

Rapport de gestion 2019



Table des matières

A.	Cadre général.....	4
1.	Le contexte historique de la création de la SOFICO.....	4
2.	Une réponse structurelle à de réels besoins.....	4
3.	L'évolution des missions de la SOFICO.....	5
4.	L'indispensable planification stratégique des actions.....	6
5.	Une réflexion approfondie sur les impacts socio-économiques des chantiers.....	8
6.	La mise en œuvre des principes de bonne gouvernance les plus rigoureux.....	8
6.1	La Charte de gouvernance.....	9
6.2	Le Règlement d'Ordre Intérieur du Conseil d'Administration de la SOFICO.....	10
6.3	Le Règlement d'Ordre Intérieur des Comités spécialisés.....	10
B.	Les pôles d'activités de la SOFICO.....	10
1.	Pôle routier.....	10
1.1.	Programme de résorption des chaînons manquants.....	10
1.2.	Le Plan « Routes » 2010-2016.....	11
1.3.	Le Plan « Infrastructures » 2016-2019.....	12
1.4.	Le Plan « Mobilité et Infrastructures » 2019-2025.....	12
1.5.	Les planifications spécifiques.....	13
2.	Pôle fluvial.....	16
2.1.	Le Canal du Centre et l'ascenseur de Strépy-Thieu.....	16
2.2.	L'écluse de Lanaye.....	17
2.3.	L'écluse d'Ivoz-Ramet.....	17
2.4.	Le dossier d'Ampsin-Neuville.....	18
3.	Pôle télécommunications.....	19
3.1.	Les premières orientations stratégiques.....	19
3.2.	Un développement ininterrompu des activités.....	19
3.3.	Le Plan Numérique.....	20
3.4.	Le lien avec les évolutions technologiques de la mobilophonie.....	21
4.	Pôle énergies.....	22
4.1	Programme hydroélectrique.....	22
4.2.	Plan Grand éolien.....	22
4.3.	Plan Infrastructures Basses Émissions.....	23
4.4.	Projet ALEGrO.....	24
C.	Les sources de financement des divers pôles.....	24
1.	La redevance kilométrique poids lourds.....	24
1.1.	La régularité des recettes.....	24
1.2.	L'encadrement du report de trafic.....	25
1.3.	La verdurisation des flottes de poids lourds.....	25
1.4.	La massification du transport de marchandises.....	26

1.5. L'affectation des moyens	26
2. Les autres usagers.....	26
3. Tarification des télécommunications.....	27
4. Les redevances des concessions	27
D. Analyse de l'exercice comptable 2019	28
1. Tableau des emplois et des ressources (<i>exprimés en €000</i>).....	28
2. Le compte de résultat et l'exploitation.....	28
3. Les investissements et leur financement	30
4. Evolution	31
5. Les structures bilantaires et les ratios	31
6. Les orientations pour l'année 2020	32
7. Les risques et les opportunités.....	32
8. La crise sanitaire.....	33

*
* *

A. Cadre général

1. Le contexte historique de 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.

2. Une réponse structurelle à de réels besoins

L'une des préoccupations essentielles de la SOFICO a toujours été de suivre impérativement le rythme technique des chantiers, source – l'expérience l'a d'emblée démontrée – d'économies d'échelles, indispensables à leur poursuite dans de bonnes conditions.

Dans le cadre de très gros chantiers (tels que les chainons manquants) ou de très gros programmes (Plan Routes, Plan Infrastructures...), la raréfaction des moyens ne permet pas d'atteindre cet objectif et peut être source de très nombreux freins générateurs de ralentissements des chantiers et, en conséquence, de charges fixes non souhaitées (location de matériel non utilisé, nécessité d'entreposer les pièces commandées, dédommagements en conséquence, intérêts de retard associés, frais de justice, voire faillites avérées).

Bien évidemment, la nécessité de s'adapter à la progressivité « naturelle » des chantiers entraîne, comme corollaire, celle de devoir concentrer d'importantes ressources sur des périodes plus courtes et, donc, de devoir recourir à des moyens qui viennent compléter les budgets, sous forme de « financements extérieurs », bancaires notamment.

Bien utilisés, ces types de « financements alternatifs » ont permis de relancer avec succès, lors de la régionalisation des travaux publics, des chantiers à l'arrêt, pour les raisons qui viennent d'être évoquées, tels que ceux de Cointe à Liège et de l'E429/A8 en Hainaut, mais avec la contrainte de monopoliser, une fois les travaux achevés, des moyens qui dépassent le seul niveau de l'amortissement de la dette constituée, pour pouvoir assurer la continuité des actions.

Aujourd'hui, les moyens complémentaires indispensables sont mis à disposition essentiellement dans le cadre d'un prélèvement kilométrique, dans le contexte d'un projet interrégional associant les Régions flamande, bruxelloise et wallonne ; cette dernière a chargé VIAPASS de la coordination et la SOFICO de sa perception en la liant à l'usage des infrastructures, solution plus pérenne au regard de l'encadrement européen SEC 2010.

3. L'évolution des missions de la SOFICO

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 devrait être terminé à la fin 2020 et la mise à grand gabarit de l'écluse d'Ampsin-Neuville a débuté en août 2018.

Forte de son expérience dans la réalisation des chaînons manquants, la SOFICO devient, en 2009, également maître d'ouvrage du réseau routier dit « structurant », qui regroupe l'ensemble des autoroutes de Wallonie et ses principales nationales. Elle en assure le financement, la gestion, l'entretien, ainsi que la réhabilitation.

Au 1^{er} avril 2016, le réseau structurant a été élargi de plus de 735 km de nationales supplémentaires suite à l'entrée en vigueur de la redevance kilométrique poids lourds, par souci de corrélation par la zone couverte par l'Eurovignette à laquelle il succédait. En février 2017, un nouvel arrêté du Gouvernement wallon a confié à la SOFICO 27 kilomètres de voiries supplémentaires, à l'effet d'éviter tout déport intempestif de trafic. En janvier 2020, 22 kilomètres de nationales sont venues agrandir le réseau structurant, dans le cadre de la redevance kilométrique poids lourds. Depuis lors, la SOFICO est maître d'ouvrage d'un réseau d'environ 2300 kilomètres (bretelles comprises).

La SOFICO est également responsable des emprises de terrains annexes qu'elle exploite sous la forme de concessions d'aires autoroutières. Le réseau structurant compte une centaine d'aires, dont près de quarante 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. La SOFICO développe également des parkings de covoiturage à proximité des grands axes (auto)routiers.

