

## La SOFICO termine de rembourser la construction de la liaison E25-E40 ainsi que le tronçon manquant de l'autoroute E429/A8.

15 avril 2016

**Le Conseil d'Administration de la SOFICO a acté aujourd'hui la fin du remboursement de deux chaînons anciennement manquants du réseau transeuropéen de transport : la liaison E25-E40, ainsi que le tronçon de 21 kilomètres de l'autoroute A429/A8. Grâce à la SOFICO, ces deux pièces manquantes du réseau routier sont en service depuis 15 ans, soit 17 ans plus tôt que planifié !**

La prise en charge en 1994 de l'achèvement de la construction de ces points stratégiques du réseau routier par la SOFICO a permis leur ouverture en 2000. « *Sans la SOFICO, ils viendraient seulement, au mieux, d'être ouverts au trafic* » souligne Jacques DEHALU, l'Administrateur délégué de la SOFICO. « *Grâce à la SOFICO, ces 2 axes ont été terminés en 6 années seulement, en 2000, et connaissent aujourd'hui une fréquentation non négligeable : en région liégeoise, la liaison E25-E40 est empruntée quotidiennement en moyenne par 70.000 à 90.000 véhicules. Elle arrive à saturation avec parfois plus de 100.000 véhicules par jour, ce qui en fait le correspondant du tunnel de Fourvière à Lyon. Source de renouveau de l'urbanisation de la ville de Liège, elle permet de désengorger le centre-ville des véhicules de transit. L'E429 est pour sa part fréquentée par près de 20.000 véhicules par jour. Tous les parcs d'activités qui bordent l'A8 sont aujourd'hui remplis.* »

Ce 5 avril 2016, la SOFICO a ainsi totalement remboursé la somme de 161 millions d'€ empruntée pour les 2 jonctions auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI), qui intervenait pour la première fois en Wallonie.

La fin de ce remboursement coïncide avec le lancement, en ce début 2016, du Plan Infrastructures 2016-2019, porté par le Ministre des Travaux publics, Maxime Prévot, avec la SOFICO et doté d'un budget total de 640 millions d'euros. Cet ambitieux plan permettra le développement, la sécurisation et la rénovation des Infrastructures



(auto)routières et fluviales wallonnes, en favorisant la création d'emplois (<http://prevot.wallonie.be/plan-infrastructures-2016-2019>).

## RAPPEL HISTORIQUE

La réalisation de ces deux chaînons manquants faisait partie des missions prioritaires de la SOFICO lors sa constitution en 1994. A l'époque, suite à la régionalisation en 1989 des matières attenantes à la gestion des travaux publics et aux transports, la Wallonie a hérité de grandes infrastructures inachevées inscrites sur la carte du réseau transeuropéen de transport et pour lesquelles des engagements avaient été conclus par les autorités nationales. Dans le même temps, les Régions étaient sollicitées pour contribuer à l'assainissement de la dette publique. La région wallonne, soucieuse d'achever ces grands chantiers et entendant assumer ses responsabilités vis-à-vis de l'Union européenne a créé un nouvel outil, la SOFICO. Cette dernière permet de substituer à l'annualité des moyens budgétaires une autre logique, portant sur des durées plus longues, dans le cadre de ce que l'on appelait à l'époque des « financements alternatifs ». Vu l'appartenance des chaînons au réseau transeuropéen de transport, ces financements alternatifs sont obtenus auprès des institutions européennes sous forme de prêts contractés à la Banque européenne d'investissement (BEI), ou de subsides via les Fonds structurels.

La SOFICO a donc été créée en 1994 pour répondre dans un premier temps au besoin de développer, dans le cadre du transfert des grandes infrastructures de l'Etat fédéral vers les régions, un outil d'optimisation de la gestion des infrastructures.

Ce modèle de gestion permet de réaliser des infrastructures dans des **temps records, à moindre coût, et de les maintenir en bon état sur le long terme**. Il en résulte en conséquence une **économie de deniers publics** et un **bénéfice social accru**.

## LA LIAISON E25-E40

Grâce à cette liaison de 12,5 kilomètres, l'axe autoroutier Amsterdam-Milan est complètement achevé.

Ce dernier maillon assure une connexion directe entre les autoroutes situées au nord et à l'ouest de l'agglomération liégeoise (E40, E42, E313) et celle de Liège-Luxembourg (E25).

Il permet aux automobilistes de traverser et contourner la Ville de Liège en toute sécurité tout en gagnant du temps. Le centre liégeois est ainsi désengorgé du trafic de transit.

Il comprend plusieurs ouvrages d'art conséquents:

- L'échangeur des Guillemins et le pont de l'Observatoire ;



- Le double tunnel sous Cointe ;
- Le pont haubané sur la Meuse ;
- Le quadrilatère de Kinkempois et la tranchée couverte du canal de l'Ourthe ;
- Le tunnel et échangeur des Grosses-Battes.

Ce chantier, qui a coûté 344 millions d'€ HTVA, a bénéficié d'un prêt de la BEI pour un montant de 99.157.409,9€ ainsi que d'un subside de l'Europe pour un montant de 5 millions d'€.

## **L'AUTOROUTE E429/A8**

En avril 2000, le tronçon de 21 kilomètres d'autoroute séparant Ghislenghien et Hacquegnies était inauguré, achevant la construction de l'axe reliant Bruxelles à Lille.

La construction totale de l'E429/A8 dans les années 90 s'avérait indispensable pour compléter le réseau routier à diverses échelles :

- Au niveau européen, elle occupe une place stratégique puisqu'elle s'inscrit dans l'euro-corridor Est-Ouest, qui relie la Grande-Bretagne à l'Allemagne, via Lille et Bruxelles ;
- Au niveau transfrontalier, elle 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 chantier, qui a coûté 97 millions d'€ HTVA, a bénéficié d'un prêt de la BEI pour un montant de 61.973.381,19 € ainsi que d'un subside de l'Europe pour un montant de 7,4 millions d'€.

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.

Le tronçon comportait une vingtaine d'ouvrages d'art (ponts et tunnels) pour franchir des obstacles comme des lignes de chemin de fer, des voiries locales ou encore la Dendre. Les tunnels qui franchissent la butte du chêne Saint-Pierre et le Bois du Carmois ont été réalisés par un système de tranchées ouvertes, ensuite remblayées, qui a permis de préserver au mieux l'environnement.

