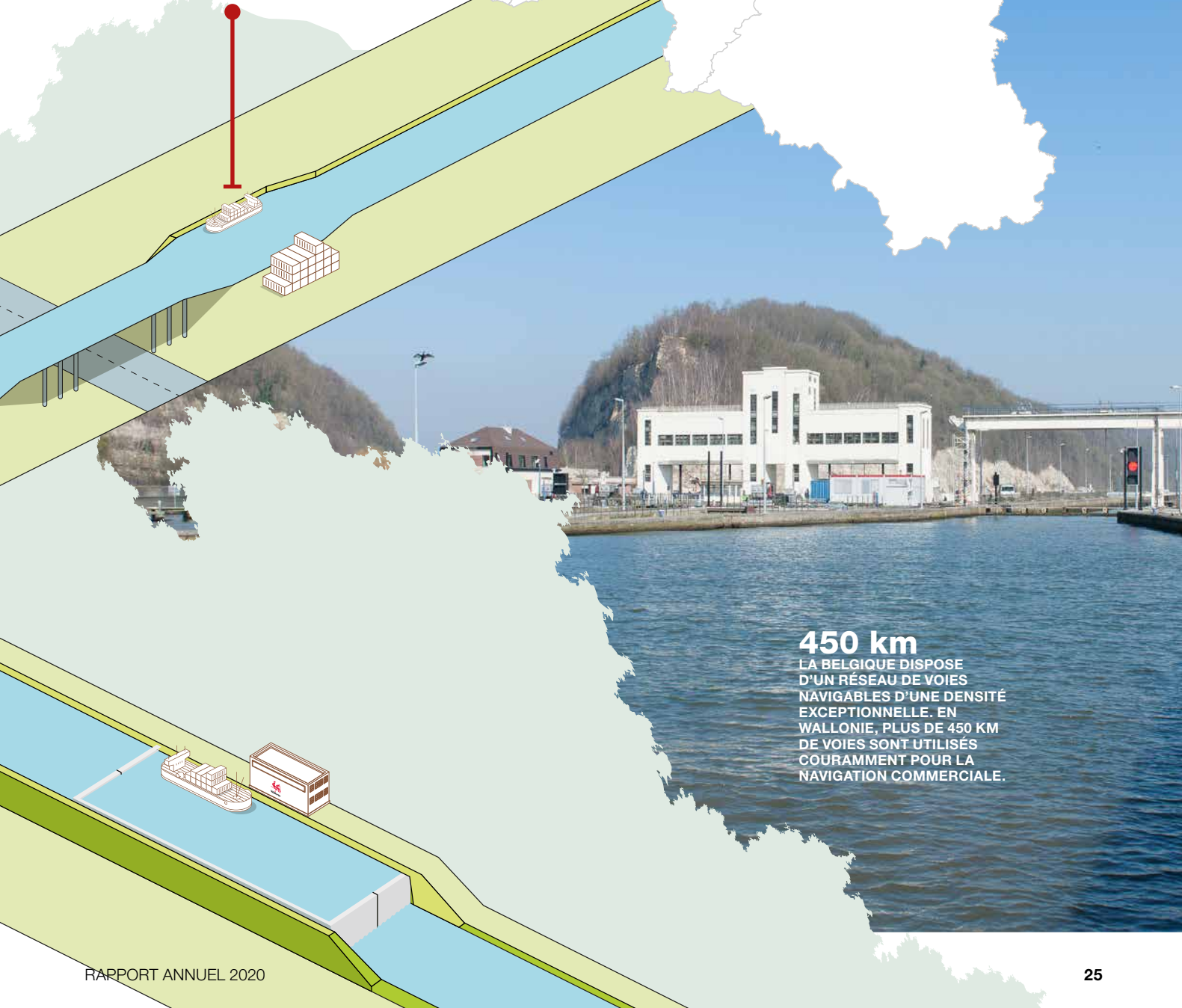
**LE TRANSPORT FLUVIAL EST LA SOLUTION DE MOBILITÉ LA PLUS ÉCOLOGIQUE : IL CONSOMME 4 À 6 FOIS MOINS D'ÉNERGIE QUE LE TRANSPORT ROUTIER ET ÉMET 4 FOIS MOINS DE CO<sub>2</sub> POUR LA MÊME QUANTITÉ DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES.**

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



## 33,64 millions de tonnes

EN 2020, GRÂCE AU MAINTIEN DU FONCTIONNEMENT DES OUVRAGES, MALGRÉ LA CRISE TRAVERSÉE, 33,64 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES ONT ÉTÉ TRANSPORTÉES PAR BATEAU SUR LE RÉSEAU NAVIGABLE WALLON (CONTRE 39,13 L'ANNÉE PRÉCÉDENTE).



## 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.



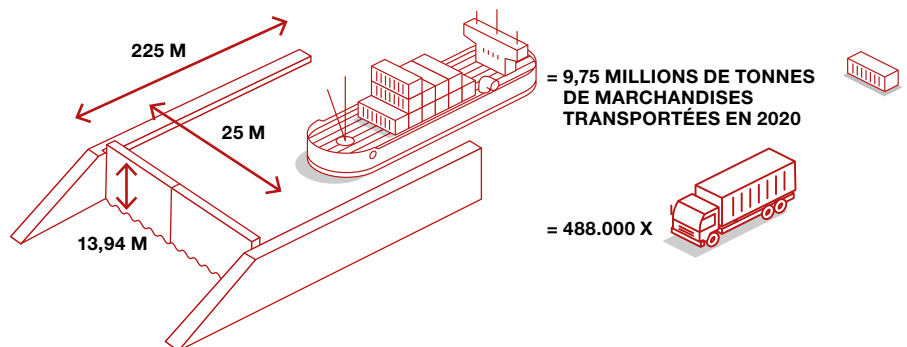


## **La 4<sup>ème</sup> écluse de Lanaye**

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.



*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 4ème écluse ont démarré en juin 2011 et se sont terminés en juin 2015. 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 la suppression des files d'attente. Le tonnage transitant par le site a atteint 9,75 millions de tonnes en 2020, ce qui représente près de 488.000 camions de 20 tonnes en moins sur nos (auto)routes.

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.

Enfin, en 2020, les travaux visant à rénover l'écluse de taille moyenne (136m x 16m) ont démarré. L'infrastructure a été mise à sec, puis nettoyée, afin notamment d'inspecter les éléments à remplacer. La fabrication des structures métalliques (porte, vannes,...) est en cours.

Ce chantier a été adjudgé pour un montant total de plus de €4,34 millions HTVA.



## AU TOTAL,

le coût global du chantier s'est élevé à **€153 millions** dont **€115 millions financés par la SOFICO, maître d'ouvrage du chantier, avec l'aide d'un prêt remboursable octroyé par la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à concurrence de maximum la moitié de l'investissement, €28 millions financés par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport et €10 millions financés par les Pays-Bas vu le caractère transfrontalier du projet.**

# 115.000.000 €

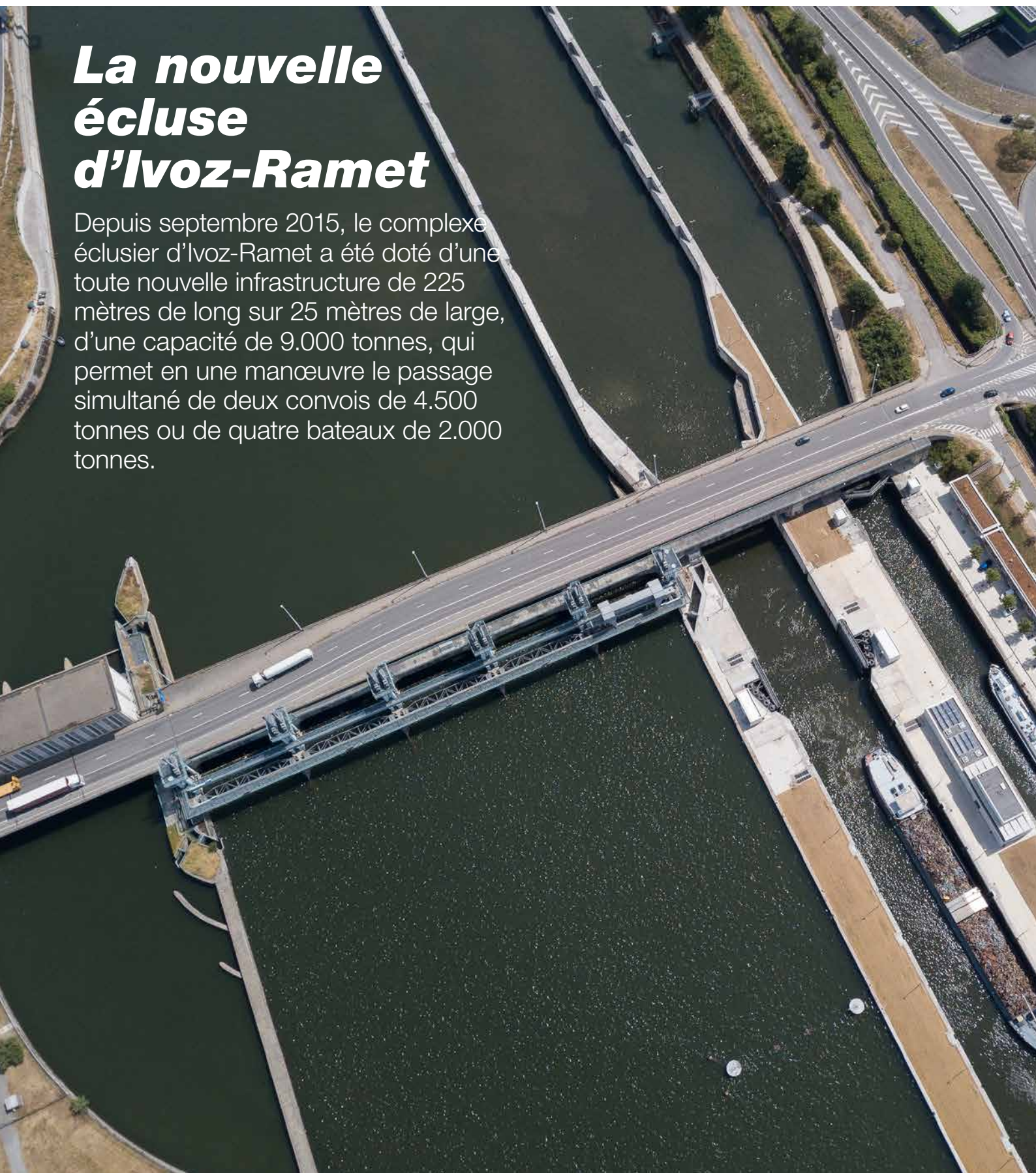
FINANCÉS PAR LA SOFICO



---

# **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 9,5 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ivoz-Ramet en 2020.

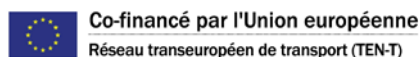
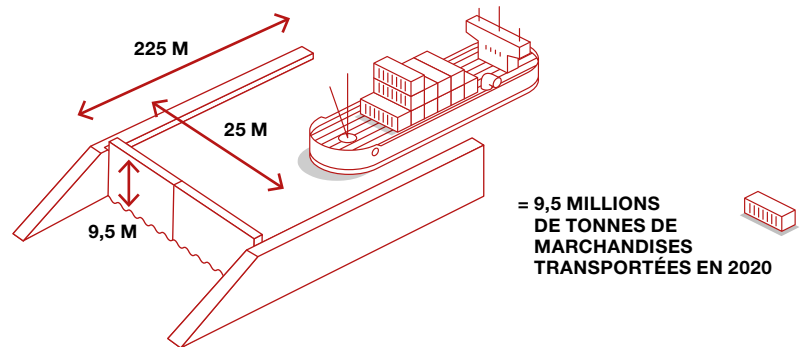


## AU TOTAL,

le coût global du chantier s'est élevé à €80 millions dont €67,75 millions 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 €12,25 millions 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 dossier 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.

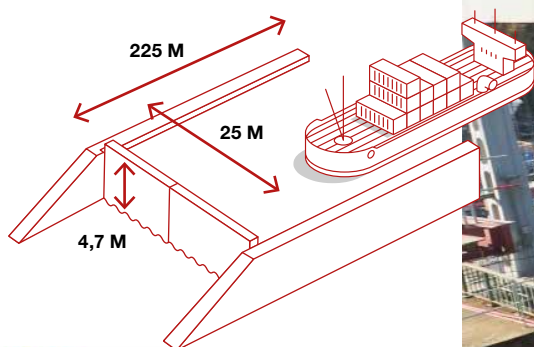


## AU TOTAL,

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.

La première phase du chantier consiste à remplacer l'écluse de 55 x 7,5 mètres par une écluse de 225 x 12,5 mètres. Elle a débuté en août 2018 et devrait s'achever au second semestre 2021. Cette infrastructure permettra d'assurer la navigation pendant la réalisation de la deuxième écluse de 225 x 25 mètres, qui constitue l'objectif final du projet et qui se substituera à l'écluse existante de 136 x 16 mètres. La mise en service de cette écluse de grand gabarit est prévue fin de l'année 2023.

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 ;



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

*Grâce au maintien de la navigation pendant le chantier, en 2020, 7,73 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ampsin-Neuville.*

► La N90 sera sécurisée et son tracé modifié pour permettre la mise à grand gabarit du site.

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.



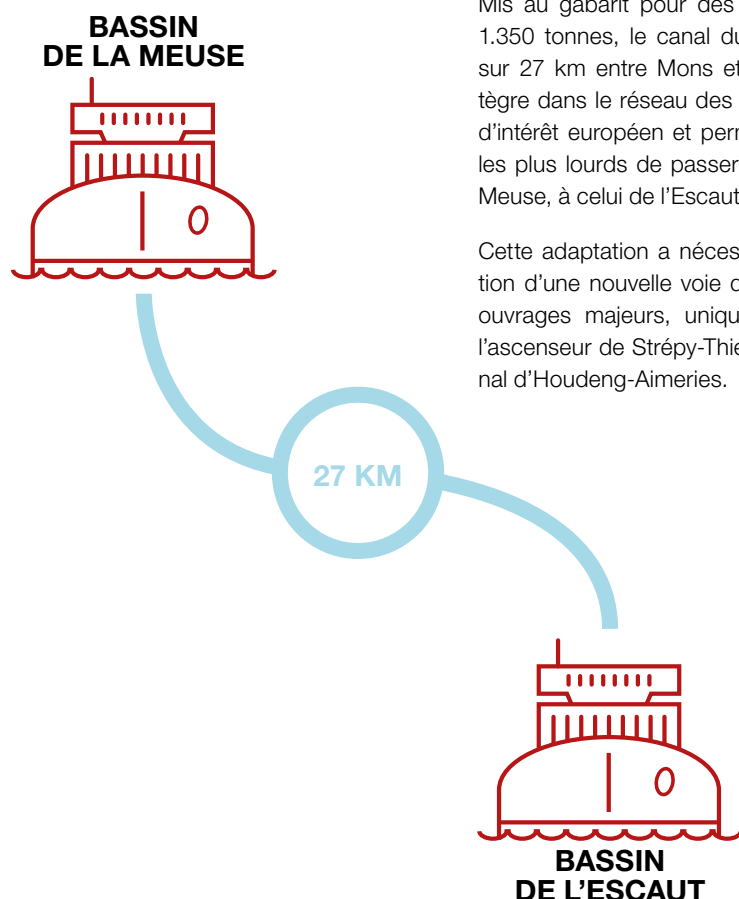
**PRINCIPALES OPÉRATIONS DE 2020 ET DU DÉBUT DE L'ANNÉE 2021 :**

- Construction de l'île entre les deux futures écluses ;
- Construction des radiers et des bajoyers de l'écluse de gabarit moyen (225mx12.5m) ;
- Construction des portes de l'écluse de gabarit moyen (225mx12.5m) ;
- Construction des vannes de l'écluse de grand gabarit (225mx25m) ;
- Construction du gros œuvre du bâtiment de commande ;
- Equipement du nouveau bâtiment technique (transformateur, cellules haute-tension, groupe électrogène, UPS, tableaux de distribution, début des raccordements) ;
- Achèvement de la fabrication des vérins et des centrales hydrauliques ;
- Etudes générales du contrôle commande de l'écluse de gabarit moyen ;
- Construction du môle amont au large ;
- Aménagement du môle aval au large ;
- Achèvement de la construction de la nouvelle berge amont droite ;
- Initiation des démolitions de l'ancienne berge amont droite ;
- Mise en service de la première moitié de la nouvelle voirie N90 ;
- Poursuite de la construction de la berge aval droite ;
- Poursuite des terrassements pour la création de la passe à poissons de type rivière ;
- Début des travaux d'aménagement de la galerie du barrage.



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 XIXe 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.

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



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 2020, 1,86 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'ascenseur de Strépy-Thieu et un total de 5.275 bateaux ont franchi l'infrastructure.

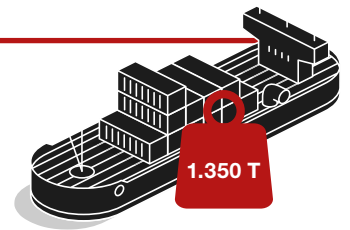
EN 2020,

## 1,86

millions de tonnes de marchandises ont transité par l'ascenseur de Strépy-Thieu et un total d

## 5.275

bateaux ont franchi l'infrastructure.