La SOFICO est également active dans le domaine des télécommunications : outre la gestion du trafic, le réseau wallon de fibre optique s'inscrit également dans le cadre d'un plan stratégique qui vise à le commercialiser, principalement à destination des opérateurs, à faciliter son déploiement dans les zones plus difficilement accessibles grâce à leur proximité des routes qui en sont équipées et à rencontrer les nouveaux besoins des routes intelligentes (voitures connectées...). 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. La SOFICO est également chargée de déployer un

réseau de fibre optique le long de la voie fluviale, en garantissant une gestion à distance du trafic et du niveau d'étiage pour les centrales hydroélectriques, et en profitant de cette présence pour desservir en haut débit les ports autonomes, les parcs d'activités adjacents, ainsi que toute institution ou entreprise en manque de connectivité.

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

En 25 ans, la SOFICO est devenue un acteur majeur du développement économique wallon. Elle a réalisé un peu plus de 2,5 milliards d'investissements (avant amortissement) dans le développement du transport par réseau routier et par voie d'eau, tout en privilégiant l'essor de l'intermodalité, avec le souci de valoriser le domaine transféré pour le développement des télécommunications et des énergies dites « alternatives » ou « positives ».

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

4. L'indispensable planification stratégique des actions

Il est clairement établi que notre réseau routier nécessite d'importants travaux de réfection, de sécurisation et, dans une moindre mesure, d'extension pour répondre plus adéquatement aux exigences sans cesse croissantes d'un réseau performant sur les plans de la sécurité, de la mobilité et de la compétitivité.

L'ampleur des enjeux impose de facto une très grande sélectivité dans le choix des projets à l'effet d'assurer la plus grande efficacité et efficacité des actions tant au niveau des axes principaux (autoroutes) que secondaires (routes 2x2 bandes ou 2x1 bande) dans le cadre de planifications successives : Plan « Routes » 2010/2016, Plan « Infrastructures » 2016-2019 et Plan « Mobilité et Infrastructures » 2019-2025.

L'approche méthodologique actuellement en cours propose que les projets prioritaires soient identifiés avec un maximum de pertinence et de transparence, conformément aux orientations stratégiques, portant notamment sur :

- *la poursuite de la réhabilitation des grands axes routiers et autoroutiers et des ouvrages d'art (réfection de tous les ponts routiers aujourd'hui jugés dangereux – dits de catégorie A) ;*
- *la réhabilitation et la sécurisation des traversées d'agglomérations et routes du réseau régional dit secondaire ;*
- *le développement des « routes de l'emploi » situées en périphérie du réseau (auto)routier tels que les pôles d'activités économiques, des zones hospitalières ;*
- *l'intégration des voiries dans leur environnement (dispositifs anti-bruit, bassins d'orage, aménagements paysagers) ;*
- *le renforcement de la complémentarité entre les moyens de transports routier et fluvial.*

L'identification des besoins et la sélection des projets, sur la base de ces objectifs, est effectuée selon une approche multicritères (zones à hauts risques, niveau de dégradation des revêtements, état de santé des ouvrages d'art (classés de A à E), les niveaux sonores, etc.).

L'étape suivante consiste à programmer les différents projets en tenant compte de contraintes telles que le degré de maturité des projets, la planification spatio-temporelle des futurs chantiers ou encore les opportunités de regroupements de projets, permettent ainsi d'établir une programmation pluriannuelle des différents projets.

Un accent particulier a également été mis à partir de 2018 sur le renouvellement régulier des revêtements selon des séquences décennales et la réalisation des chantiers sur des portées kilométriques plus courtes, ainsi que par l'encouragement du travail de nuit et de week-end, à la grande satisfaction des usagers et des entreprises.

Au niveau des travaux d'entretien, depuis début 2017, un groupe de travail « SOFICO-SPW » a été mis sur pied dans l'optique d'établir les lignes directrices pour une maintenance coordonnée de notre réseau. Les objectifs poursuivis visent à rationaliser et harmoniser les meilleures pratiques sur l'ensemble du réseau de telle sorte à offrir aux usagers des niveaux de service cohérents à travers la Région.

L'harmonisation des pratiques sur l'ensemble du réseau ainsi que les niveaux de service offerts aux usagers se traduisent désormais au travers de plusieurs activités dont la programmation peut être déterminée selon trois niveaux d'entretien :

- *l'entretien préventif, réalisé de manière systématique et dont la fréquence est fixée (ex : le nettoyage des filets d'eau, le fauchage...)* ;
- *l'entretien conditionnel, conditionné à l'atteinte de certaines valeurs de déclenchement définies (ex : les marquages, traitement des fissures des revêtements...)* ;
- *l'entretien curatif, suite à un accident ou à un constat de dégradation ponctuel de l'infrastructure.*

L'objectif pour les années à venir est de conserver le patrimoine et offrir un niveau de service adapté en augmentant la part de l'entretien préventif, en introduisant une part de conditionnel et en diminuant la part du curatif. L'entretien préventif permet effectivement de procéder à des traitements moins coûteux et dont l'intérêt réside également dans la prolongation efficace et durable de la durée de vie du réseau. Il permet aussi de diminuer la probabilité des dégradations en service et par la même occasion le nombre et la durée des réparations non programmées (diminution des coûts des entretiens curatifs et diminution de la gêne aux usagers).

Il est également prévu de restructurer les cahiers des charges actuels et de minimiser les charges administratives notamment au niveau du nombre de marchés. La plus grande homogénéité entre les thématiques poursuivies va permettre une plus grande visibilité et comparabilité. Les coûts au niveau des directions territoriales et des districts et donc l'appréciation qualitative des actions sous la forme de KPIs. Ces thématiques concerneraient très précisément les brossages et curages, la propreté (ramassage des déchets et poubelles), fauchages des espaces verts, la signalisation et les glissières, les marquages, le génie civil (revêtements, chambres de visites...) et l'entretien des ouvrages d'art.

5. 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 macroéconomique des investissements réalisés. Les études socio-économiques qui sont réalisées pour la SOFICO valorisent ainsi sous forme monétaire les effets des projets d'infrastructures en termes sociaux (amélioration de la sécurité), économiques (réduction des temps de transport) et environnementaux (bruit, pollution atmosphérique, émissions de CO₂).

À ce titre, le bureau d'étude STRATEC, qui a été retenu au terme d'un appel d'offre européen le 15 décembre 2017, a procédé à une analyse approfondie des différents effets repris en retenant les indicateurs classiques du calcul socioéconomique (VAN, TRIE) qui sont utilisés pour évaluer les projets en cours de formation. Pour l'ensemble des projets étudiés, l'analyse coûts-bénéfices réalisée par le bureau d'études met ainsi en évidence une très bonne rentabilité socio-économique. Le taux de rendement socio-économique (TRIE) s'élève en effet à 25,5 % en moyenne, avec une VAN socio-économique globale (valeur nette ajoutée) très largement positive de 4,86 € par € investi grâce à la stratégie d'entretien préventive également mise en place et qui nécessitera par la suite de moins grande rénovation en profondeur et donc moins coûteuse sur le long terme.

Le bureau d'études STRATEC conclut que les résultats des études menées démontrent sans équivoque que l'état actuel du réseau structurant est un frein au développement socio-économique de la Région wallonne et que les rendements importants observés sur tous les projets routiers et fluviaux nous rappellent l'urgence de rattraper le retard, voire le défaut d'investissement et d'entretien de ces 30 dernières années et de mener à bien les programmes d'investissement mis en place.

6. La mise en œuvre des principes de bonne gouvernance les plus rigoureux

Le Conseil d'Administration a entendu poursuivre le renforcement de la Gouvernance de la SOFICO par la rédaction ou l'approfondissement de la Charte de gouvernance et des règlements d'ordre intérieur (ROI) des différentes instances, en intégrant les dernières modifications apportées par le décret du 29 mars 2018 modifiant les décrets des 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public et du 12 février 2004 relatif aux commissaires du Gouvernement et aux missions de contrôle des réviseurs au sein des organismes d'intérêt public, reprises, pour la SOFICO, par le décret-programme du 17 juillet 2018, en vertu duquel la fonction d'administrateur délégué laisse la place à un directeur général, chargé de la gestion journalière.

Dans cette optique, c'est ainsi qu'ont été approuvés par le Conseil d'Administration du 13 juillet 2018, trois documents préparés par le groupe de travail gouvernance, à savoir :

6.1 La Charte de gouvernance

En synthèse, le système de gouvernance de la SOFICO, décrit dans la Charte précitée, repose, d'une part, sur son décret organique et ses statuts et, d'autre part, sur la réglementation wallonne en matière de gouvernance. La Charte, outre la description des 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 termine par ses modalités d'évaluation, dont fait partie la déclaration de gouvernance.

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.

6.1.1 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.

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

6.1.2 Un Comité spécialisé des Ressources Humaines et Rémunérations

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

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

Ce comité s'est réuni deux fois en 2019 (17 juillet et 7 octobre) et s'est particulièrement attardé sur les thématiques relatives à l'organigramme de la société, au statut des employés de la SOFICO ainsi qu'à leurs traitements et assurances.

6.2 Le Règlement d'Ordre Intérieur du Conseil d'Administration de la SOFICO

Le Règlement d'Ordre Intérieur de la SOFICO est modifié pour tenir compte, non seulement des modifications décrétales visées supra, mais aussi du mode d'organisation actuel des organes de la SOFICO, fondé essentiellement, sur son Conseil d'Administration, dont la tenue des réunions se tient, désormais, en présence du Directeur général. Diverses précisions sont, au surplus, apportées sur le mode de délibération (règle du consensus) et la transmission des documents au moins cinq jours ouvrables avant chaque séance, sauf urgence justifiée.

6.3 Le Règlement d'Ordre Intérieur des Comités spécialisés

Le Comité d'Audit, de même que le Comité des Rémunérations, ont été mis en conformité avec les dispositions du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public, tel que modifié par le décret du 29 mars 2018 visant à renforcer la gouvernance et l'éthique au sein des organismes wallons.

Ces Comités sont composés, respectivement, de deux et de trois administrateurs, dont un préside le Comité, tous désignés par le Conseil d'Administration.

B. Les pôles d'activités de la SOFICO

L'ensemble des activités de la SOFICO se déploie aujourd'hui dans le cadre d'une organisation sous forme de pôles d'activités (routiers, fluviaux, de télécommunications et de production d'énergie) spécifiquement constitués en fonction de l'homogénéité indispensable des missions, des tâches et des ressources humaines avec l'objectif d'assurer à tous les niveaux des équilibres nécessaires.

1. Pôle routier

1.1. Programme de résorption des chaînons manquants

Le choix des chaînons manquants qui ont été proposés par les Autorités fédérales et régionales n'a certainement pas été le fruit du hasard : le premier de ceux-ci a redessiné la configuration du trafic

liégeois et l'expansion de la zone traversée, le second a renforcé le pôle logistique du Hainaut occidental et amené ses parcs d'activités à saturation et le troisième préfigure un nouvel eurocorridor entre le sud et le nord de l'Europe, avec les grands ports de la Mer du Nord comme horizon et avec la perspective de désenclaver économiquement l'Entre Sambre-et-Meuse.

La liaison E25-E40/A602 à Liège enregistre en 2019 un trafic d'une moyenne de près de 75 000 véhicules par jour en 2019 (pour les deux sens de circulation), soit - 0,66 % par rapport à 2018. La journée la plus chargée de l'année a été le vendredi 25 octobre avec un trafic cumulé des deux sens de 93 828 véhicules. En 2019, environ 27,3 millions d'usagers ont emprunté la liaison. Compte tenu d'une situation proche aujourd'hui de la saturation, le nombre d'évènements recensés dans la liaison a augmenté de 26% (soit 2006 évènements) et les files ont augmenté de 15%. Soulignons toutefois une diminution des accidents de 12,7%, et une augmentation des incidents « piétons » (110 en 2019 contre 85 en 2018).

Du côté du Hainaut, l'achèvement en 2000 du tronçon d'autoroute 2x2 bandes entre Ghislenghien et Hacquegnies permet aujourd'hui à près de 25 000 véhicules par jour, en moyenne, de circuler sur cette portion de l'E429/A8. En 2019, ce sont donc plus de 9 378 000 véhicules qui ont emprunté l'autoroute E429/A8. 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.

Lancée en avril 2011, la construction de près de 14 kilomètres d'autoroute 2x2 bandes dans le prolongement de la N5, permettant de contourner Couvin et de rejoindre la frontière française, a permis, depuis septembre 2019, de circuler à 2x2 voies sur cette nouvelle autoroute (E420). Ce chantier colossal, découpé en trois phases, comprend la construction de pas moins de 36 ouvrages d'art (ponts, tunnels, pertuis, bassins d'orage, passage sous la voie ferroviaire...). En parallèle de la construction de ce chaînon manquant, la France a terminé de son côté la réalisation du dernier tronçon de l'A304 (31 km) qui relie Charleville-Mézières à la frontière belge au niveau de Rocroi en juillet 2018. Le chantier de construction du contournement de Couvin devrait se terminer fin 2020, permettant de circuler à 2x2 voies sur l'entièreté de cette nouvelle autoroute.