## L'ANNÉE 2020

a vu l'aboutissement de travaux cruciaux pour assurer la pérennité et le bon fonctionnement de l'ascenseur de Strépy-Thieu, tels que :

- Le remplacement des câbles des treuils de porte ;
- La mise à jour du système d'exploitation COGITO assurant le pilotage de l'ascenseur de Strépy-Thieu ;
- L'installation de climatiseurs dans les salles NHI afin d'améliorer l'environnement des équipements électroniques présents dans ces locaux ;
- Les réparations des guides et des portes à l'aval rive gauche de l'ascenseur ;
- La validation du nouveau modèle de joint gonflable testé sur une période significative de +/- 7 mois durant cette année 2020 ;
- Le remplacement des variateurs de fréquence pour le fonctionnement des moteurs des bacs.

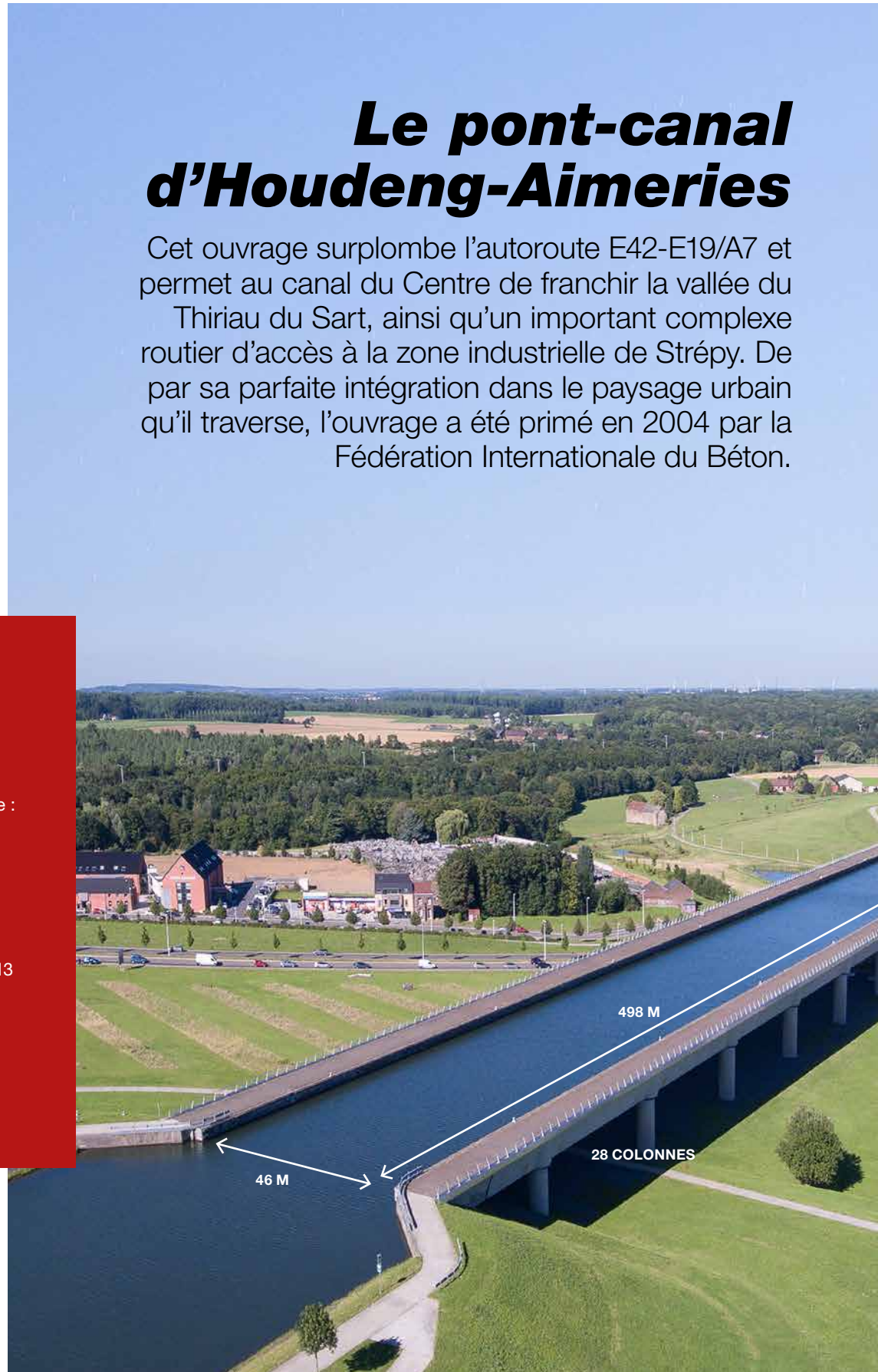


# Le pont-canal d'Houdeng-Aimeries

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.

*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.*



Auparavant, si vous avez pris 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'autoroute 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.

Concrètement, ce nouvel axe routier de 13,8 km de long présente le gabarit d'une autoroute avec, dans chaque sens, deux voies de circulation, une bande d'arrêt d'urgence et 36 ouvrages d'art (ponts, tunnels, pertuis, bassins d'orage, ...).

## **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.**



## **L'AUTOROUTE EN FÊTE ! » RASSEMBLE EN UN WEEK-END ENTRE 8.500 ET 9.000 PERSONNES**

Avant d'ouvrir la nouvelle portion d'autoroute de 8 kilomètres entre le Ry de Rome et Brûly 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 destiné au grand public le samedi 31 août et le dimanche 1er septembre 2019. Cet événement aux couleurs locales, rassemblant des acteurs issus des deux côtés de la frontière, 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 MI proposaient également des visites guidées par thématique pour découvrir le chantier.





# 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.

SEULE LA RÉALISATION DE LA TRANCÉE COUVERTE À FRASNES SOUS LA VOIE FERROVIAIRE, EST TOUJOURS EN COURS. ELLE DEVRAIT S'ACHEVER DANS LE COURANT DE L'ANNÉE 2021. ON Y CIRCULE DEPUIS LE 7 JUIN 2019 SUR DEUX FOIS UNE BANDE (CONTRE DEUX FOIS DEUX EN CONFIGURATION FINALE).



## LE BUDGET

global de la réalisation du contournement de Couvin est aujourd'hui estimé à environ €180 millions, financé par la SOFICO, avec l'aide d'un prêt remboursable octroyé par la Banque Européenne d'Investissement qui a accepté de financer le projet à hauteur de €80 millions.

**180.000.000 €**

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**

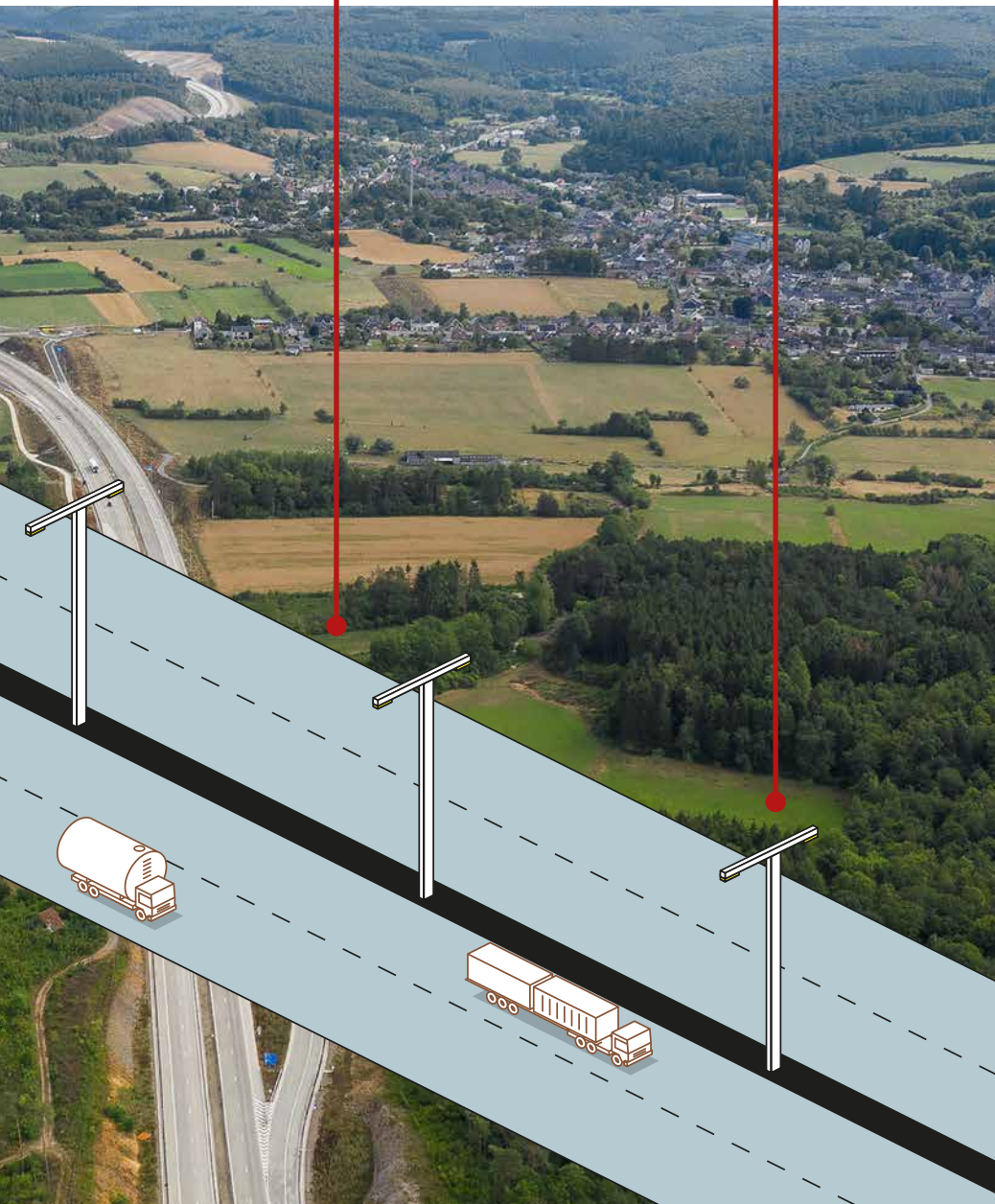
**POSE DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉCANIQUES (ÉCLAIRAGES, ETC.). CETTE PHASE EST RÉALISÉE DE MANIÈRE SIMULTANÉE SUR LES DIFFÉRENTS TRONÇONS CONCERNÉS.**



**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...



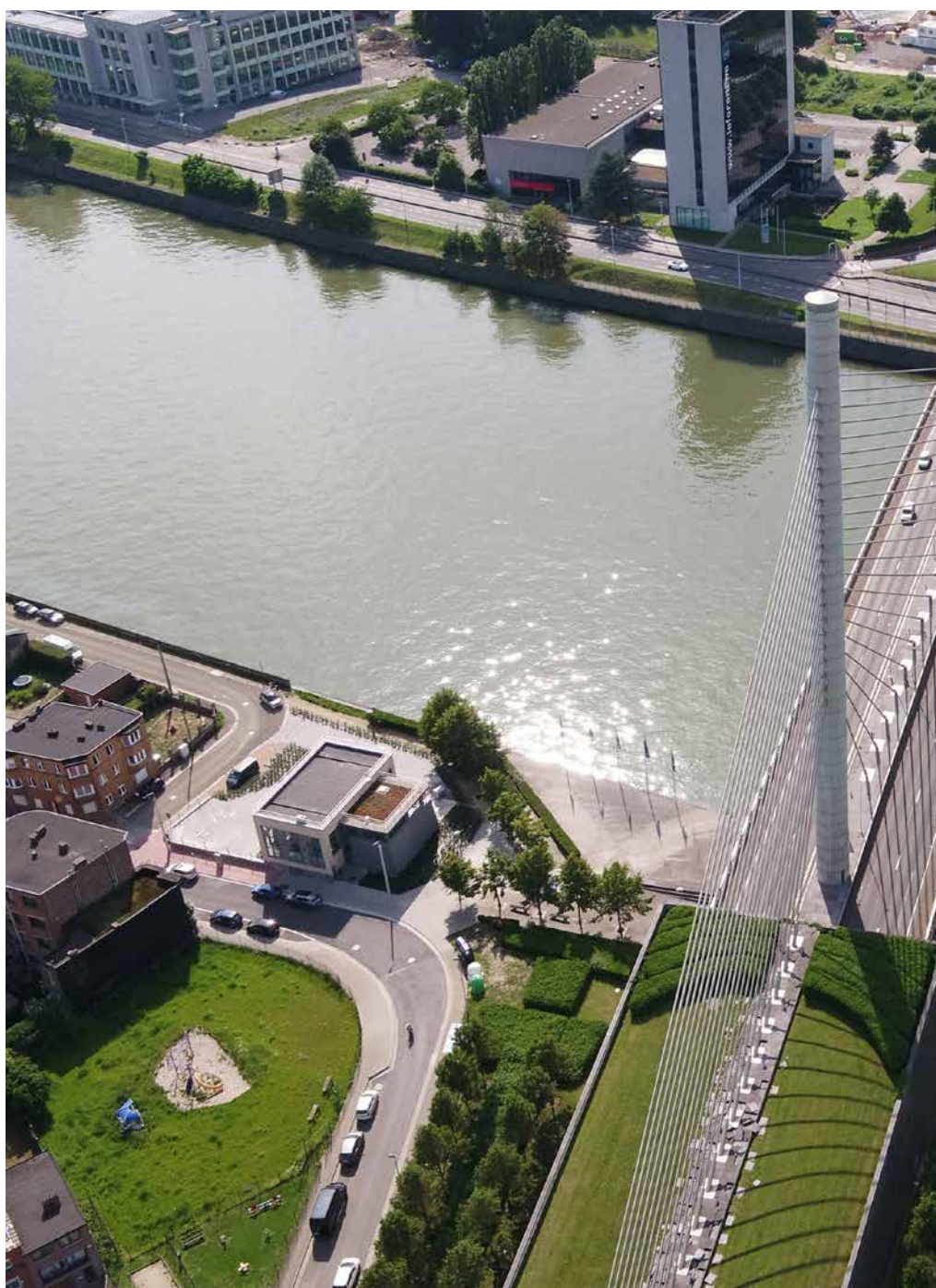


Depuis la mise en service en juin 2000 des derniers kilomètres de la liaison E25-E40/A602, l'axe autoroutier Amsterdam-Milan est complètement achevé et permet notamment de contourner le centre l'agglomération liégeoise ! Longue de 12,5 kilomètres, cette liaison assure une connexion directe entre les 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).

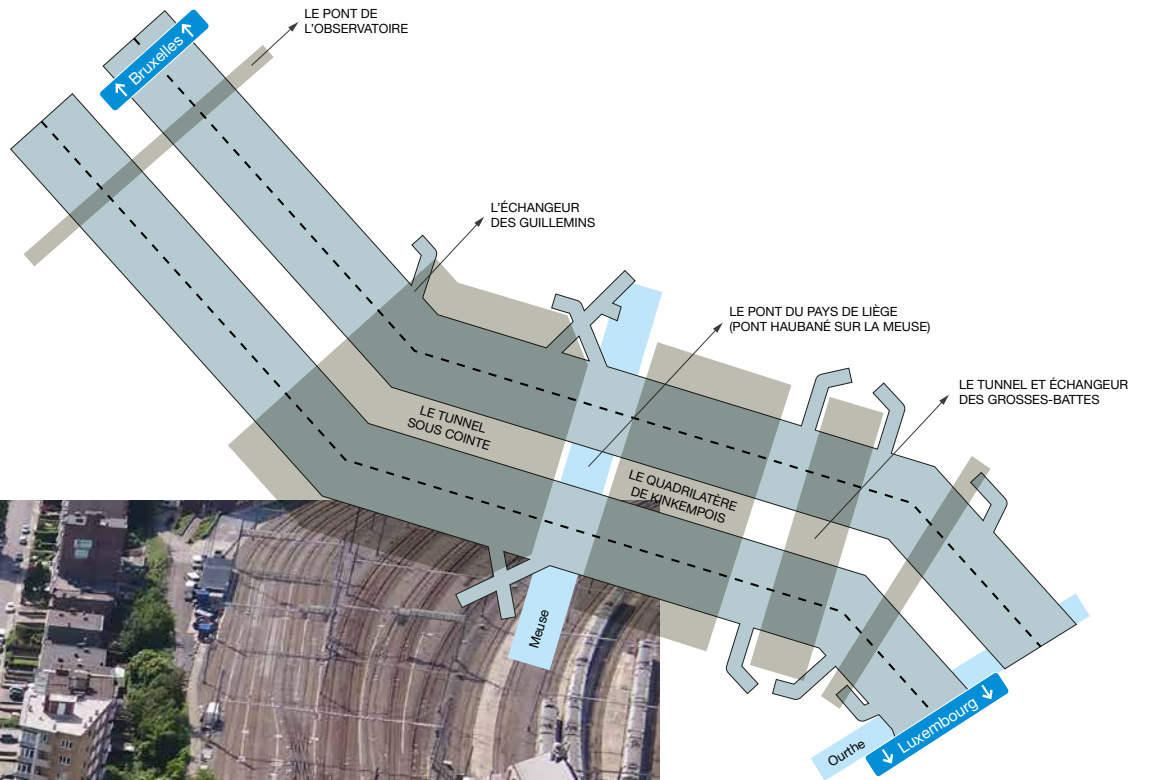
# **LA LIAISON AUTOROUTIÈRE E25-E40/A602 à Liège**

Six années auront été nécessaires 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.







## LES CHIFFRES-CLÉS DE L'ANNÉE 2020

**59.635**

LE TRAFIC MOYEN JOURNALIER EST DE 59.635 VÉHICULES (-20,3% PAR RAPPORT À 2019).