1.2. Le Plan « Routes » 2010-2015

La SOFICO a investi plus de 600 millions d'euros HTVA dans la réhabilitation en profondeur du réseau structurant dans le cadre du Plan Routes 2010-2016. Ce Plan comprenait plusieurs centaines de chantiers prioritaires à réaliser. Il a permis d'atteindre plusieurs objectifs : améliorer la qualité et le confort sur les routes et autoroutes, renforcer la sécurité, diminuer les problèmes de mobilité, accélérer la rénovation du réseau tout en contenant les coûts de réhabilitation et de maintenance et rénover les ponts les plus fragilisés (au nombre de 56 dits de « catégorie A »).

Ce Plan ciblait en priorité le réseau autoroutier (plus de 80% du montant). Actuellement, sur les 237 projets prévus dans le Plan Routes 2010-2014, 234 ont déjà été totalement réalisés, ce qui porte le taux de réalisation à 98,7%. Il reste encore trois chantiers conséquents inscrits à la clôture du Plan Routes qui vont être terminés dans le courant de l'année 2020 ou au début de l'année 2021 : il s'agit du chantier de réhabilitation de la partie sud du R9 à Charleroi, de la réhabilitation du pont 34 de La Louvière sur l'E42/A15, ainsi que d'un audit externe de la maîtrise de la qualité des travaux.

1.3. Le Plan « Infrastructures » 2016-2019

Ce plan d'investissement comprend un ensemble de projets pour une nouvelle tranche de 500 millions d'euros. Ces projets concernent la réhabilitation des revêtements (107 tronçons), la sécurisation des infrastructures (61 dossiers), la réfection d'ouvrages d'art (11 de plus de catégorie A), outre la création de routes de l'emploi (accès aux hôpitaux), la réfection de bassins d'orage, la pose de panneaux antibruit, ainsi que la modernisation du réseau (ITS, éclairage, Perex 4.0...).

Plusieurs chantiers éminents ont débuté en 2019, comme la réhabilitation complète de l'autoroute E42-E19/A7 entre Obourg et Jemappes – un chantier dont le coût se chiffre actuellement à 58 millions d'euros – avec l'objectif de terminer les travaux pour l'été 2020. Ce chantier clôturera la réhabilitation de l'E42, mise à trois voies depuis 2018. La reconstruction du pont de Pommeroeul sur l'E42/A16 ou encore la sécurisation de la traversée de Tenneville sur la N4 ont également été initiés en 2019. Le nouveau bâtiment du centre Perex a, quant à lui, été inauguré en avril 2019.

Le Plan Infrastructures prévoit également le développement des aires autoroutières et des parkings de covoiturage. Au niveau des aires autoroutières, lors des prochains renouvellements de concessions (celles des aires autoroutières de Sprimont et Hondelange en 2021), la SOFICO a pour projet d'étendre l'interdiction de vente de l'alcool sur les aires concédées. Par cette décision, la SOFICO souhaite limiter les achats impulsifs de boissons alcoolisées sur l'ensemble des aires.

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

La SOFICO a également poursuivi sa mission de sensibilisation à la sécurité routière auprès des usagers en 2019. Elle a mené deux campagnes d'affichage le long du réseau structurant : la première, qui s'est déroulée en mars en collaboration avec l'asbl BeWapp, Pour une Wallonie Plus Propre, promouvait l'opération Grand Nettoyage de Printemps, tandis que la seconde, diffusée en août, encourageait les usagers à ralentir la vitesse et respecter les limitations de vitesse en place dans les zones de chantiers.

1.4. Le Plan « Mobilité et Infrastructures » 2020-2025

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

Le Plan 2020-2025 mis en œuvre dans ce contexte permettra une relance des montants consacrés à la réhabilitation et de la modernisation des infrastructures régionales wallonnes à hauteur de 150 millions

d'euros l'an entre 2019 et 2025. Il sera financé par les moyens provenant du prélèvement kilométrique poids lourds et des shadow tolls rémunérant le trafic des usagers particuliers et le transport lourd de personnes.

Concrètement, ce nouveau plan d'investissement permettra notamment de poursuivre les travaux de réhabilitation de notre réseau routier et autoroutier ainsi que des ouvrages d'art (ponts et tunnels). Des aménagements sont également prévus à divers endroits du réseau pour améliorer l'accessibilité aux pôles d'activité (nouvelles voiries, échangeurs...) ou pour améliorer la sécurité des usagers (traversées d'agglomérations).

Un focus particulier a également été mis sur les projets visant à réhabiliter et sécuriser les dorsales verticales wallonnes que sont l'E420 et l'E411, venant compléter la réhabilitation des dorsales horizontales E42/E429, projets pour lesquels la BEI a été sollicitée en vue de l'obtention d'un prêt. Le nouveau plan d'investissement a déjà permis de lancer certains chantiers comme la réhabilitation de l'E40/A3 entre Alleur et Loncin ou encore la réhabilitation de l'E25-E411/A4 entre Arlon et Sterpenich.

1.5. Les planifications spécifiques

La mise à niveau du réseau routier, autant que fluvial, accompagnée selon le cas d'une mise à trois voies de circulation comme c'est le cas pour l'E42, ne peut occulter le constat suivant : nos réseaux ne sont pas extensibles à l'infini dans un environnement déjà caractérisé par la densité de sa population et de son habitat. C'est dès lors vers une utilisation optimale de nos infrastructures et, surtout, de son électromécanique, via le concept d'autoroutes dites « intelligentes », que les réflexions se tournent actuellement pour résoudre les problèmes aigus de mobilité que nous connaissons aujourd'hui en vue de modifier, autant que faire se peut, la congestion qui asphyxie non seulement nos métropoles, mais également les centres urbains d'entités de moindre importance.

1.5.1 Plan Lumières 4.0

Après une procédure de mise en concurrence d'environ deux ans, le Conseil d'Administration de la SOFICO a attribué, lors de sa séance du 14 décembre 2018, le contrat de conception, modernisation, financement, gestion et maintenance des équipements d'éclairage public des grands axes (auto)routiers de la région wallonne au consortium LuWa composé de Citelum (mandataire), Luminus, CFE et DIF sous forme de PPP. La signature du contrat et le « closing » financier sont intervenus le 13 février 2019 et le Plan Lumières 4.0 a été officiellement lancé devant la presse le 13 mars 2019.

Ce Plan Lumières consiste en un remplacement de l'éclairage qui équipe actuellement les 2300 km d'autoroutes wallonnes et les nationales du réseau structurant par des luminaires de nouvelle technologie. Il s'agira de luminaires LED dont l'intensité pourra être pilotée à distance, depuis le centre Perex, en fonction du trafic, de l'heure, des conditions météorologiques, de la présence de chantier ou encore de l'accidentologie.

Ces luminaires LED remplaceront donc, à terme, 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 CO₂ sur la durée totale du contrat, et de réduire la pollution

lumineuse. Ils sont donc plus écologiques et plus économiques. Ils offrent également un meilleur rendu des couleurs et un éclairage moins diffus, ce qui améliorera d'autant la visibilité et la sécurité de tous les usagers.

Le budget est estimé à 30 millions d'euros par an pour ce Plan Lumières 4.0, 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 n'est pas moins de 70 000 pylônes et autant de supports, de 700 cabines électriques et de câblages qui nécessitent la meilleure attention en vue de distiller l'éclairage proportionné à l'intensité du trafic enregistré. Le contrat prévoit aussi l'entretien du réseau obsolète (sodium) jusqu'à la mise en service progressive du nouvel éclairage.

Dès la fin de l'inventaire complet du réseau a été finalisé en septembre et l'ordre de démarrer les travaux de réhabilitation a été donné par la SOFICO au 1^{er} octobre 2019 pour une durée d'environ 4 années.

1.5.2. Plan ITS

Le nouveau centre Perex a été inauguré le 26 avril 2019, après plus d'un an et demi de travaux. Ce nouveau centre, composé de 5 niveaux, pour une superficie totale de 4000 m², permettra de développer un concept de « *réseaux intelligents* » pour gérer les infrastructures (auto)routières et fluviales en temps réel, avec comme priorités d'améliorer la sécurité routière, la mobilité et l'information des usagers. Le centre Perex permettra, à terme, d'accueillir dans les meilleures conditions les services suivants : gestion du trafic routier, gestion hydrologique intégré, gestion du trafic fluvial, télécommunications, police fédérale de la route – Centre régional de traitement (CRT) : centre de traitement unique et centralisé des constats d'infractions routières (vitesses...), médias radio...

Le Plan stratégique ITS (Intelligence Traffic System) représente un budget de 83 millions d'euros (65 millions d'investissements et 18 millions consacrés à la réhabilitation) en vue de développer une dizaine de projets qui consisteront notamment à déployer un système informatique de supervision et d'aide à la gestion du trafic pour le centre Perex ; créer des applications permettant à la fois d'interagir avec les usagers, mais aussi de gérer en temps réel les chantiers et leurs balisages, de se coordonner plus efficacement et de mieux communiquer en interne ; remplacer les feux de signalisation par de nouveaux permettant de dialoguer avec les voitures connectées ; mettre en place une infrastructure d'ITS coopératif, nommée C-Roads, capable d'interagir directement avec les véhicules connectés ; tester un projet pilote destiné à dédier la bande d'arrêt d'urgence au covoiturage ; installer six nouvelles stations de pesage dynamique pour poids lourds ; installer de nouvelles caméras, notamment équipées de détection automatique d'accident (DAI) ; rénover et placer de nouveaux panneaux à messages variables équipés de nouvelles fonctions ; ajouter et réhabiliter de nouveaux points de comptage et, enfin, rénover les stations météo existantes.

La plupart de ces projets sont progressivement implémentés depuis la fin de l'année 2018. L'ensemble des données récoltées tant par les acteurs publics qu'aujourd'hui par les réseaux sociaux et, demain, par les constructeurs (voitures connectées), méritent un effort de mutualisation des données en permettant leur recoupement et, donc, leur réutilisation à destination des usagers d'infrastructures : c'est un objectif primordial qui viendra en appui des efforts déjà consentis pour la réorganisation du centre Perex et la mise en œuvre du concept d'autoroutes intelligentes caractérisées sous la dénomination ITS.

Le bus à haut niveau de service (BHNS), à mettre en place sur Charleroi, en sera le prolongement pour desservir le sud de Charleroi, tant sur l'axe de la N5 à destination du rond-point Ma Campagne que sur la RN53 - l'avenue Paul Pastur - vers Bomerée via Mont-sur-Marchienne. Le projet repose en grande partie sur des aménagements routiers, avec une gestion intelligente des voies spécifiques dédiées aux bus, en phase avec les projets ITS. Le dossier a été présenté aux riverains à l'automne 2019. Suite aux interrogations et aux craintes de ceux-ci, le projet a été revu. L'objectif est d'introduire la demande de permis d'urbanisme en 2020. Estimé à 83 millions d'euros, ce projet sera également soumis prochainement à la BEI dans le cadre d'une demande d'intervention ITS/BHNS coordonnée.

1.5.3. Plan Ponts

La Sofico gère un parc d'un peu plus de 2000 ouvrages d'art. Ce parc présente un pic de construction datant des années 60-70 conduisant à un grand nombre d'ouvrages qui ont atteint, voire dépassé, leur « moitié de vie » et nécessitent dès lors des travaux importants de réhabilitation.

La gestion des ouvrages est régie par le Règlement de Gestion des Ouvrages d'Art qui s'articule sur le recensement des ouvrages dans la Banque de Données des Ouvrages d'Art (BDOA) et sur les cycles périodiques d'inspection, permettant d'attribuer un indice de santé à chaque ouvrage de A à F :

- *A : pont avec défauts très importants touchant la structure portante,*
- *B : pont avec défauts évolutifs touchant la structure portante,*
- *C : pont avec défauts de moyenne importance touchant la structure portante,*
- *D : pont avec défauts touchant des éléments secondaires,*
- *E : pont en état de service satisfaisant nécessitant quelques travaux d'entretien,*
- *F : pont sans défaut ne nécessitant pas de travaux.*

La remise à niveau des ouvrages les plus endommagés (groupes A, B et C) reste une priorité et doit être poursuivie. A cet égard, un programme spécifique de réhabilitation, scindé de celui dévolu à la voirie, est élaboré sur base d'une priorisation des besoins. Celle-ci est établie et monitorée par le GTGR = Groupe Technique pour la Gestion des Risques, qui regroupe des spécialistes du SPW et de la Sofico. La méthodologie de priorisation intègre différents paramètres spécifiques aux ouvrages tels que l'indice de santé, la vulnérabilité, l'évolutivité, le trafic et la pertinence.