**21.800.000**

EN 2020, 21,8 MILLIONS D'USAGERS ONT EMPRUNTÉ LA LIAISON

**90.776**

LE 24 JANVIER 2020 EST LA JOURNÉE AVEC LE PLUS DE TRAFIC CUMULÉ DANS LES DEUX SENS : 90.776 VÉHICULES

**80.000**

PENDANT 41 JOURS DE FONCTIONNEMENT, LA FRÉQUENTATION DU TUNNEL DE COINTE A ÉTÉ SUPÉRIEURE À 80.000 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 plusieurs 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 a été prévu dans le Plan Tunnels du Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2026 (PIMPT).

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.

## UN LABORATOIRE DE PROJETS ITS

Dans le cadre du projet européen C-Roads, un projet pilote est en cours depuis fin 2019 sur la liaison pour permettre l'interaction entre les infrastructures et les véhicules. Six antennes ont été placées sur l'axe autoroutier. Deux systèmes sont testés par nos équipes : des unités de bords de route qui communiqueront avec des unités embarquées (ETSI G5 - forme de Wifi ou via communication cellulaire de type 5G ou 4G). Ce test pilote nous permettra de décider quels équipements devront être déployés par la suite sur le réseau et à quels emplacements.



# EN 2020, LA LIAISON FÊTAIT SES 20 ANS !



En juin 2020, à l'occasion des 20 ans de la liaison autoroutière E25-E40/A602, une conférence accompagnée d'une visite de terrain exclusivement réservée aux médias s'est tenue lors des nuits de fermeture de la liaison, afin d'en faire découvrir les coulisses. Le Ministre wallon de la Mobilité a pris part à cet événement qui a également permis de faire découvrir le Centre Tilleuls, centre de gestion du trafic de la liaison.

Sur les 20 dernières années, c'est en 2017 que le chiffre de fréquentation le plus élevé a été enregistré avec plus de 100.000 véhicules (100.337) sur une journée.

Depuis son ouverture, la liaison aura été traversée par plus de 520 millions de véhicules.





*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.

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





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.**

## CHIFFRES-CLÉS



- ▷ En 2020, ce sont plus de **6,3 millions de véhicules** qui ont emprunté l'autoroute E429/A8..
- ▷ Au total, depuis son inauguration en avril 2000, plus de **120 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.







**RÉSEAU  
STRUCTU**



# RAPPORT



# 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'A8-E429), la N246 (Tubize-Waterloo via Wauthier-Braine) et la N610 (rive gauche de la Dérivation à Liège). Le réseau comptabilise, depuis le 1er janvier 2020, plus de 2.700 kilomètres de voirie : 876 kilomètres d'autoroutes, 1.455 kilomètres de routes nationales stratégiques et environ 400 kilomètres d'échangeurs.

## LES GESTIONNAIRES DES ROUTES EN WALLONIE SONT :



LA SOFICO

**+ 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.

---

## LE PLAN ROUTES 2010-2016

plus de  
**€600**  
millions

---

## LE PLAN INFRA- STRUCTURES 2016-2019

près de  
**350**  
millions  
d'euros

---

### 1. LE PLAN ROUTES 2010-2016

Entamé en 2010 et totalement clôturé en 2020, le Plan Routes, de plus de €600 millions a permis de réhabiliter en profondeur près de 20% du réseau structurant et ciblait en priorité le réseau autoroutier (plus de 80% du montant).

### 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 déjà été 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. DEUX PLANS COMPLÉMENTAIRES POUR LA PÉRIODE 2016-2019

Complémentaire au Plan Infrastructures 2016-2019, le Conseil d'administration a décidé de mener deux autres programmes d'investissement :

UN PLAN DE RÉFECTION DE REVÊTEMENT (STRATÉGIE D'ENTRETIEN PRÉVENTIF CF.PAGE 52) = €158 MILLIONS RÉALISÉS NOTAMMENT SUR :

- ▷ L'E25/A26 entre Bastogne et Massul dans les deux sens de circulation = €17,6 millions HTVA
- ▷ L'E42/A27 entre Malmedy et Breitfeld dans les deux sens de circulation = €19,6 millions HTVA

UN PLAN COMPLÉMENTAIRE COMPRENANT À LA FOIS DES DOSSIERS D'ÉLECTROMÉCANIQUE, DE SÉCURISATION ET DE RÉHABILITATION POUR UN MONTANT TOTAL DE €111,4 MILLIONS. IL COMPREND NOTAMMENT :

- ▷ La réhabilitation de l'E411/A4 entre Dausoulx et Beez dans les deux sens de circulation = €10,4 millions HTVA
- ▷ La réhabilitation de l'A54/E420 entre Petit-Roeulx et Gosselies vers Charle-roi = €15,3 millions HTVA

#### 4. LE PLAN INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉ POUR TOUS 2020-2026 (PIMPT) ET LE PLAN DE RELANCE DES CHANTIERS (AUTO)ROUTIERS

Le Conseil d'administration du 10 juillet 2020 a approuvé les différentes composantes du PIMPT et a accompagné cette décision de l'approbation d'un Plan de relance des chantiers (auto)routiers. Ce Plan de relance, d'un montant total de €45 millions, comprenait 34 dossiers dont l'aboutissement administratif permettait un lancement rapide. La majorité de ces dossiers, repris au PIMPT, devaient permettre à la fois d'initier le PIMPT et de fournir une impulsion de relance au secteur. Citons parmi ces dossiers :

- ▷ Sur l'E42/A16, la réhabilitation du revêtement entre Peruwelz et Vaulx vers Tournai = €7,5 millions HTVA
- ▷ Sur l'E25/A26, la réhabilitation du revêtement entre Sprimont et Tilff vers Liège = €5,6 millions HTVA

Le « Plan Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2026 », réalisé par le Gouvernement wallon en collaboration avec les divers acteurs de mobilité concernés, appréhende à la fois les réseaux autoroutier et secondaire ainsi que la voie d'eau. Il privilégie l'entretien et la rénovation du réseau (auto)routier existant. Il met l'accent sur la prise en compte des modes actifs et doux, sur les aménagements liés aux transports en commun. Il engage la Wallonie vers un transfert modal et doit permettre d'atteindre les objectifs fixés dans la vision FAST.

Un peu plus d'un milliard de ce Plan porte sur des projets relevant de la SOFICO, qui a été étroitement associée à l'élaboration de cette partie.

€ 114,2 millions sont prévus en investissement pour la voie d'eau, à savoir la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville (cf. page 30).

Le reste du budget se répartit sur le réseau (auto)routier structurant :

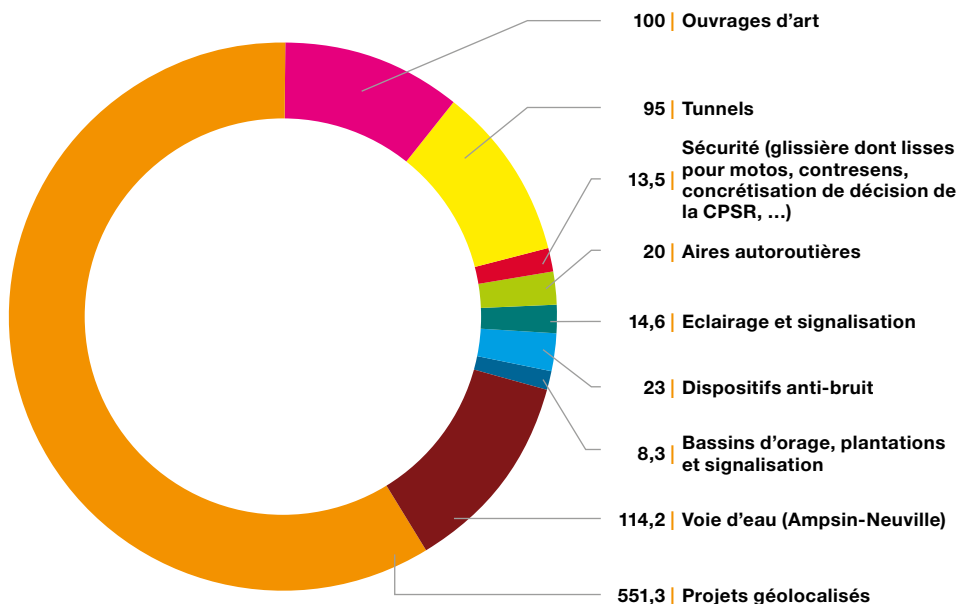
- ▷ En projets géolocalisés, c'est-à-dire déjà clairement identifiés. Ils sont au nombre de 219. Citons à titre d'exemples :
  - ▷ La réhabilitation de l'E411/A4 entre Wanlin et Lavaux-Saint-Anne vers Arlon = €9 millions HTVA
  - ▷ La réhabilitation et la mise à 4 voies de l'E40/A3 entre Alleur et Loncin = €17 millions HTVA
- ▷ Ou en diverses enveloppes, réparties par thématiques, dont la liste des chantiers reste à déterminer et à affiner dans les mois à venir (ponts, tunnels, aires autoroutières,...).

#### VISION FAST (FLUIDITÉ – ACCESSIBILITÉ – SÉCURITÉ – SANTÉ – TRANSFERT MODAL)

Il s'agit d'une vision adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 qui fixe des objectifs ambitieux pour la mobilité wallonne à l'horizon 2030 : faire rimer mobilité avec « fluidité », « accessibilité », « sécurité » et « santé » via le transfert modal. Par exemple, 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. Pour y parvenir, une Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) a été adoptée en 2019 par le Gouvernement.



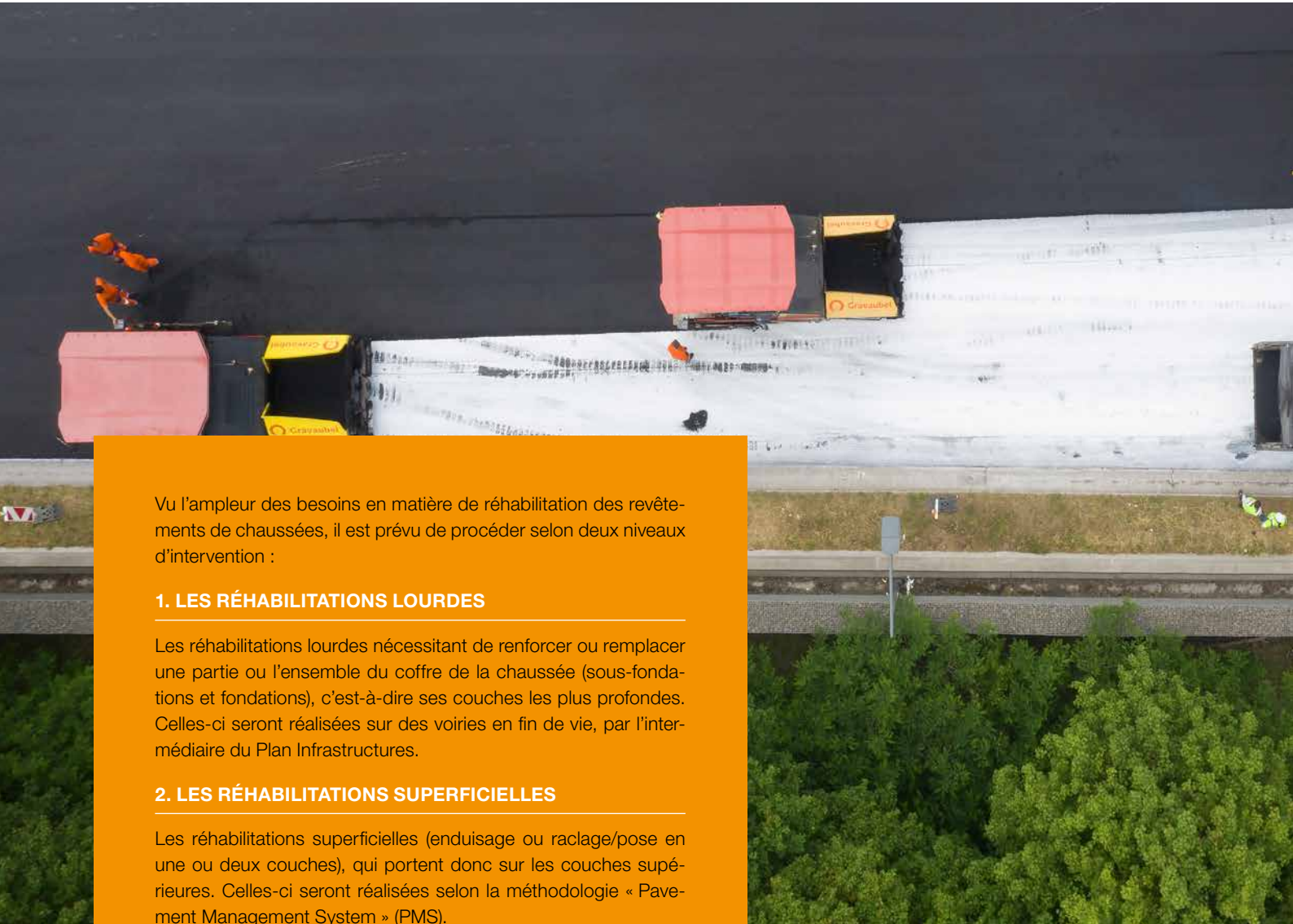
#### PIMPT - SOFICO 1.093,2 MILLIONS





# 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 CO<sub>2</sub>).

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 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*

## **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, ...).



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 PLANS D'INVESTISSEMENTS INVITENT DONC À LA RÉHABILITATION PRIORITAIRE DES OUVRAGES DONT L'ÉTAT DE SANTÉ EST JUGÉ LE PLUS PRÉOCCUPANT. LES ÉTATS DE SANTÉ 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.

---

Plus d'une centaine de ponts ont été réhabilités 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.

Dans le cadre du PIMPT, une enveloppe de €100 millions est consacrée à ce poste. La réhabilitation de la majorité des ponts d'indice de santé « A » y est reprise.

## **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.

## 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 MI 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 de 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 minimums 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 ». Dans le cadre du PIMPT, une enveloppe de €95 millions sera consacrée à ce Plan Tunnels.

*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.*





# 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 installées 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. Neuf 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. Le projet sera progressivement étendu à toutes les aires de Wallonie à partir du second semestre 2021.

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 énergéticiens 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 ;
- ▷ ...

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).

Suite au renouvellement de leur concession en 2017, les travaux de réhabilitation des aires de Waremmes et de Bierges devraient débuter en 2021.

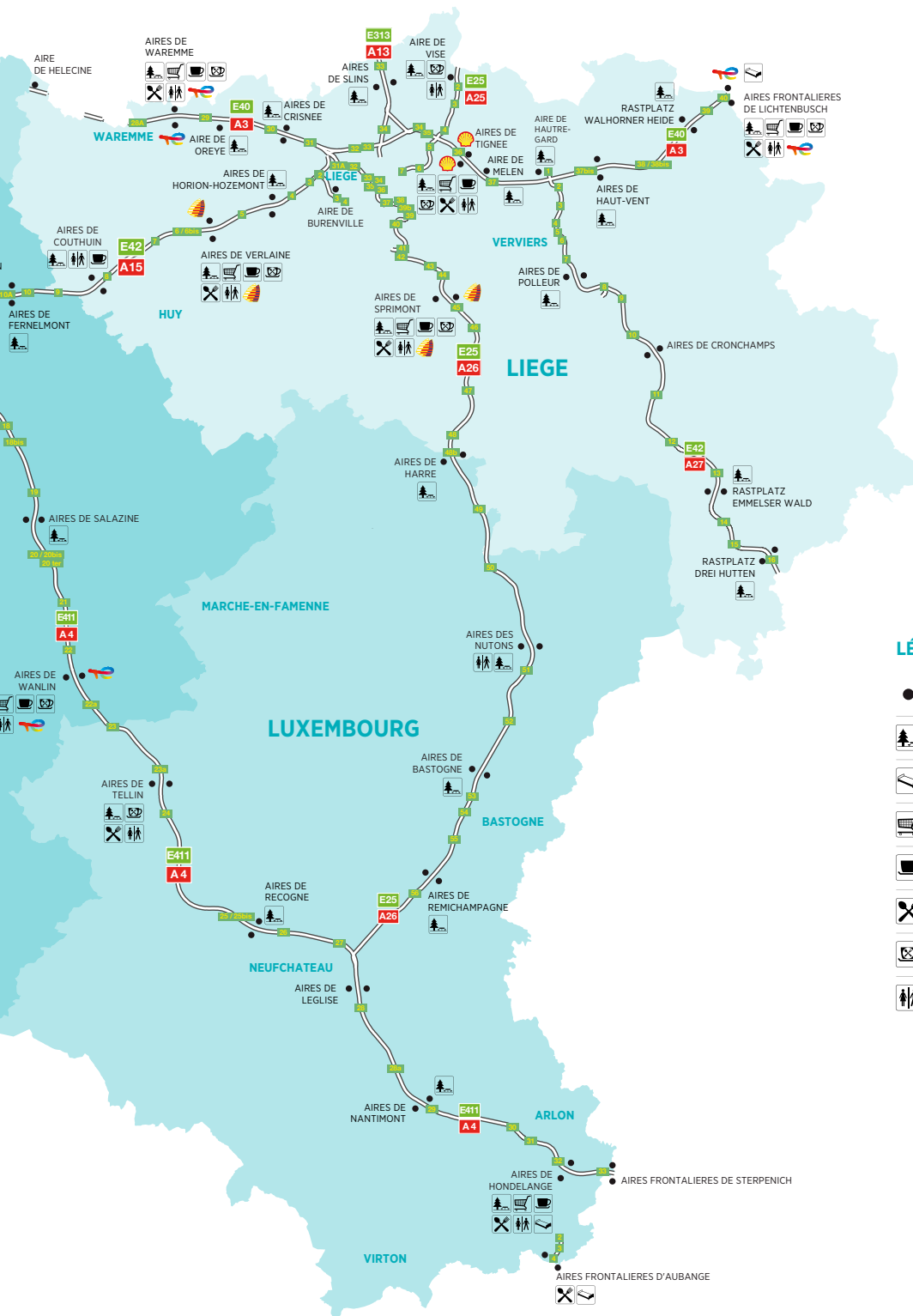
La concession de l'aire de Hondelange devrait être renouvelée d'ici la fin de l'année 2021 et celle de Sprimont en 2022.