Parallèlement au programme de réhabilitation, il importe de poursuivre une réelle politique d'entretien préventif, de manière à pérenniser les ouvrages qui ne présentent pas encore de dommages structurels mais qui risquent d'en présenter s'ils ne sont pas entretenus. Ce sujet est actuellement traité par un groupe de travail commun au SPW et à la Sofico.

1.5.4. Plan Tunnels

Soucieux de respecter les nouvelles législations en matière de tunnels et d'inscrire le réseau de la Wallonie dans la perspective des routes intelligentes, la SOFICO et le SPW ont fait réaliser une étude approfondie de leurs tunnels. Cette mission d'étude et d'assistance à caractère technique, financier et juridique, s'est concentrée sur les besoins en équipements électromécaniques et infrastructures génie civil de l'ensemble des tunnels (existants ou en création). Chaque catégorie de tunnel s'est vu attribuer les mesures nominales de sécurité (moyens minimum de sécurité, plans d'urgence) ainsi que les niveaux

de services (ITS, plans de mobilité, mesures pour la gestion de la fluidité), en parallèle à son diagnostic. Un schéma directeur de rénovation de l'ensemble des tunnels étalé sur cinq ans a été proposé.

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

Les mesures de sécurité à mettre en œuvre dans un tunnel sont fondées sur un examen systématique de tous les aspects du système composé par l'infrastructure, l'exploitation, les usagers et les véhicules. Aussi, chaque tunnel sera doté, suivant sa catégorie et ses caractéristiques plus spécifiques, d'un ensemble de moyens de prévention visant à prévenir l'occurrence d'un incident et de moyens de protection visant à en limiter les conséquences. Ces moyens sont appelés « *fonctions de sécurité* ». L'estimation du coût de remise à niveau des tunnels est en cours de finalisation, avec une première enveloppe qualitative de 150 millions d'euros. La programmation du plan infrastructure 2020-2025 prendra en compte ces éléments.

1.5.5. Plan Aéroports

Le Plan Aéroports consiste à réaliser des investissements de diverses natures en mobilité destinés à faciliter l'accès aux zones d'activités économiques autour des aéroports.

Ce plan comprend notamment des projets d'aménagement de nouvelles bretelles à l'échangeur de Grâce-Hollogne, la création d'un nouvel échangeur pour desservir le plateau nord de Gosselies, ou encore l'amélioration de la signalisation d'annonce des aéroports de Charleroi et Liège sur le réseau autoroutier.

2. Pôle fluvial

Le volume du transport fluvial est en constante augmentation ces dernières années. En 2019, 39,13 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par bateau sur le réseau navigable wallon. C'est un résultat plus faible que l'année 2018, qui était une année record, avec 42 millions de tonnes de marchandises ayant été transportées.

2.1. Le Canal du Centre et l'ascenseur de Strépy-Thieu

Consciente des enjeux majeurs sur le plan de la multimodalité, la Région développe deux axes stratégiques : sur la Seine-Nord dans le bassin scaldéen à 4500 tonnes et la mise au gabarit de 9000 tonnes des écluses de la Moyenne et Basse-Meuse qui ont été confiées à la SOFICO, avec un lien au gabarit de 2000 tonnes entre les deux bassins, dont l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu, également confié à la SOFICO, préfigure la réalisation.

Depuis son inauguration en septembre 2002, l'ascenseur de Strépy-Thieu et le pont-canal d'Houdeng-Aimeries, « nouveau canal du centre », sont aujourd'hui un véritable carrefour fluvial dans le bassin du sillon Sambre-et-Meuse. En 2019, 2 221 513 tonnes de marchandises ont transité par l'ascenseur de Strépy-Thieu, soit 55 000 tonnes de moins qu'en 2018. Ainsi, un total de 6096 bateaux ont franchi l'ascenseur en 2019.

Le rapport d'activité de la maintenance des équipements électromécaniques de l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu et de la Porte de Garde de Blanc-Pain pour la période de septembre 2018 à fin août 2019 indique que la disponibilité de l'ouvrage est restée supérieure à 99%.

2.2. L'écluse de Lanaye

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.

Les travaux de construction de la 4^e écluse de Lanaye 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 13,7 mètres, cette nouvelle écluse permet désormais le transport de 500 000 tonnes de marchandises supplémentaires par an et de la suppression des files d'attente. Le tonnage transitant par le site a atteint 11,73 millions de tonnes en 2019.

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.

Le coût global du chantier s'est élevé à 153 000 000 €, reposant, pour partie, sur un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à concurrence de maximum la moitié de l'investissement, d'une aide de 28 000 000 € attribuée par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport et un complément de 10 000 000 € financés par les Pays-Bas, vu le caractère transfrontalier du projet.

La rénovation de la troisième écluse (136 x 16 mètres), qui n'était plus en service depuis août 2019, devrait commencer au printemps 2020 pour s'achever au début de l'année 2021.

2.3. L'écluse d'Ivoz-Ramet

Au vu de la fréquentation du site éclusier, en constante augmentation, la modernisation des installations s'avérait indispensable pour supprimer ce goulet d'étranglement.

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.

Le coût global du chantier s'est élevé à 80 000 000 €, reposant, également, pour partie, sur un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à concurrence de maximum la moitié de l'investissement

et une aide de 12 250 000 € attribuée par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport.

Le nouveau complexe éclusier a été inauguré en septembre 2015, arborant depuis lors une toute nouvelle infrastructure de 225 mètres de long sur 25 mètres de large, d'une capacité de 9000 tonnes, qui permet en une manœuvre le passage simultané de deux convois de 4500 tonnes ou de quatre bateaux de 2000 tonnes. Un peu plus de 11 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ivoz-Ramet en 2019.

2.4. Le dossier d'Ampsin-Neuville

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.

La mise à grand gabarit concerne notamment la construction d'une écluse de 225 m de longueur utile sur 12,5 m de large, préalable nécessaire à la construction d'un sas de grand gabarit afin d'assurer le maintien de la navigation durant la période des travaux. D'autres travaux seront également réalisés : la modification du tracé de la route N90, la création d'une passe à poissons de type rivière en rive gauche, la construction d'une passerelle de substitution, étendue, liant les deux rives, ainsi que la restauration de la galerie du barrage

Le projet de la SOFICO vise à renforcer la capacité du site éclusier, accroître la sécurité d'exploitation et supprimer le dernier goulet d'étranglement structurel du réseau de navigation intérieure du réseau transeuropéen de transports en portant ce site éclusier à grand gabarit. 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.

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 permet en outre d'augmenter la sécurité pour les usagers. 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, conformément aux objectifs communautaires.

Le chantier de réhabilitation du site, mis en service en 1958, a débuté en août 2018 avec l'objectif de s'achever en 2024. Le projet de l'ordre de 138 millions d'euros sera réalisé avec l'aide d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) à hauteur de 88 millions d'euros, ainsi qu'une aide de la Commission européenne déjà attribuée à concurrence de 50 millions d'euros dans le cadre du programme CEF. Celui-ci a déjà enregistré en 2019 des exécutions de l'ordre de 24 millions d'euros au 31 décembre.

En 2019, 9,14 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ampsin-Neuville.

3. Pôle télécommunications

Le Gouvernement wallon, conscient de la nécessité de stimuler le tissu économique local notamment au travers d'une utilisation accrue des technologies de l'information et de la communication, a décidé de transférer en 2002 le réseau de transmission à très haut débit à la SOFICO pour valoriser l'infrastructure régionale de façon optimale.

3.1. Les premières orientations stratégiques

Dès 1998, il est apparu aux responsables que le réseau routier et fluvial wallon constituait une réelle opportunité pour permettre l'installation d'un réseau de télécommunications apte à assurer les fonctionnalités de base en matière de gestion de trafic, prioritairement dans l'optique d'un développement dit « intelligent » repris aujourd'hui sous le vocable d'ITS (Intelligence traffic system).

Mais un autre constat s'imposait, dans le même temps, aux observateurs. 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 fibres optiques le long des autoroutes en premier lieu, puis ensuite le long des voies navigables, était une opportunité de mettre à la disposition d'opérateurs et d'intégrateurs un réseau complet ouvert à tous, conformément aux directives européennes, permettant l'accès aux contrées les plus reculées du territoire.

A travers les orientations stratégiques établies en 2004 concernant sa fibre optique, la SOFICO a proposé au Gouvernement wallon de se positionner en tant que fournisseur de connectivité. La SOFICO entendait toutefois se cantonner dans un rôle « *d'opérateur grossiste* » (wholesale) ouvert à tout opérateur ou intégrateur de services désireux de s'installer en Wallonie et a pallié, ce faisant, aux difficultés d'ouverture des réseaux des opérateurs historiques, en dépit des invitations pressantes de l'Europe qui encourage fermement les opérations dites de « *dégroupage* ».

La SOFICO s'inscrit de ce fait dans une action visant à encourager la concurrence en Région wallonne entre les différents opérateurs. Elle met également à disposition d'opérateurs internationaux des liaisons sur de longues distances, favorisant par la même occasion l'accès à ces opérateurs au territoire de la Région wallonne. La SOFICO permet aussi à des opérateurs internet plus modestes de s'adresser aux PME et TPE qui constituent le tissu économique wallon.

3.2. Un développement ininterrompu des activités

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.

La SOFICO utilise tout d'abord cette fibre pour gérer au mieux son réseau autoroutier et rencontrer les nouveaux besoins des autoroutes intelligentes. A ce titre, la SOFICO a procédé durant l'année 2019 au raccordement massif de nouveaux capteurs de trafic (caméras, caméras ANPR, radars de comptage, etc.) le long de son réseau structurant.

Elle commercialise ensuite ses capacités excédentaires et agit en tant que fournisseur de connectivité auquel tout opérateur de services de télécommunications peut s'adresser pour raccorder des clients.

Les infrastructures suivantes bénéficient notamment du réseau fibre optique de la SOFICO : 160 bâtiments du Service public de Wallonie (réseau MAN), les centres administratifs et informatiques de la Fédération Wallonie- Bruxelles (ETNIC), les universités francophones en Wallonie (BELNET), 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 (65 entièrement connectés et 38 partiellement), tous les centres de données (DATA CENTER) de Wallonie et de Bruxelles, les sites du Ministère de la Défense, des autorités locales (province, police), etc.

3.3. Le Plan Numérique

Poursuivant la réflexion stratégique relancée en 2014 sur ses activités télécoms, la SOFICO a initié en 2017 une réflexion pour la conception d'un nouveau plan stratégique télécom pour le réseau fibre optique, lequel a été présenté au Cabinet des ministres de tutelle. Le plan stratégique a été élaboré après consultation des acteurs principaux (AdN, Service Public de Wallonie, SOFICO, opérateurs) et a bénéficié d'un processus d'amélioration continue. Les conclusions de cette consultation révèlent le besoin d'améliorer la connectivité des entreprises, d'augmenter les recettes par l'adaptation de l'offre et des prix tout en maintenant un niveau de qualité élevé, le besoin d'une meilleure couverture Haut Débit de la Région en réseaux fixes et mobiles ainsi que l'importance du RFO pour la gestion du réseau structurant et la gestion des voies hydrauliques, et leur adaptation à l'ITS.

Dans ce contexte, la SOFICO a structuré son plan stratégique en trois axes, appelé à s'inscrire dans le cadre du Plan Wallon d'Investissement 2018-2024 :

- *la poursuite du déploiement du réseau fibre optique (263 km le long du réseau structurant pour un budget de 13,5 millions d'euros, mais également via un programme de fibrage des voies hydrauliques de 166 km pour un montant de 9 millions d'euros) en cohérence avec les stratégies ITS et les besoins de gestion des voies hydrauliques (Perex 4.0),*
- *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 pour un budget de 5 M€ et en déployant la fibre dans 154 zonings additionnels pour un budget de 45 millions d'euros, mais aussi en apportant un soutien aux opérateurs fixes et mobiles dans le développement de leur réseau, notamment au niveau de la 4G et de la 5G.*

Le programme opérationnel a été réalisé durant l'année 2018 et affiné durant l'année 2019 pour délivrer le plan stratégique proposé et ce, à différents niveaux :

- *organisationnel (développer les processus et outils collaboratifs et de gestion de l'infrastructure),*

- *marketing (finaliser la structure de prix et la définition de l'offre),*
- *commercial (concrétisation des partenariats commerciaux),*
- *technique (développement du réseau d'accès 4.0 pour supporter la nouvelle offre de services) et d'affinement de l'analyse des nouveaux zonings (étudier en détail les zonings en construction et évaluer l'usage du budget aux poses opportunes pour ces zonings).*

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

3.4. Le lien avec les évolutions technologiques de la mobilophonie

Soucieux de réduire la dispersion des nuisances visuelles et environnementales en assurant l'homogénéité des réseaux dans une perspective de développement durable, le Gouvernement wallon a invité la SOFICO à initier un vaste programme d'équipement de site de mobilophonie le long des autoroutes. À cette fin, 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 Région.