*Dans le cadre du PIMPT 2020-2026, une enveloppe de €20 millions est consacrée aux aires autoroutières.*






















**LÉGENDE**

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

**CHIFFRES-CLÉS**

**105**  
AIRES AUTOROUTIÈRES

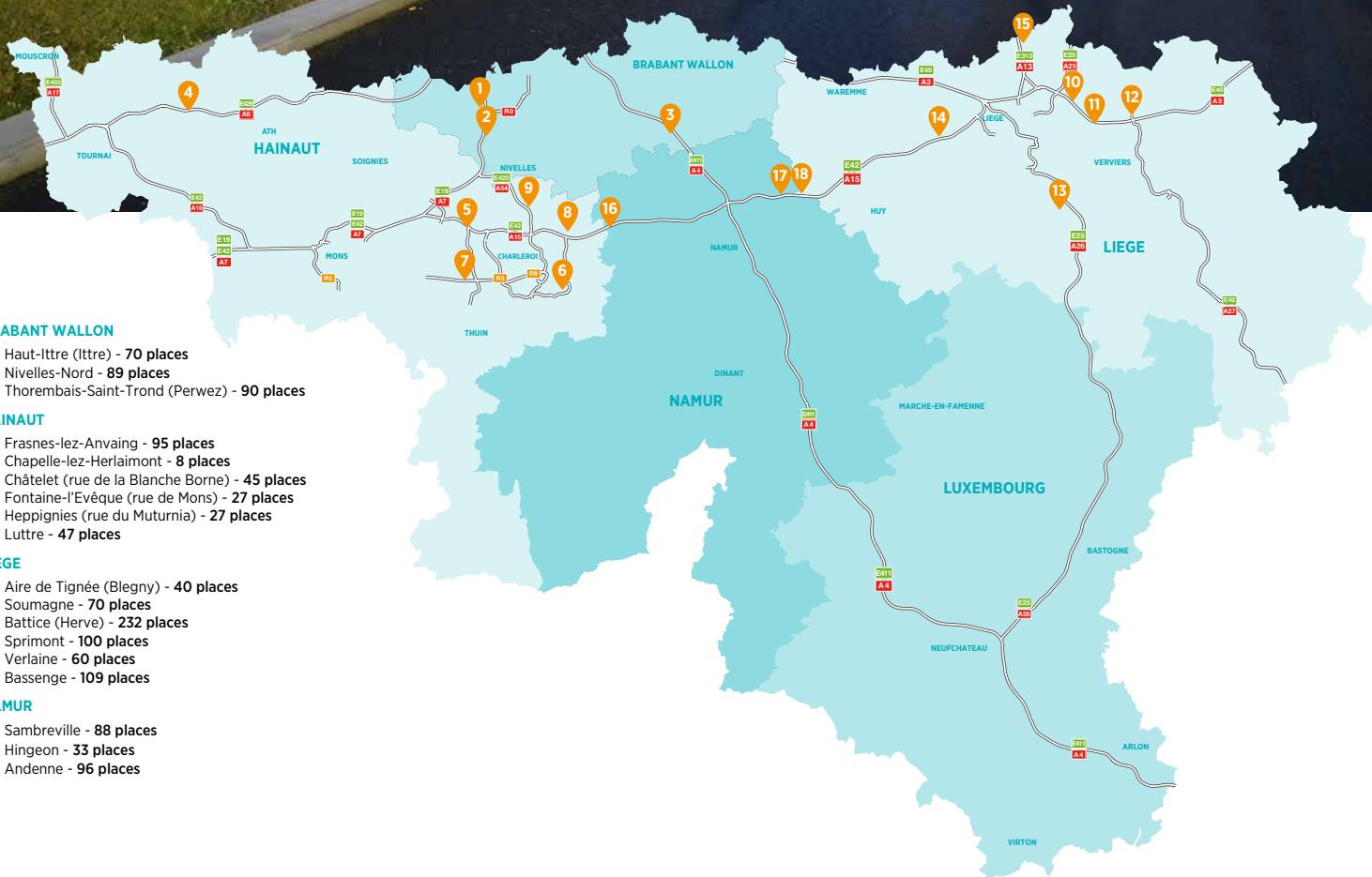
**38**  
AIRES CONCÉDÉES

**67**  
AIRES NON CONCÉDÉES

**+ de 4.700**  
PLACES DE PARKING  
POUR VÉHICULES LÉGERS

**+ de 3.500**  
PLACES DE PARKING  
POUR POIDS LOURDS





**BRABANT WALLON**

- 1. Haut-Ittre (Ittre) - 70 places
- 2. Nivelles-Nord - 89 places
- 3. Thorembris-Saint-Trond (Perwez) - 90 places

**HAINAUT**

- 4. Frasnes-lez-Anvaing - 95 places
- 5. Chapelle-lez-Herlaimont - 8 places
- 6. Châtelet (rue de la Blanche Borne) - 45 places
- 7. Fontaine-l'Evêque (rue de Mons) - 27 places
- 8. Heppignies (rue du Muturnia) - 27 places
- 9. Luttre - 47 places

**LIÈGE**

- 10. Aire de Tignée (Blegny) - 40 places
- 11. Soumagne - 70 places
- 12. Battice (Herve) - 232 places
- 13. Sprimont - 100 places
- 14. Verlaine - 60 places
- 15. Bassenge - 109 places

**NAMUR**

- 16. Sambreville - 88 places
- 17. Hingeon - 33 places
- 18. Andenne - 96 places

# 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 CO<sub>2</sub> et limiter les risques d'accidents.

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.

Elle 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.

Sur la période 2021 à 2026, une enveloppe de €8 millions est prévue pour le développement de parkings de covoiturage.



CHIFFRES-CLÉS :

**18**

PARKINGS DE COVOITURAGE

**+ 1.300**

PLACES





**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...

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.

L'enveloppe PIMPT 2020-2026 dédiée aux bassins d'orage et plantations s'élève à €8,3 millions.

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 cadre du PIMPT 2020-2026, une enveloppe de €23 millions est consacrée à la réalisation et à la réhabilitation d'écrans anti-bruit sur le réseau structurant.

Sur base de budget, une liste des sites prioritaires devant faire l'objet de mesures (réhabilitation à l'identique, dispositif à compléter, équipement de nouveaux sites,...) a été dressée.

Citons par exemple :

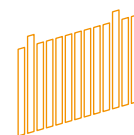
- ▷ Sur l'E42-E19/A7 à Quaregnon : réhabilitation entre les bornes kilométriques 61 à 65 pour un coût estimé à €3,5 millions HTVA
- ▷ Sur l'E411/A4 à Wavre : installation de nouveaux écrans entre les bornes kilométriques 14,7 et 17,3 pour un coût estimé à €2,4 millions HTVA

Une nouvelle cartographie du bruit sera dressée en 2022 pour répondre aux obligations de la Directive 2002/49/CE. L'ensemble des infrastructures concernées sont reprises dans l'AGW du 16 juillet 2020.

## 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.

## CHIFFRES-CLÉS



**68**  
KILOMÈTRES  
DE MURS ANTI-BRUIT



**310**  
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.



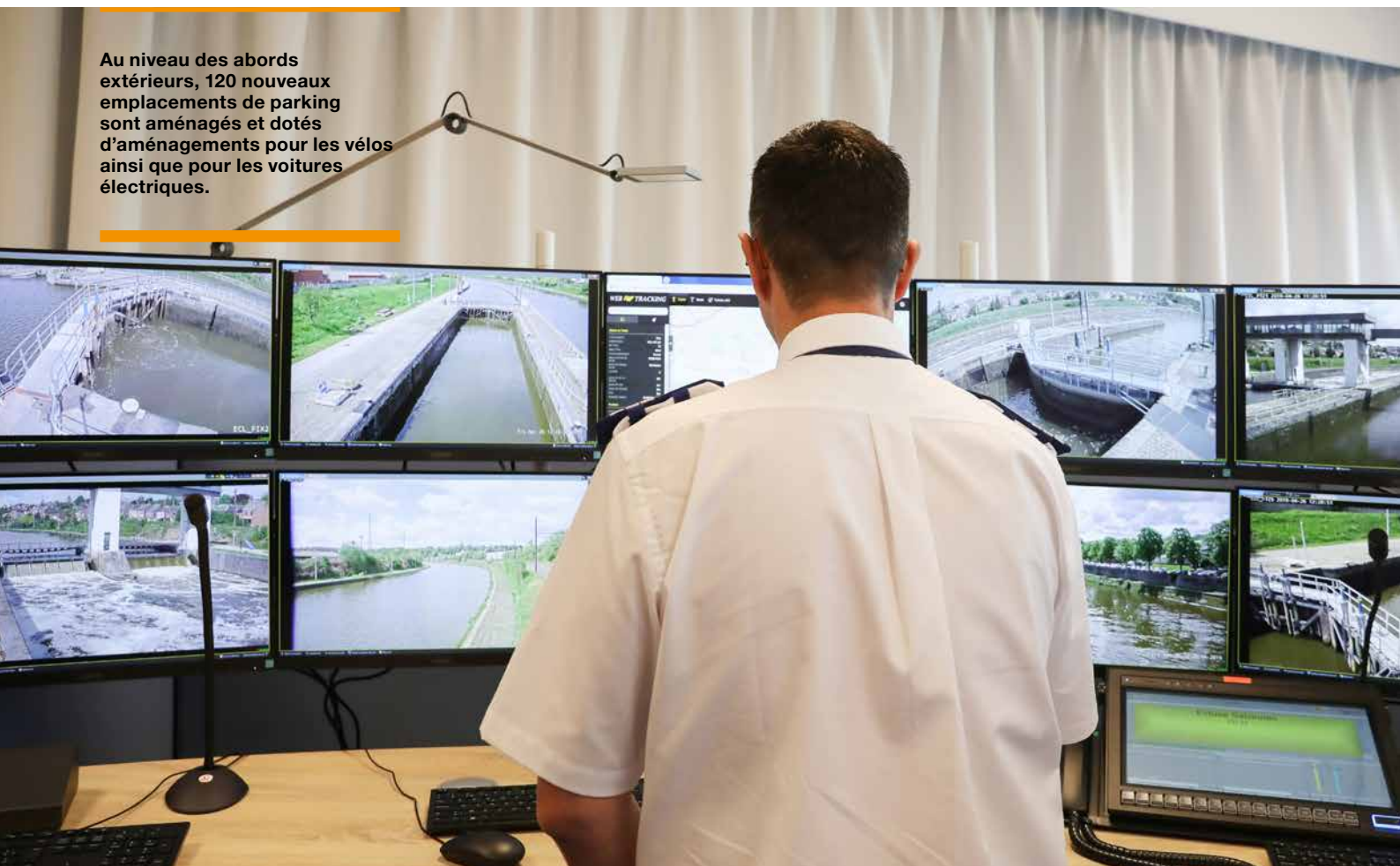


---

# **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.

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.





**LA SALLE DE PERMANENCE DU TRAFIC ROUTIER AVEC SON EMBLÉMATIQUE MUR D'ÉCRANS SE SITUE DÉSORMAIS AU 3<sup>IÈME</sup> ÉTAGE DU NOUVEAU BÂTIMENT.**

Situé à proximité de l'échangeur autoroutier de Daussoulx, 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<sup>ÈME</sup> ÉTAGE, CŒUR NÉVRALGIQUE**

La salle de permanence du trafic routier avec son emblématique mur d'écrans se situe désormais au 3<sup>e</sup> 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 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 m<sup>2</sup> 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, le bâtiment existant, jouxtant la nouvelle extension, a lui aussi bénéficié d'un sérieux « lifting » avec l'objectif d'offrir une vision globale et unifiée de l'architecture : les châssis de fenêtre ont été remplacés, un crépi isolant a été placé sur les murs extérieurs et la couverture de toiture a été entièrement remise à neuf. En ce qui concerne l'intérieur, le cloisonnement et les parachèvements ont été revus et un nouveau système de chauffage ainsi qu'une nouvelle ventilation ont été installés. Ces travaux de rénovation ont été finalisés en 2020.



**5**  
NIVEAUX

**900 m<sup>2</sup>**  
PAR ÉTAGE

**4.500 m<sup>2</sup>**  
DE SUPERFICIE TOTALE

### **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.
- D'autres services du SPW Mobilité et Infrastructures.



---

# 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.



**ÉCLAIRER BIEN  
ET SANS DÉFAUT**



**ÉCLAIRER  
JUSTE**



**ÉCLAIRER  
DURABLE**



**ÉCLAIRER  
INNOVANT**



**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.

Ce Plan Lumières consiste à remplacer l'éclairage qui équipe actuellement les 2.700 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 est modulable

- ▷ de manière préprogrammée sur la majorité du réseau, en fonction de la fréquentation préenregistrée sur ces axes ;
- ▷ de manière instantanée à certains endroits stratégiques du réseau grâce à des équipements de terrain.

Enfin, chaque point lumineux pourra être télé-géré instantanément depuis le centre Perex.

## LE REMPLACEMENT PAR DES LUMINAIRES LED PERMETTRA DE RÉALISER :

**76%**  
ÉCONOMIE D'ÉNERGIE  
**166.000 t**  
DIMINUTION ÉMISSIONS CO<sub>2</sub>



## PUBLICA AWARDS

En décembre 2020, le Plan Lumières 4.0 a été primé aux « Publica Awards », qui récompensent les meilleurs projets publics. Il s'est vu décerner le bronze dans la catégorie « Corporate Responsibility ».



---

## **ALERTE LUMINEUSE EN CAS DE CONDUCTEUR FANTÔME**

**Le 19 mars, un système d'alerte lumineuse mis en place dans certaines bretelles de sortie des autoroutes en cas de détection de conducteur circulant à contresens était présenté aux médias lors d'une conférence de presse tenue en présence de Madame Valérie De Bue et Monsieur Philippe Henry, respectivement Ministres wallons en charge de la Sécurité routière et de la Mobilité.**

**D'ici le 15 mai 2021, 40 bretelles d'autoroutes seront équipées de ce dispositif de détection de conducteur fantôme. D'ici 2023, ce seront près de 300 bretelles qui comprendront cette innovation inédite.**

**Concrètement, lorsqu'un véhicule s'engagera à contresens dans une bretelle dotée de cette technologie, il sera directement détecté grâce à une caméra qui équipe un des poteaux des luminaires. L'éclairage présent sur la bretelle se mettra simultanément à clignoter afin d'alerter à la fois le conducteur distrait et les autres usagers de la présence d'un danger.**

**Cette technologie enverra également un signal au Centre PEREX. Ce signal sera aussi émis en journée pour 120 de ces bretelles.**



## **EMPLOIS ET FORMATIONS**

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

---

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. 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 CO<sub>2</sub>, 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 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.





**EN MARS 2021,**

**27.000**

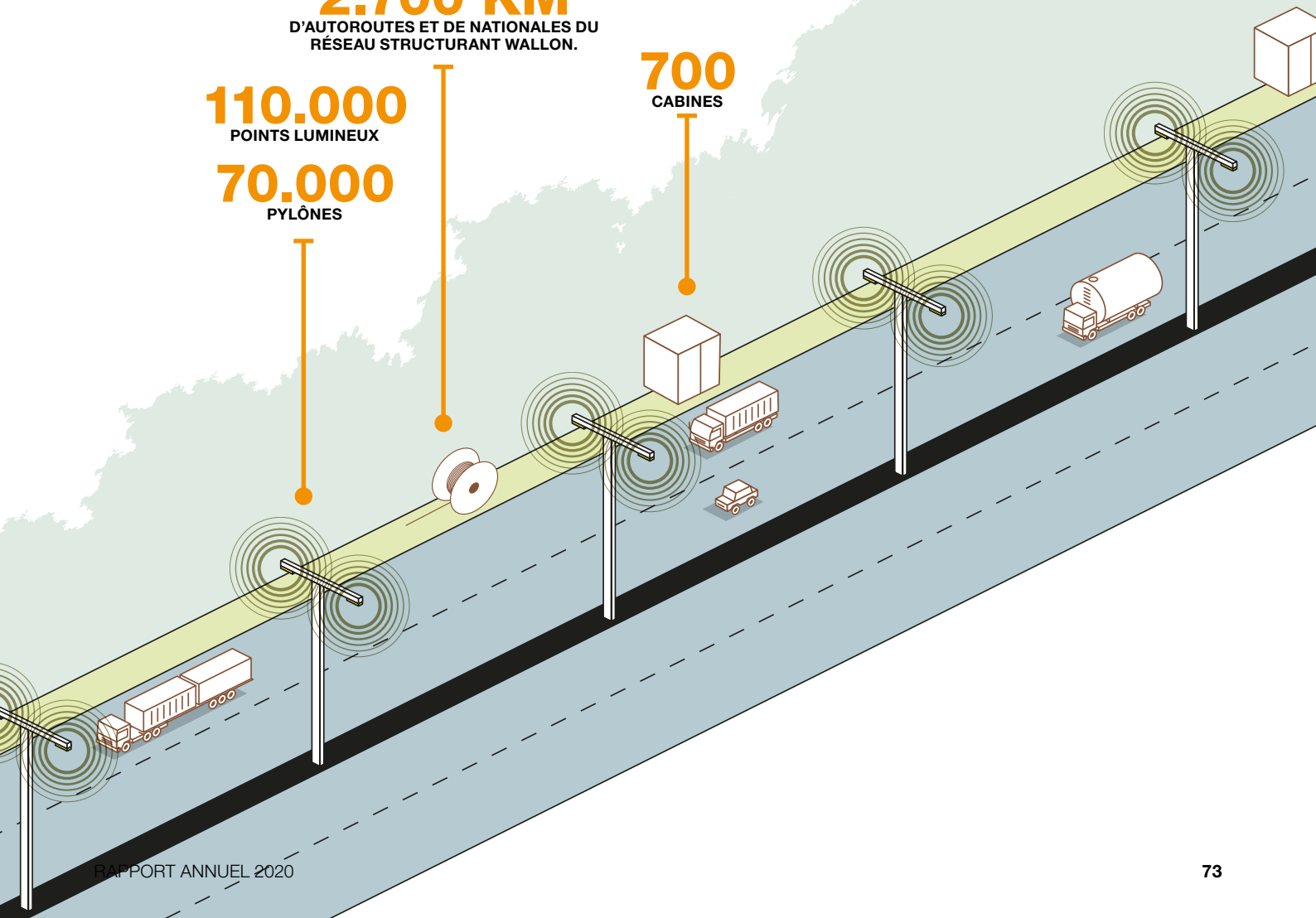
POINTS LUMINEUX ÉTAIENT  
MODERNISÉS, CE QUI  
REPRÉSENTE ENVIRON 780 KM DU  
RÉSEAU.

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





# 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 la vision FAST de la Région wallonne (cf. page 51) et est construit sur 5 axes :

	<b>SÉCURITÉ</b>	→ 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.
	<b>FLUIDITÉ ET GESTION DU TRAFIC</b>	→ Gérer au mieux l'usage du réseau en fonction des ressources disponibles. Anticiper puis gérer selon la situation actuelle.
	<b>INFORMATION DES USAGERS</b>	→ Disposer d'une information fiable sur les conditions de circulation avant et pendant le trajet.
	<b>ENVIRONNEMENT</b>	→ 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.
	<b>VALEUR AJOUTÉE</b>	→ 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.

• **Le projet Trademex** : depuis le premier semestre 2019, une centaine de nouveaux dispositifs électromécaniques ont fait progressivement leur apparition sur les (auto)routes wallonnes. Ils sont installés sur une potence placée à côté de la bande d'arrêt d'urgence et revenant par-dessus. Ils permettront notamment d'améliorer la mobilité de demain !

Ces installations permettent 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 concernant 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).

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



• **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 en mai 2019. 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 a été 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 a quant à lui été 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 BAU).

Des dispositifs électromécaniques permettent de vérifier si ces consignes sont bien respectées.

Ce projet pilote a fait l'objet d'une évaluation en 2020. Ses résultats et les adaptations qui en découlent seront présentés dans le courant du second semestre 2021.



## IMPACTS POSITIFS :



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE =**  
diminution du nombre d'accidents



**ENVIRONNEMENT =**  
diminution des émissions de CO<sub>2</sub>



**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



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.

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

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, devrait 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 €63,3 millions 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

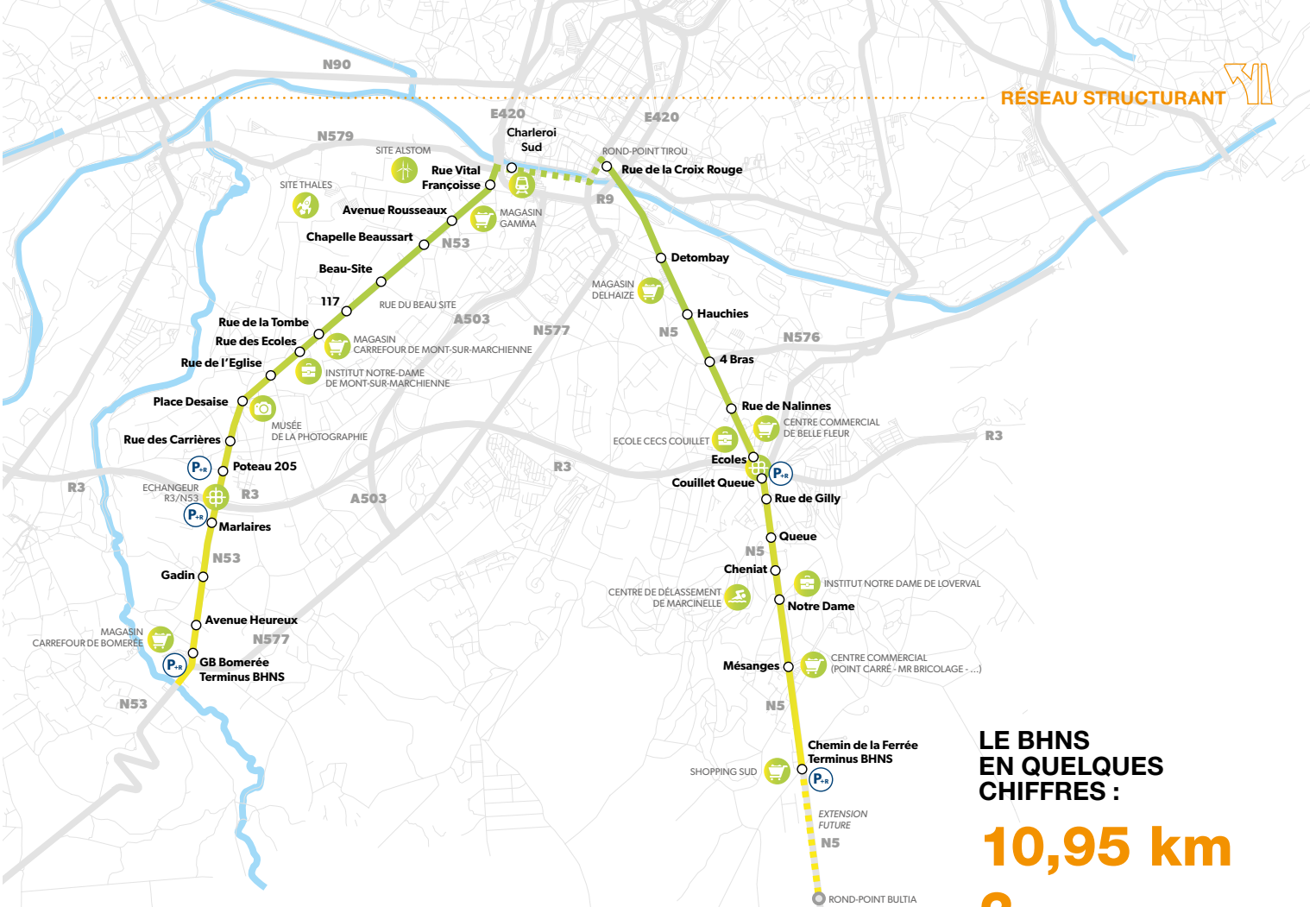
(€5 millions) et l'exploitation de la ligne (€1,6 millions/an).

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

### **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





### 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.

### 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

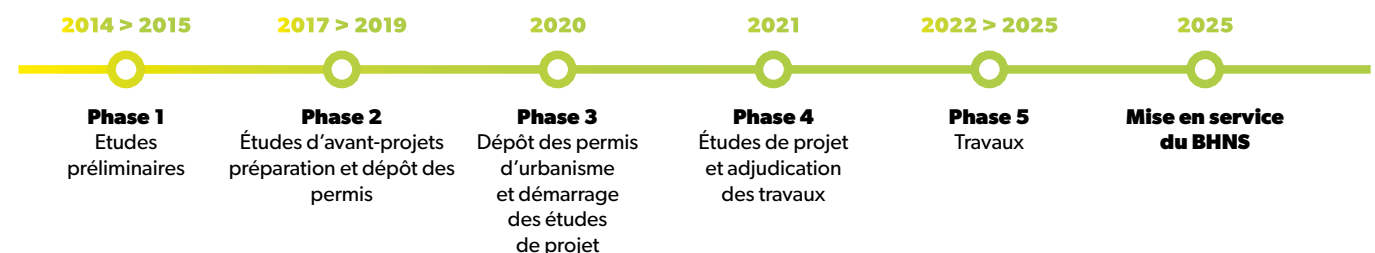
**19.000** HABITANTS DESSERVIS

**1** BUS TOUTES LES 10 MINUTES

**FIN JANVIER 2021 :**  
dépôt de la demande de permis auprès de la Région wallonne.

**DU 22 MAI AU 22 JUIN 2021 :**  
réalisation des enquêtes publiques dans les communes désignées par le fonctionnaire délégué de la Région wallonne

Plus d'information : [bhnscharleroi.be](http://bhnscharleroi.be)



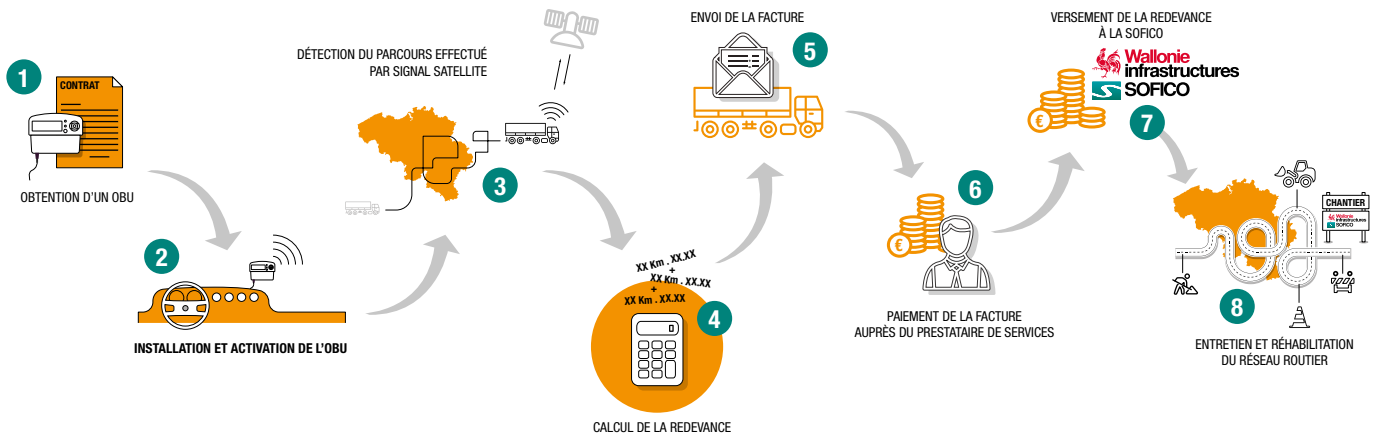


---

# *La perception de* **LA REDEVANCE POIDS LOURDS**

Depuis le 1er 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.





Depuis le 1er 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.

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 initier 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 les 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 types 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.

## RÉPARTITION DE LA FLOTTE PAR ORIGINE

Après cinq ans de fonctionnement du prélèvement kilométrique, nous pouvons constater une très grande stabilité concernant l'origine des flottes de véhicules circulant sur le réseau structurant wallon.

Bien que de légères fluctuations soient constatées d'un mois à l'autre, 42% des trajets sont effectués par des poids lourds immatriculés en Belgique.

La majorité des kilomètres sont ensuite repartis entre les acteurs des Pays de l'Est tels que la Pologne, la Roumanie, la Lituanie et la Slovaquie. Ces quatre pavillons absorbent ainsi à eux seuls près d'un quart des flux enregistrés.

La part de marché des pays limitrophes (France, Pays-Bas et Allemagne et Luxembourg) a régressé au profit des pavillons des pays de l'Est et se trouve actuellement aux alentours de 20%.

**42%**  
DES TRAJETS SONT EFFECTUÉS PAR DES POIDS LOURDS IMMATRICULÉS EN BELGIQUE.

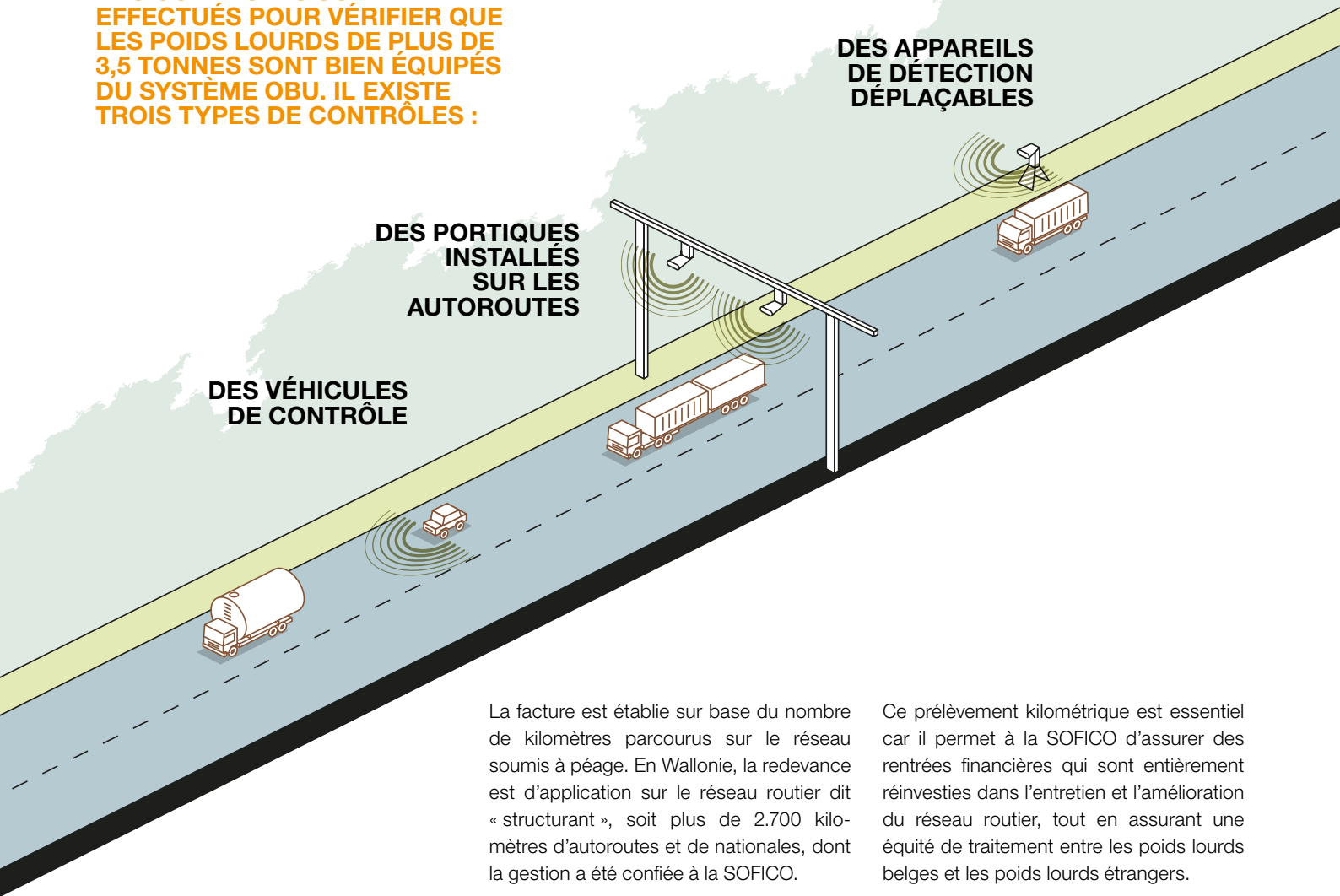


**DES CONTRÔLES SONT EFFECTUÉS POUR VÉRIFIER QUE LES POIDS LOURDS DE PLUS DE 3,5 TONNES SONT BIEN ÉQUIPÉS DU SYSTÈME OBU. IL EXISTE TROIS TYPES DE CONTRÔLES :**

**DES APPAREILS DE DÉTECTION DÉPLAÇABLES**

**DES PORTIQUES INSTALLÉS SUR LES AUTOROUTES**

**DES VÉHICULES DE CONTRÔLE**



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.

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.

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 :

Grâce au prélèvement kilométrique, la SOFICO dispose maintenant de données plus précises sur le transport de marchandises sur son réseau routier.

- ▶ Des portiques installés sur les autoroutes ;
- ▶ Des appareils de détection déplaçables ;
- ▶ Des véhicules de contrôle.

### **VERDISSEMENT DE LA FLOTTE ET CLASSE EURO**

Un des objectifs affichés en 2016 lors de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique était l'amélioration des performances environnementales des véhicules.

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

En se basant sur les chiffres de prélèvement kilométrique, nous pouvons constater une forte mutation de la structure des flottes et conclure que les camions circulant en Wallonie ont fait une grande avancée environnementale ces dernières années.

### **INDEXATION ANNUELLE :**

Depuis le 1er janvier 2021, une indexation moyenne de 0,9% a été appliquée au tarif de base et aux différentes variables du prélèvement kilométrique. Le tarif par kilomètre parcouru, calculé en fonction du poids et de l'émission de pollution du véhicule varie entre €0,08 et €0,214.

Les statistiques ont ainsi montré un renouvellement progressif des poids lourds d'occasion vers les classes Euro plus performantes, globalement pour l'ensemble

***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.***



des catégories de MMA, en particulier pour la classe EURO VI. Ainsi il ressort qu'en 2020, plus de 95% des kilomètres parcourus le sont par des véhicules répondant aux normes EURO 5 (01/10/2009) et EURO 6 (01/01/2014) dont 80 % 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 4 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 15%, tandis que la proportion des kilomètres parcourus par les camions Euro 6 sur la même période est passé de 32% à 82% en décembre 2020.

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.

Le prélèvement kilométrique, bien qu'il ne puisse être considéré comme le seul facteur, aura donc clairement encouragé les transporteurs à rendre leur flotte plus verte.

### MASSIFICATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Parallèlement, le gabarit des véhicules a également évolué. Pour rendre leurs trajets toujours plus efficaces, les transporteurs utilisent de préférence des poids lourds d'une masse maximale autorisée (MMA) 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



**1,85**

MILLIARDS DE KILOMÈTRES ONT ÉTÉ PARCOURUS SUR LE RÉSEAU « STRUCTURANT » WALLON EN 2020, CE QUI REPRÉSENTE UNE RECETTE DE €252,8 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.





# **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 vu 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



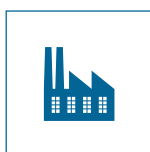
Les universités francophones et 18 hautes écoles en Wallonie



La RTBF et la BRF



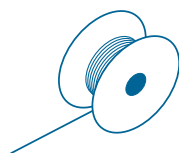
Une vingtaine de sites hospitaliers situés en Wallonie et à Bruxelles



103 zonings en Wallonie



Des autorités locales (province, police)



### LA SOFICO, AU CŒUR DES RÉSEAUX

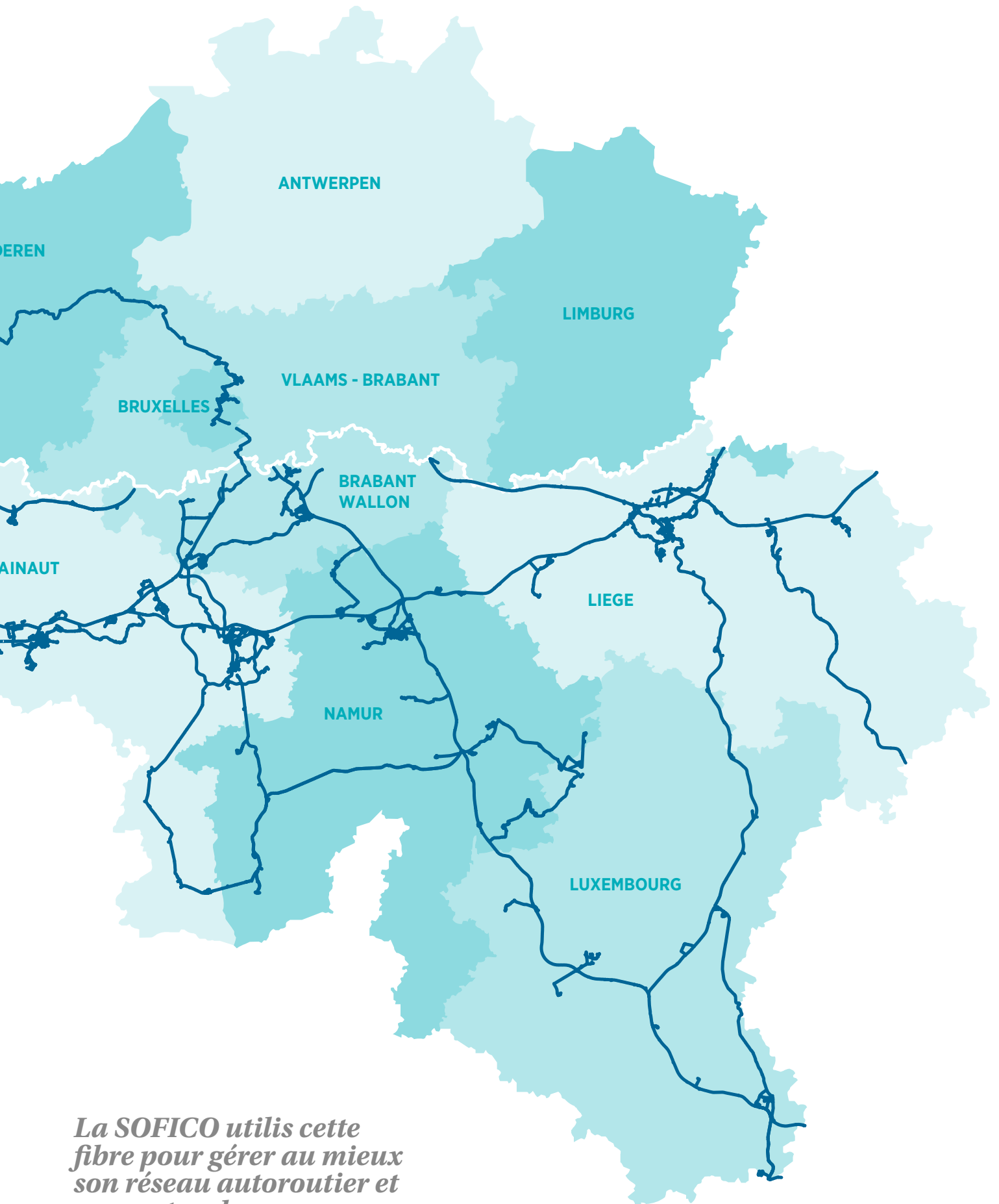
Aujourd'hui le réseau de fibre optique géré et valorisé par la SOFICO représente environ 4.000 kilomètres de câbles et couvre l'ensemble du territoire wallon, Bruxelles et une petite partie de la Flandre (les villes de Gand et Anvers principalement).

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.



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





## Plan stratégique fibre optique

Poursuivant sa réflexion sur ses activités télécoms, la SOFICO a déployé dès 2020 un nouveau Plan stratégique reposant sur :

- 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 RFO pour la gestion du réseau structurant et son adaptation à l'ITS, ainsi que pour la gestion des voies hydrauliques.

Ce Plan stratégique qui se concrétisera sur 5 ans se structure en trois axes :

- La poursuite du déploiement du réseau fibre optique avec la pose supplémentaire de 263 km le long du réseau structurant et de 163 km le long des voies hydrauliques, en cohérence avec les stratégies ITS et les besoins de gestion des voies hydrauliques (Perex 4.0).
- 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).

- 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 et en déployant la fibre dans 154 zonings additionnels. Au total, avec 257 zonings, la SOFICO couvrira ainsi près de 90 % (87%) des zonings wallons. La volonté est aussi d'apporter 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'autorisation 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 5ème 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 300 antennes sur le réseau fibre optique de la SOFICO.



---

**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**

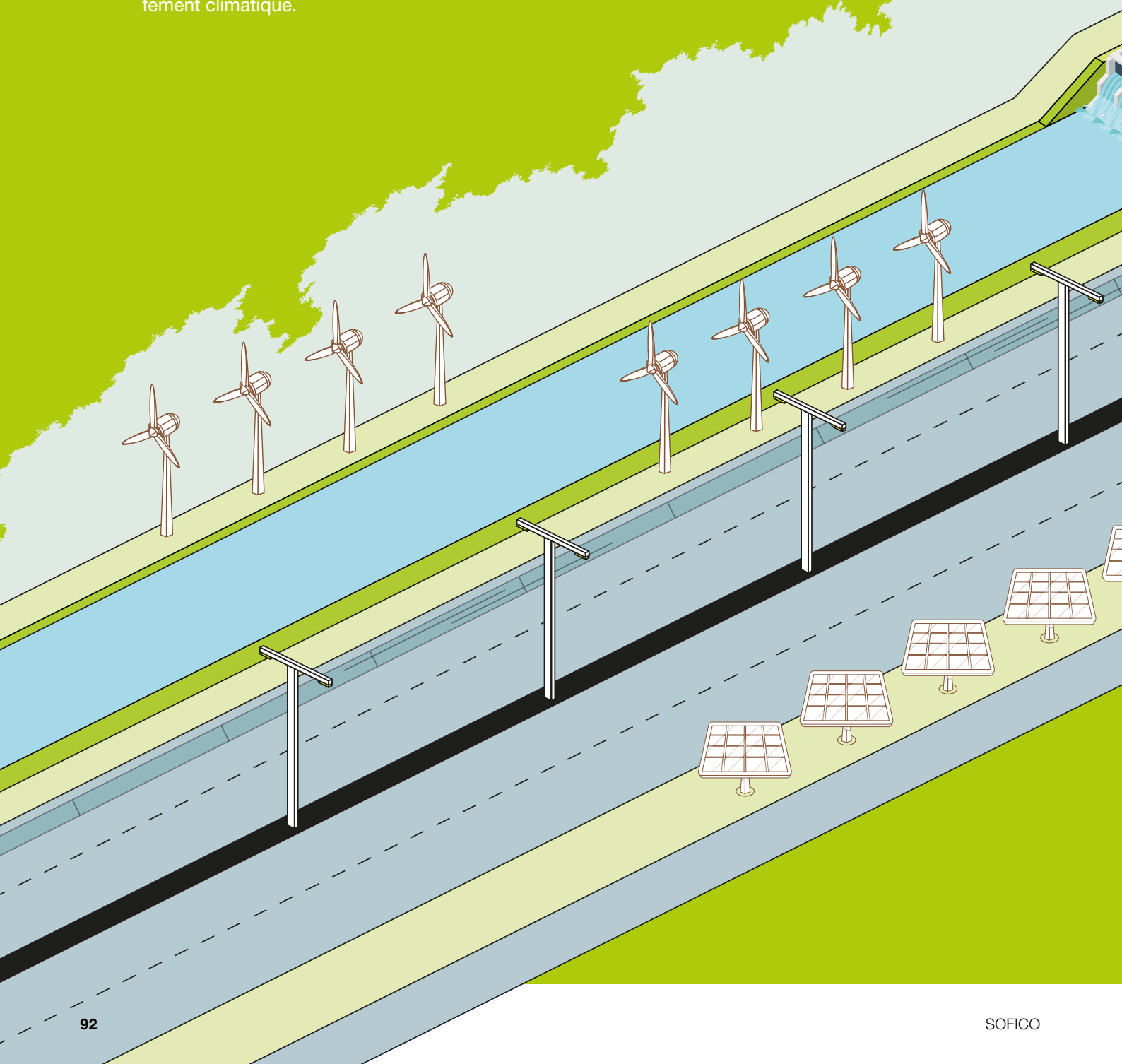
A large photograph of a hydroelectric dam with a metal truss structure across a river. The dam is surrounded by lush green trees and a rocky hillside. The water is flowing through the dam, creating white rapids. The sky is bright and clear.

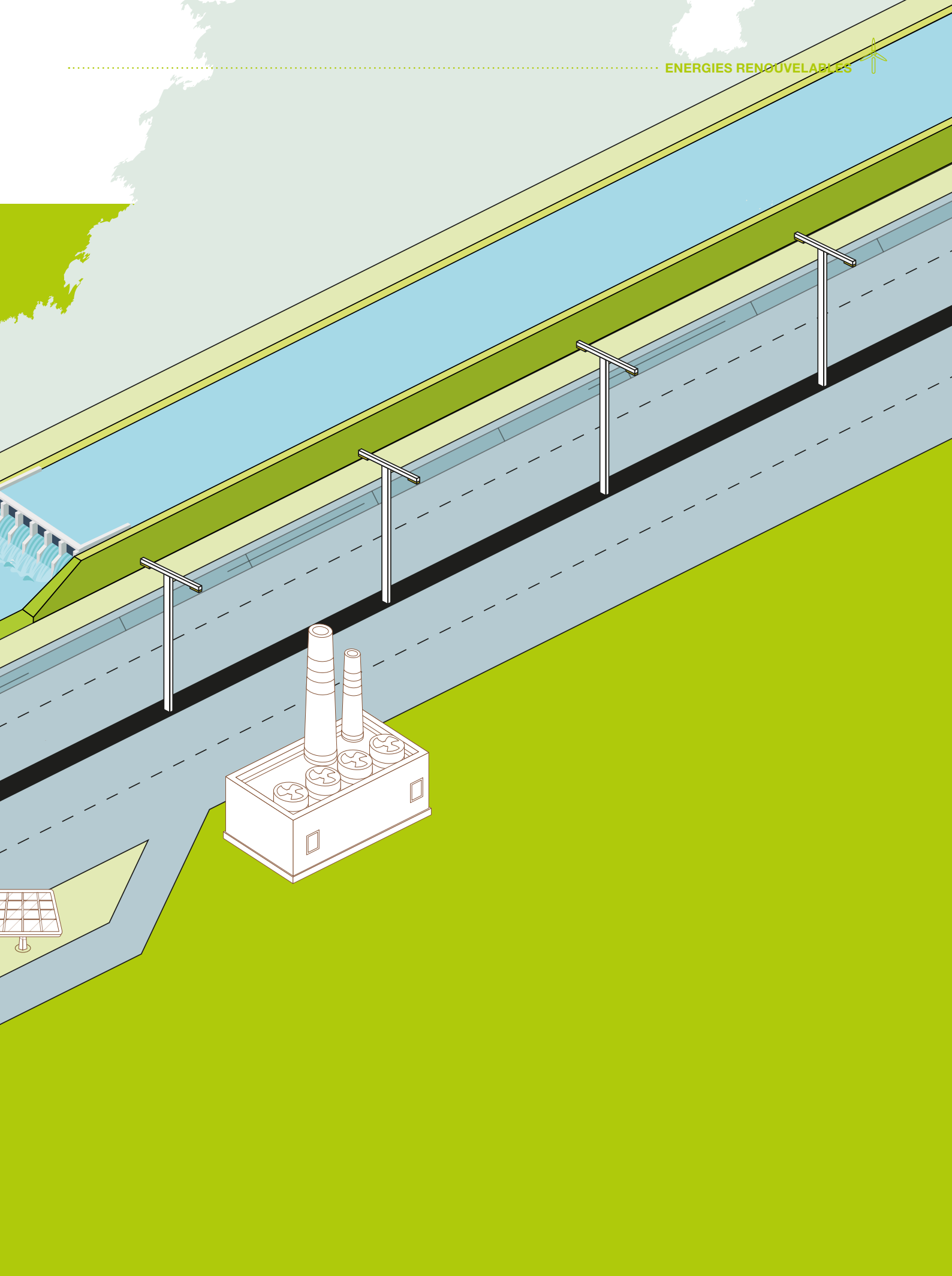
# S RENOUVELABLES



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.

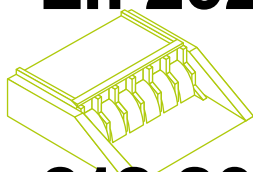






# LES CENTRALES HYDROÉLECTRIQUES

En 2020,



213.301.254 kWh



> 61.000



En 2020, les centrales hydroélectriques fluviales opérationnelles ont produit près de 213.301.254 kWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 61.000 ménages

## PRODUCTION DES CENTRALES AMOVIBLES

Ces centrales pourraient produire au total 79.800.000 kWh/an, soit l'équivalent de la consommation annuelle de près de 23.000 ménages.

10 centrales sont actuellement en fonction :

- Tailfer, Waulsort, Hastière, Hun, Houx, Anseremme (Haute-Meuse),
- Marcinelle et Monceau-sur-Sambre (Basse Sambre),
- Grosses Battes, Chanxhe (Ourthe)

## CENTRALES AMOVIBLES

La concession de chutes d'eau de certains barrages 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 d'entre eux répartis sur la Haute-Meuse, la Basse-Sambre et l'Ourthe :

- ▷ **Haute-Meuse (9)** : La Plante, Tailfer, Rivière, Hun, Houx, Dinant, Anseremme, Waulsort et Hastière
- ▷ **Basse Sambre (6)** : Salzines, Auvelais, Roselies, Montignies-sur-Sambre, Marcinelle et Monceau-sur-Sambre
- ▷ **Ourthe (3)** : Grosses-Battes, Fêche-reux-Hony et Chanxhe

## 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, Luminus pour Floriffoux et Nethys pour Lixhe, Monsin, Ivoz-Ramet, Ampsin, Andenne et Grands-Malades.

## CENTRALE DE POMPAGE-TURBINAGE

La centrale de la Plate-Taille est l'une des rares à pouvoir stocker une capacité élevée d'énergie.

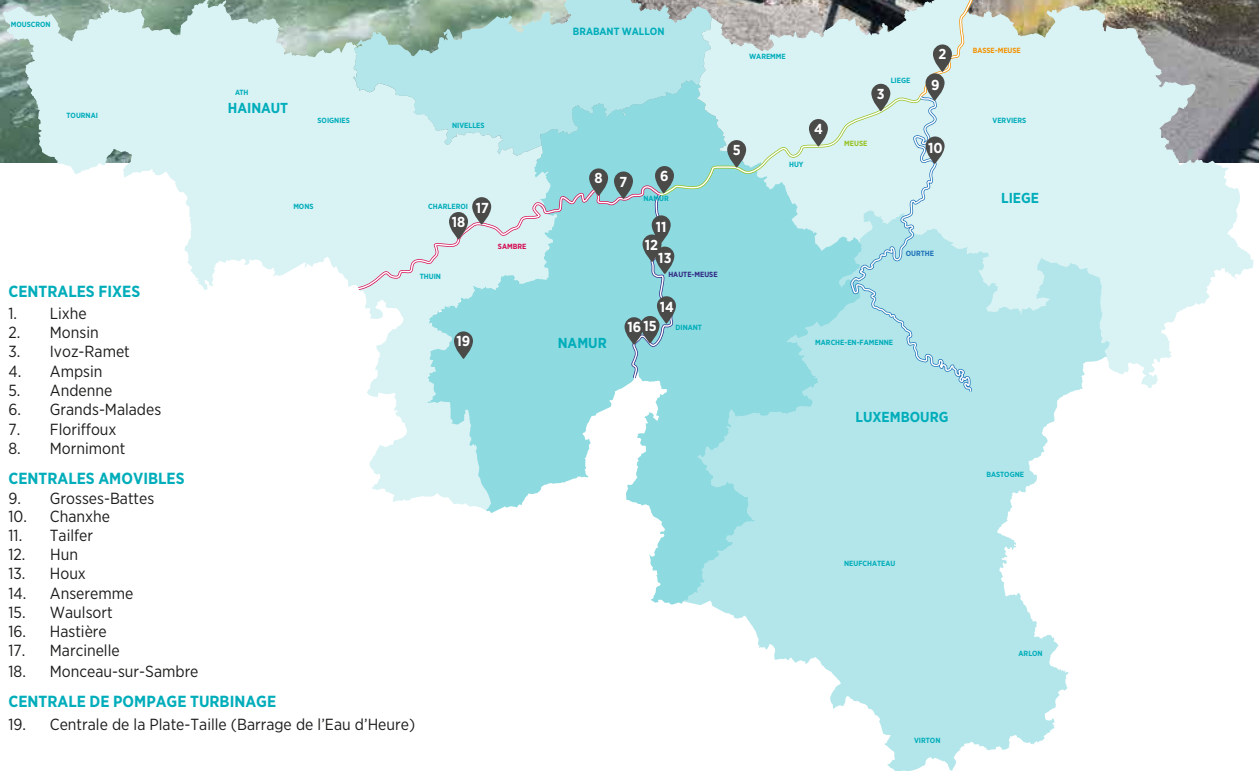
## 3 NOUVELLES CENTRALES AU PREMIER TRIMESTRE 2021

Le 27 janvier 2021, la centrale des grosses-Battes, sur l'Ourthe, a été inaugurée en présence du Ministre wallon de l'Energie, Monsieur Philippe Henry. Cette nouvelle centrale doit produire environ 4.400.000 kWh/an, soit la consommation annuelle de près de 1.300 ménages.

Le 23 février 2021, c'est la centrale d'Anseremme, sur la Haute-Meuse, qui a été inaugurée, à nouveau en présence du Ministre wallon de l'Energie, Monsieur Philippe Henry. Cette nouvelle infrastructure doit produire pour sa part près de 7 millions de kWh/an, soit la consommation annuelle de près de 2.000 ménages.

La centrale de Chanxhe, sur l'Ourthe, turbine officiellement depuis le 1er mars 2021. Elle devrait produire environ 1.600.000 kWh/an.

Les centrales de Roselies et d'Auvelais (Sambre) devraient être opérationnelles avant la fin de l'année 2021, ce qui signifie que deux tiers du programme serait alors réalisé, avec 12 centrales sur 18.





# 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-Goenies 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.

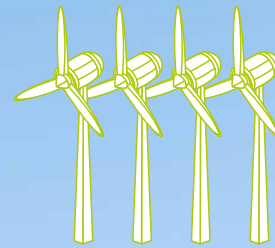
Il appartient aux concessionnaires de demander les permis uniques nécessaires à la mise en œuvre de leurs projets. Deux permis ont été accordés, ils concernent les sites d'Aische-en-Refail et de Froyennes.







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



**4 x  
2,35MW**

**=**

**+/- 5.200**



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, au début de l'année 2021, le projet concernait potentiellement 28 éoliennes sur 19 sites.



# PROJET INFRASTRUCTURES BASSES ÉMISSIONS

Le 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'énergies le(s) plus approprié(s) (biomasse, photovoltaïque, énergie éolienne...) 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 MI, 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 relative à ce projet. Après une analyse des dossiers sur base des critères de sélection qualitative, cinq candidats ont été retenus en avril 2020 par le CA de la SOFICO.

## 4

**EN JANVIER 2021, QUATRE CANDIDATS SUR CINQ ONT ALORS REMIS UNE PREMIÈRE PROPOSITION POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS ET AMBITIONS DU PROJET « IBE ».**

La phase de dialogue proprement dite a alors été entamée. Cette 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...).

Le projet retenu devrait être connu pour la fin de l'année 2023.





# PROJET ALEGrO

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

ALEGrO emprunte 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.

Sur ces 90 kilomètres de liaison qui traversent 14 communes, 50 sont inscrits sur le territoire belge et 23 concernent le domaine public wallon. C'est la raison pour laquelle le Groupe Elia a soumis le projet à la SOFICO.

ALEGrO ouvre une voie directe entre l'Allemagne et la Belgique. Auparavant, si les réseaux autour d'Aix-la-Chapelle et de Liège étaient relativement bien développés et proches l'un de l'autre, ils n'étaient 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 est la première liaison souterraine en courant continu dans le réseau fortement maillé du centre-ouest de l'Europe. La liaison électrique souterraine traverse, 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 avaient démarré au mois de janvier 2018. La liaison a été mise en service en novembre 2020.

La SOFICO perçoit depuis une redevance en fonction de la quantité d'énergie transportée.









---

# COMMUN EXTERNE



# ICATION





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 direct avec la mission de gestionnaire du réseau structurant de la SOFICO.

En 2020, la SOFICO a évidemment adapté sa communication aux conditions sanitaires imposées par la COVID-19. Elle a ainsi notamment transformé son colloque « Mobilité post COVID » initialement prévu en présentiel en colloque digital, diffusé en direct en mars 2021 sur le site internet de RTC Télé-Liège. Ce colloque a permis de faire le point sur les premiers bilans en termes de mobilité et d'envisager l'évolution de nos modes de déplacement après la crise sanitaire que nous traversons. Il a rassemblé en direct, ou par interviews préenregistrées, un panel riche et varié d'experts des secteurs de la Santé, de l'Economie et de la Mobilité dont : l'Epidémiologiste Yves Coppieters, le porte-parole interfédéral de la lutte contre le coronavirus Yves Van Laethem, le Philosophe Guy Haarscher, l'Economiste Etienne de Calla-

taÿ ou encore l'Administrateur délégué de l'Union wallonne des entreprises Olivier de Wasseige. Plus de 400 spectateurs ont suivi en direct ces échanges et presque autant en différé. Suite à la qualité des débats menés, RTC Télé-Liège a retransmis le colloque de la SOFICO en télévision.

### 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...

## **PRIX ENTREPRISE**

En décembre 2020, la SOFICO s'est vu décerner le « Prix Entreprise » de l'Union Professionnelle des Métiers de la Communication (UPMC). Ce Prix distingue une entreprise liégeoise qui, par une action de communication externe ou interne, a conçu une manière remarquable de communiquer sur elle-même, avec un impact réel sur sa notoriété. Cette distinction est venue récompenser la qualité de l'ensemble des actions de communication menées en 2019. Il s'agit donc d'une belle reconnaissance émanant de professionnels de la communication.

EN 2020,  
DE JANVIER À DÉCEMBRE INCLUS :



100

**DÉPÊCHES  
PUBLIÉES PAR  
L'AGENCE BELGA  
(EN FRANÇAIS ET  
EN NÉERLANDAIS)**



23

**INTERVENTIONS EN  
TÉLÉVISION**



570

**PRÈS DE 570  
ARTICLES PARUS EN  
LIGNE**



**480** →

**ARTICLES PARUS DANS  
LES ÉDITIONS PAPIER  
DES QUOTIDIENS  
FRANCOPHONES**

*Selon le moteur de recherche Gopress*

**SUDPRESSE**

est le quotidien qui a le plus mentionné la SOFICO, avec près de 220 articles

**L'AVENIR**

avec plus de 140 articles

**LA DERNIÈRE HEURE**

avec près de 70 articles

**LA LIBRE BELGIQUE**

avec 39 articles

**L'ECHO**

avec 8 articles

**LE SOIR**

avec 7 articles

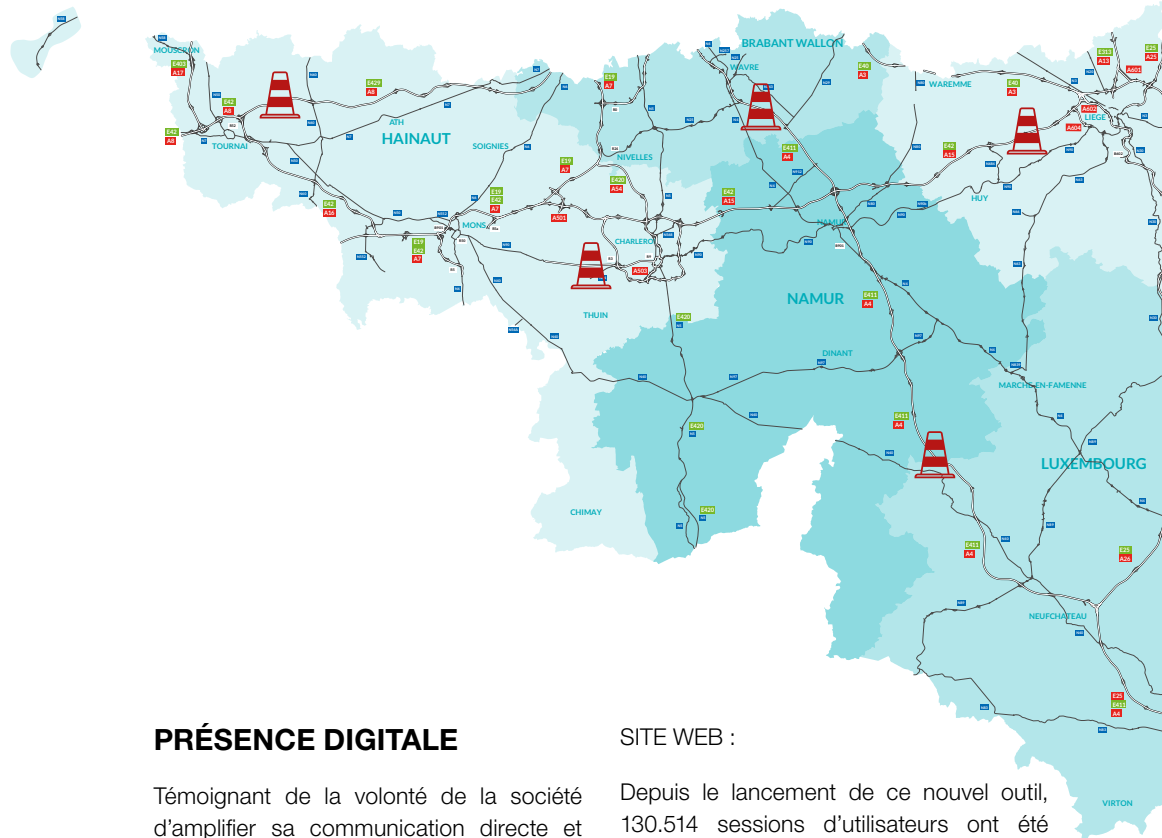


**119**

**COMMUNIQUÉS  
DE PRESSE**

119 COMMUNIQUÉS DE PRESSE ONT ÉTÉ DIFFUSÉS PAR LE SERVICE COMMUNICATION DE LA SOFICO





## PRÉSENCE DIGITALE

Témoignant de la volonté de la société d'amplifier sa communication directe et bidirectionnelle avec le grand public et notamment avec les usagers du réseau structurant, la SOFICO est présente depuis avril 2018 sur Facebook et Twitter.

Un site internet intégrant des newsletters par thématique ou par région (chantiers) a été mis en ligne en mars 2019. Il dispose également d'une carte dynamique représentant les grands chantiers du réseau structurant.

Ce développement digital est allé de pair avec celui de la banque d'images et de vidéos de l'entreprise.

## SITE WEB :

Depuis le lancement de ce nouvel outil, 130.514 sessions d'utilisateurs ont été enregistrées, pour un nombre d'utilisateurs porté à 100.867, ce qui prouve que le site compte de nombreux habitués. De plus, la moyenne de connexions journalières est de 180 depuis la mise en ligne du site.

Parmi les pages les plus visitées, on retrouve la carte dynamique des chantiers, avec environ 83.421 vues, qui se place devant la page d'accueil qui recueille près de 58.644 clics.

Enfin, sur les 85.872 appareils qui se sont connectés au site web, 49.661 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.



**100.867**

**NOMBRE D'UTILISATEURS**



**180**

**CONNEXIONS JOURNALIÈRES**



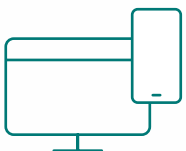
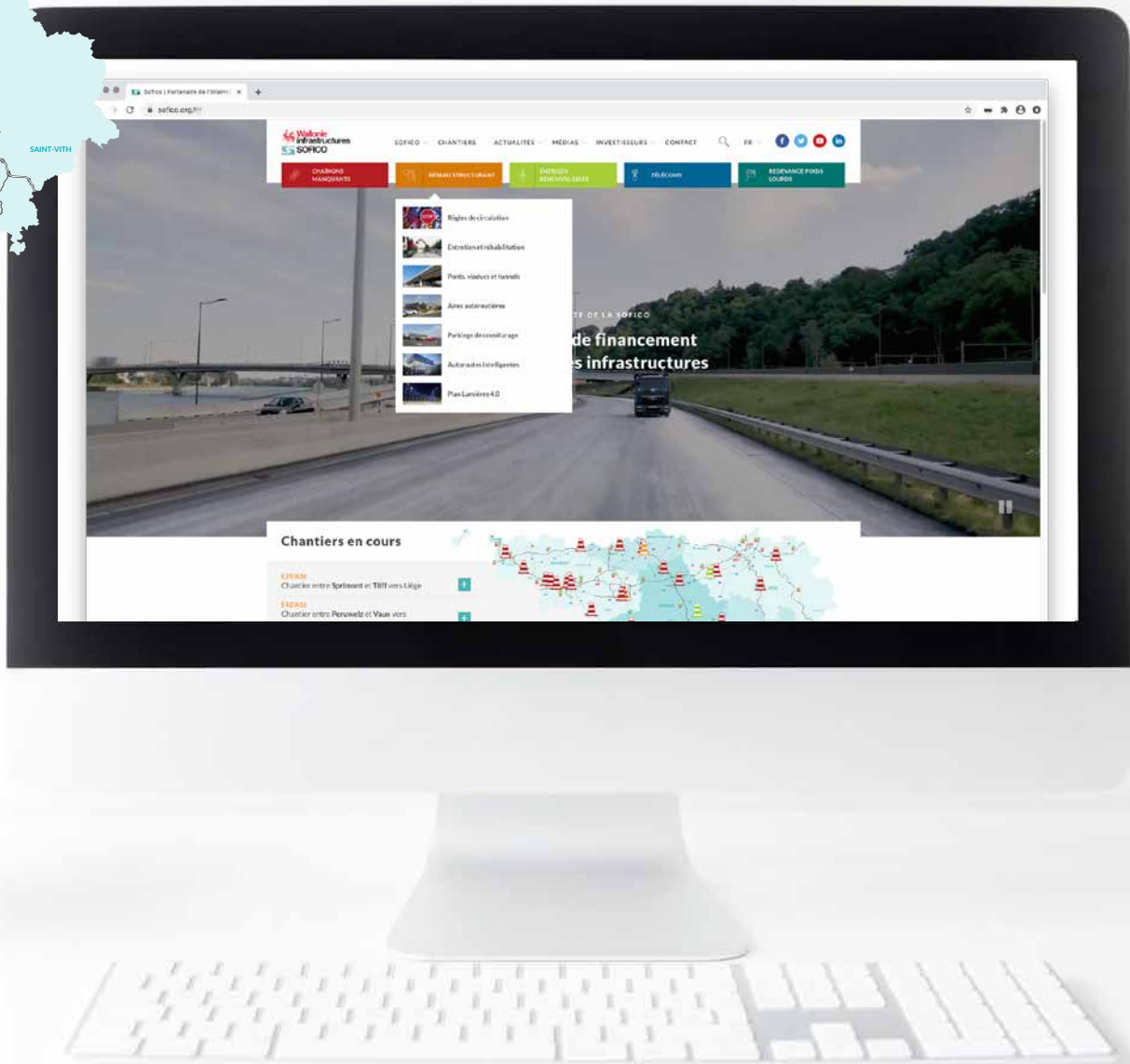
**58.644**

**VUES DE LA PAGE D'ACCUEIL**



**83.421**

**CLICS SUR LA PAGE DES CHANTIERS**



**85.872**

**APPAREILS CONNECTÉS  
AU SITE WEB**



**49.661**

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



**36.211**

**CONNEXIONS DEPUIS  
SMARTPHONES OU  
TABLETTES**





### Sofico est à Sprimont.

17 août 2020 · 🌐

🚧 E25/A26 ⚠️ Placement d'un nouveau revêtement en asphalte à haute performance acoustique entre Sprimont et Tilff dès ce lundi 24 août

🔹 Vers Lux : circulation réduite à 2 voies entre Tilff et Beaufays, 1 voie entre Beaufays et Sprimont voie (vitesse max : 90 km/h)

🔹 Vers Liège :

- circulation réduite à 1 voie entre Sprimont et Beaufays, 2 entre Beaufays et Tilff (vitesse max : 70 km/h - 50 km/h dans les accès et chicanes)

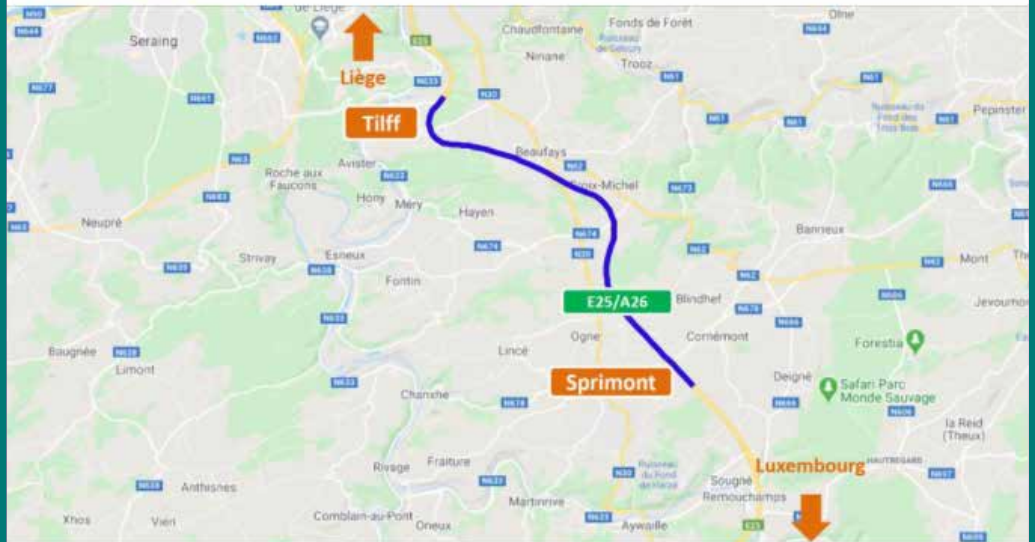
- fermeture de l'accès 45 Sprimont

- fermeture de la sortie 44 Gomzé-Andoumont

👉 Fin octobre

📄 <https://sofico.org/fr/chantiers/...>

Avis aux habitants de la Commune d'Esneux, Commune de Sprimont, Commune de Chaudfontaine



**Sofico**

Entreprise de services publics



Envoyer un message

## SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX :

En janvier 2021 :



+ DE 9.000 ABONNÉS



PRÈS DE 300 ABONNÉS

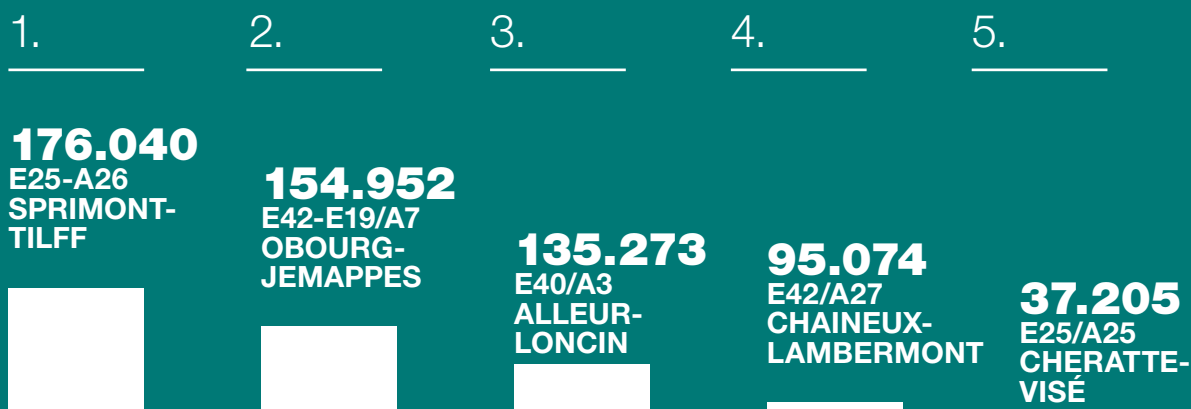


PLUS DE 360 ABONNÉS

En 2020, sur Facebook, la publication concernant le chantier sur l'E25-A26 Sprimont-Tilff est celle qui a suscité le plus de vues (176.040), tandis que la campagne menée en mars 2020 sur l'importance de ralentir à hauteur des chantiers a engrangé le plus de clics (33.790) et de réactions (3.845).

Les cinq chantiers qui ont suscité le plus de vues sont les suivants :

### CINQ CHANTIERS LES PLUS ACTIFS SUR FACEBOOK



## IMPACT DES DIX PREMIÈRES PUBLICATIONS SUR FACEBOOK ENTRE JANVIER ET DÉCEMBRE 2020

	Sujet	Type de publication	Portée	Réactions	Clics
1	E25/A26 Sprimont-Tilff	Lancement	176040	2365	10003
2	E42-E19/A7 Obourg-Jemappes	Update	154952	3109	18008
3	Campagne mars 2020	Update	138202	3845	33790
4	E42/A27 Chaineux-Lambermont	Lancement	95074	848	3177
5	E42/A27 Chaineux-Lambermont	Update	87999	1077	3149
6	E25/A26 Sprimont-Tilff	Fermeture	71200	523	1846
7	E25/A26 Sprimont-Tilff	Fin	70374	1140	2706
8	E25-E40/A602 liaison travaux	Début	6.007		
9	N50 Réhabilitation traversée Ghlin	Début	11.465		
10	E40/A3 Mise à 4 voies Alleur-Loncine	Update	3.394		

Le chantier de l'E25/A26 Sprimont-Tilff est celui possédant le plus de publications classées dans le top 10, avec un nombre de 3.

7 publications concernent des chantiers effectués pendant l'année dans la province de Liège.



*Entre mars 2020 et mars 2021, la SOFICO a procédé à trois campagnes mensuelles d'affichage sur les 300 panneaux bordant le réseau structurant.*





## CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

Entre mars 2020 et mars 2021, la SOFICO a procédé à trois campagnes mensuelles d'affichage sur les 300 panneaux bordant le réseau structurant. Ces campagnes ont chaque fois également été déclinées dans une/des vidéo(s) diffusée(s) sur les réseaux sociaux. Elles ont également fait l'objet d'un spot radio diffusé sur Classic 21 et Vivacité.

Deux d'entre elles, menées en mars 2020 et mars 2021, rappelaient l'importance de ralentir à hauteur des chantiers. La première mettait en scène des témoignages d'agents du SPW MI.

La deuxième effectuait un focus particulier sur les chantiers de courte durée, parfois mobiles, susceptibles de surprendre les usagers et nécessitant une grande vigilance. De véritables images ont été utilisées pour marquer les esprits.

La troisième, menée en août 2020, période estivale propice aux excursions, balades et escapades de proximité, visait à sensibiliser les usagers au respect de la propreté sur l'ensemble du réseau (auto)routier structurant, comme sur les aires.



## EVÈNEMENTS



**13 ET 14 FÉVRIER 2020**

Participation pour la deuxième année consécutive au Salon des mandataires au Wex de Marche-en-Famenne, avec une mise à l'honneur des dossier « IBE » et du « Plan Lumières 4.0 ». Le salon a accueilli au total plus de 12.000 visiteurs.



**10 JUIN 2020**

20 ans de la liaison autoroutières E25-E40/A602 : conférence de presse et visite de terrain pendant une nuit dévolue à l'entretien trimestriel de la liaison. L'occasion de découvrir les coulisses de cette infrastructure et de visiter le centre Tilleuls, qui permet de surveiller et contrôler le trafic. Le Ministre wallon de la Mobilité était présent à cet événement (cf. page 43)



**26 JUIN 2020**

Organisation d'une réunion d'information à destination des candidats retenus pour participer au projet IBE (cf. page 98).



**27 JANVIER 2021**

Inauguration de la centrale hydroélectrique des Grosses-Battes, située sur l'Ourthe, à Liège, en présence du Ministre wallon de l'Énergie, Monsieur Philippe Henry (cf. page 94).



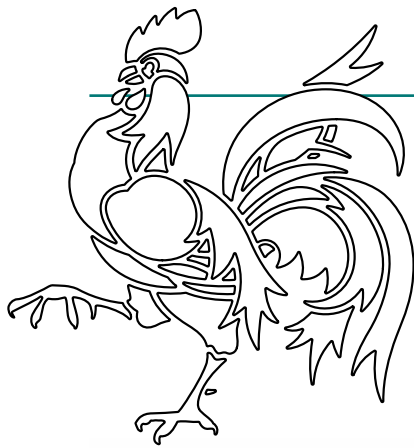
**23 FÉVRIER 2021**

Inauguration de la centrale hydroélectrique d'Anseremme, située sur la Haute-Meuse, en présence du Ministre wallon de l'Énergie, Monsieur Philippe Henry (cf. page 94).



**4 MARS 2021**

Tenue du colloque digital de la SOFICO placé sous le thème de « La Mobilité post COVID » et diffusé en direct sur le site web de RTC Télé-Liège.



**WEBINAIRE**

Plan « mobilité et infrastructures pour tous »  
2020-2026



**23 SEPTEMBRE 2020**

Participation de la SOFICO au Webinaire visant à présenter, avec le SPW MI et le Ministre wallon de la Mobilité Philippe Henry, le PIMPT 2020-2026 à la Confédération de la Construction et à la Fédération wallonne des Entrepreneurs de voiries. Il s'agissait de la première édition numérique de cette rencontre imposée par les conditions sanitaires.

**11 DÉCEMBRE 2020**

Le Plan Lumières 4.0 est primé par le bronze dans la catégorie « Corporate Responsibility » aux « Publica Awards ». Ces Awards récompensent les meilleurs projets publics (cf. page 71).

**15 DÉCEMBRE 2020**

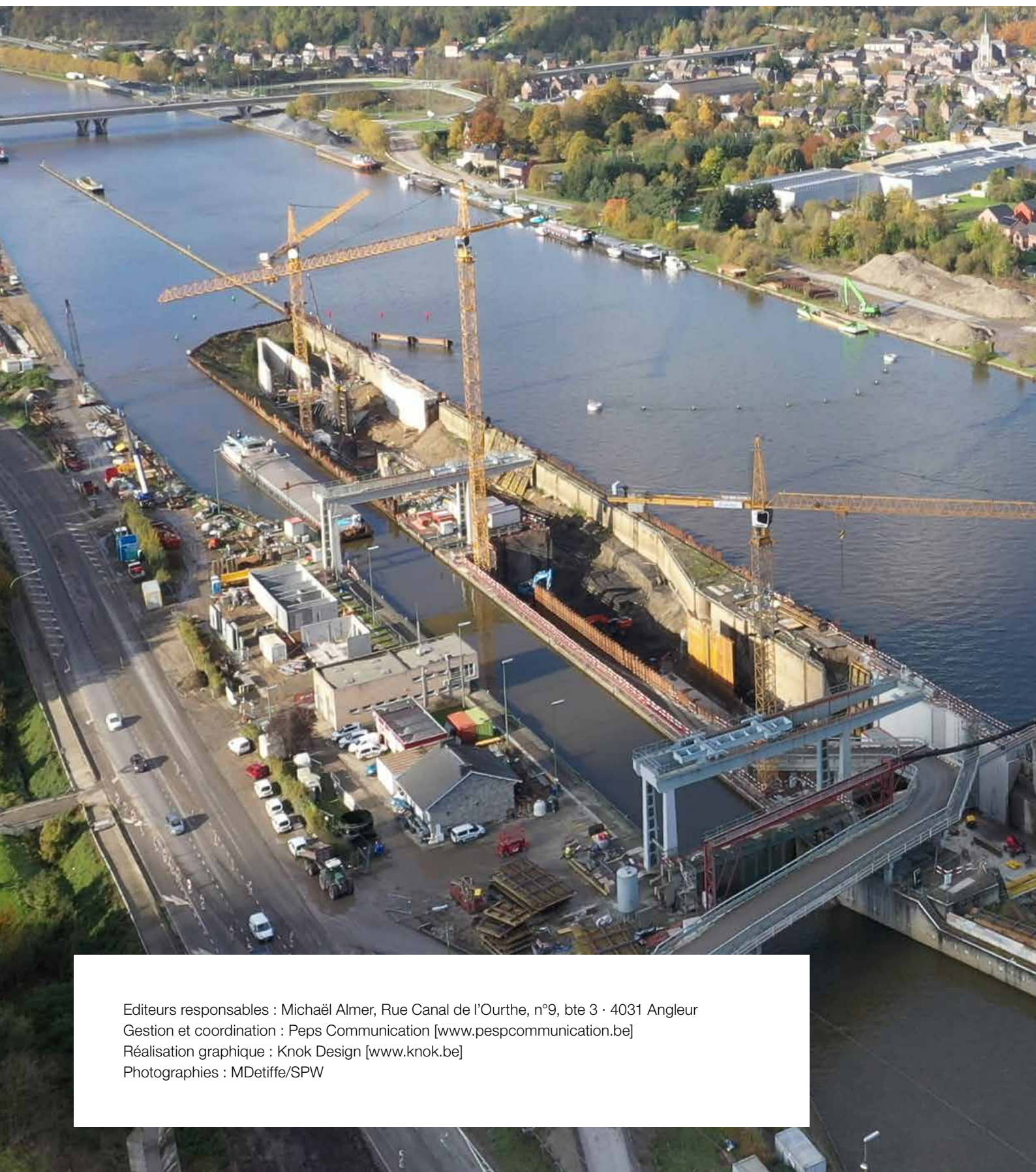
La SOFICO reçoit le « Prix Entreprise » de l'UPMC, récompensant ses actions de communication menées en 2019.



**18 MARS 2021**

Dans le cadre du Plan Lumières, présentation lors d'une conférence de presse du système d'alerte lumineuse en cas de détection de conducteur fantôme mis en place dans certaines bretelles de sortie d'autoroutes. Le Ministre wallon de la Mobilité, Monsieur Philippe Henry, ainsi que la Ministre wallonne en charge de la Sécurité routière, Madame Valérie De Bue, ont pris part à cet événement.



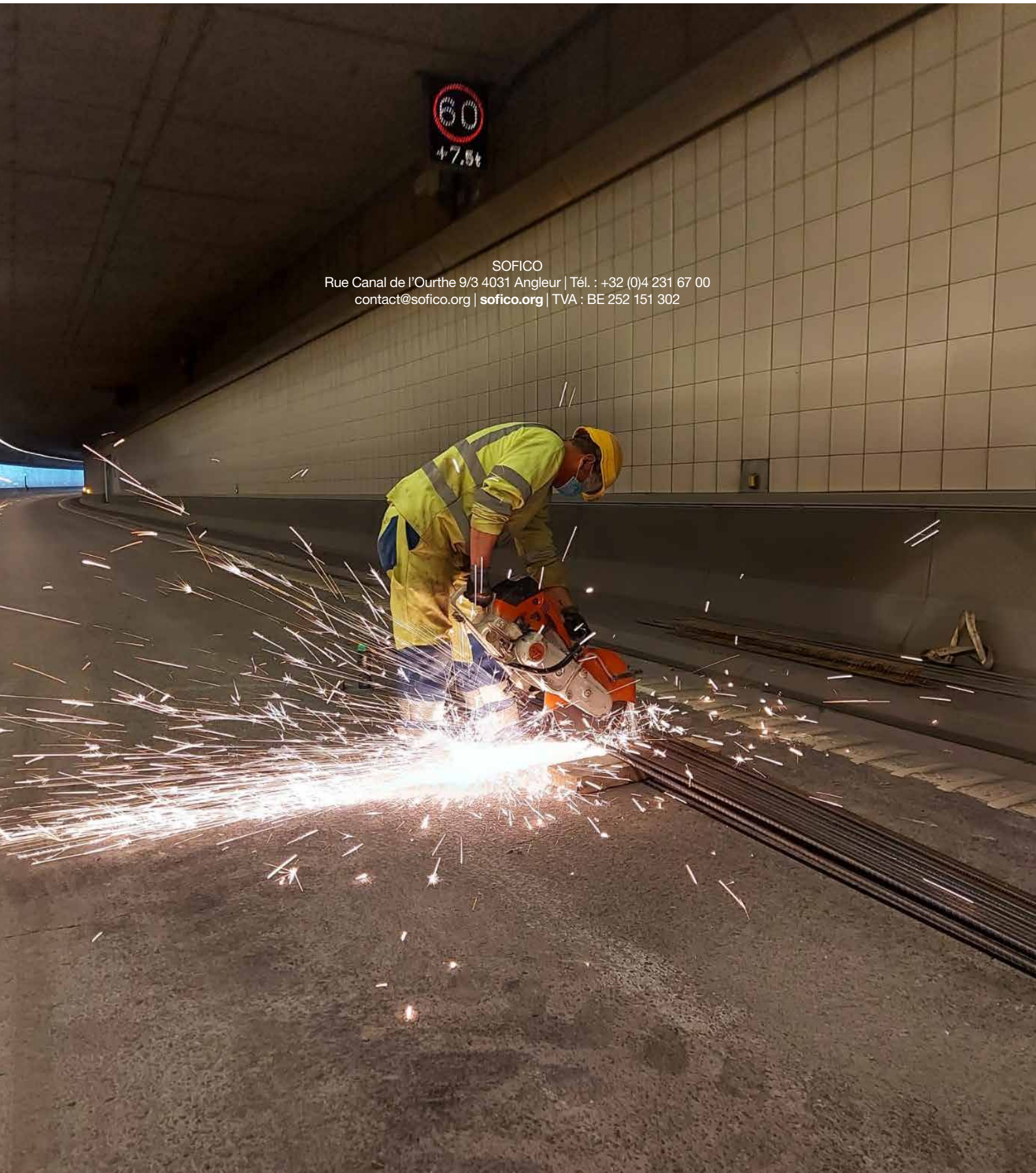


Editeurs responsables : Michaël Almer, Rue Canal de l'Ourthe, n°9, bte 3 · 4031 Angleur  
Gestion et coordination : Peps Communication [[www.pespcommunication.be](http://www.pespcommunication.be)]  
Réalisation graphique : Knok Design [[www.knok.be](http://www.knok.be)]  
Photographies : MDetiffe/SPW









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