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

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

Avec l'explosion des besoins mobiles de transmission de données, les opérateurs finalisent aujourd'hui la mise en place des réseaux 4G et préparent le déploiement des équipements de 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 270 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.

4. Pôle énergies

La SOFICO s'inscrit clairement comme partenaire privilégié sur lequel la Wallonie peut compter pour contribuer à atteindre l'objectif de 13% d'énergies renouvelables en Belgique à l'horizon 2020, fixé par l'Union européenne dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique (COP 21). Corrélativement, elle entend dégager des capacités d'autofinancement additionnelles via les contrats de concessions de services qu'elle conclut en conséquence.

4.1 Programme hydroélectrique

La SOFICO a décidé de lancer un programme d'équipement en centrales hydroélectriques (amovibles) sur 18 barrages répartis sur la Haute-Meuse et dont les équipements de l'époque n'intégraient pas de structures fixes :

- *la Haute-Meuse (9) : La Plante, Tailfer, Rivières, Hun, Houx, Dinant, Anseremme, Waulsort et Hastière ;*
- *la Basse-Meuse (6) : Salzinnes, Auvelais, Roselies, Montignies s/ Sambre, Marcinelle (déjà opérationnelle) et Monceau s/ Sambre ;*
- *et l'Ourthe (3) : Grosses Battes, Fêchereux et Chanxhe.*

Pour rappel, la SOFICO vient également d'obtenir, au travers d'un arrêté du 23 juillet 2015, par voie d'apport en nature et constitution de droits réels sur des centrales fixes, une emphytéose de 50 ans sur l'assiette complète de centrales hydroélectriques suivantes : *Mornimont, Floriffoux, La Gileppe, Lixhe, Monsin, Yvot-Ramet, Ampsin, Andenne et Grands-Malades*. L'étendue et les particularités de ces droits sont en cours d'examen. L'arrêté ayant produit ses effets le 19 décembre 2002, les revenus y afférents d'un montant de 2. 475. 000 euros ont d'ores et déjà été perçus pour les années s'étalant de 2003 à 2014.

A la production existante de 197. 964 kWh/an pour les centrales de la Moyenne et Basse-Meuse (51. 500 ménages), ce ne sont pas moins de 79. 800 kWh/an qui viendront s'y ajouter, dont 27. 195 kWh (7. 700 ménages) pour les 4 premiers sites mosans déjà opérationnels et 3. 112 kWh pour les 2 sites sambriens (890 ménages), avec l'ambition de compléter l'arsenal des moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs du Cop 24 auxquels la Wallonie a souscrit en poursuivant l'ambition d'atteindre 20 % de production d'énergie verte d'ici fin 2030.

4.2. Plan Grand éolien

Préalablement au projet IBE, dans le souci d'assurer une plus grande immédiateté au développement des énergies renouvelables sur le domaine public, la SOFICO a lancé un projet appelé « grand éolien » visant à assurer, en un premier temps, la production d'énergie verte sur les aires autoroutières au moyen d'éoliennes d'une puissance supérieure à 1 MW.

Vingt-cinq concessions ont été octroyées au cours des années 2017 et 2018, portant sur l'installation potentielle de 39 éoliennes sur plus de 20 aires de stationnement le long des autoroutes wallonnes.

Il appartient aux concessionnaires de demander les permis uniques nécessaires à la mise en œuvre de leurs projets. Le cahier des charges a prévu un délai de 2 ans à cet effet. Douze demandes de permis *ont*

été introduites. Les autres demandes de permis seront introduites au plus tard durant le 1^{er} semestre 2020. Deux permis ont déjà été accordés. (Aisne-en-Refail et Froyennes)

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

Pour rappel, le projet « grand éolien » le long des autoroutes a été développé à la suite de l'expertise acquise dans le cadre d'un projet pilote de 4 éoliennes installées en 2016 sur le site de Garocentre dans le Hainaut, aujourd'hui pleinement opérationnelles.

4.3. Plan Infrastructures Basses Émissions

L'avis de marché relatif au projet « IBE » a été publié au Bulletin des Adjudications du 25 février 2018 et au Journal Officiel de l'UE du 28 février 2018. Entre mars et juin 2019, 7 séances d'information ont été organisées en différents endroits de Wallonie, avec la collaboration de chambres de commerce, organisations professionnelles ou fédérations d'entreprises, afin de présenter le projet aux entreprises intéressées, en particulier les PME. Plus de 250 entreprises ont participé aux séances d'information.

La première phase de la procédure de « dialogue compétitif » choisie pour la passation du marché consiste en la réception de demandes de participation au marché et en la sélection des candidats sur la base, notamment, de conditions de capacité technique énoncées dans les documents du marché. La date de remise des candidatures, initialement fixée au 19 juin 2019, a été reportée au 29 novembre 2019 afin de donner plus de temps aux entreprises pour préparer leur demande de participation, compte tenu de l'ampleur du projet.

Parallèlement, une plateforme informatique a été mise en place sur le site internet de la SOFICO afin d'offrir la possibilité aux entreprises intéressées par le projet de se faire connaître par le biais de la mise en ligne d'une fiche signalétique et, de cette manière, faciliter la formation de groupements d'entreprises, la SOFICO se gardant toutefois de toute intervention personnelle dans la constitution de tels groupement pour des raisons de respect des principes de neutralité et d'impartialité.

Six demandes de participation émanant d'entreprises ou de groupements d'entreprises ont été reçues à la date du 29 novembre 2019. Les demandes de participation sont en cours d'analyse. La décision relative à la sélection des candidats devrait être prise en mars 2020.

S'ensuivra ensuite la phase de dialogue proprement dite. Chaque participant sera invité à remettre une proposition pour répondre aux objectifs et ambitions du projet « multi-énergies ». La procédure de dialogue compétitif consiste à faire évoluer la proposition de chaque participant, étape par étape. A chaque étape, les meilleures propositions seront retenues. A l'issue du processus, une offre finale sera demandée aux participants restant en lice. Le marché sera attribué au participant dont l'offre répondra le mieux aux exigences et ambitions du projet, compte tenu des critères d'attribution énoncés dans les documents du marché. Cette phase de la procédure pourrait prendre de 12 à 18 mois.

L'objectif du projet « multi-énergies » est de valoriser au mieux les sources d'énergie renouvelable disponibles sur le domaine public. La quantité d'énergie dont la production est escomptée sera bien entendu un élément important pour la cotation des offres, autant que les possibilités de stockage.

Une autre ambition du projet multi-énergie est la valorisation de l'énergie produite dans des solutions de mobilité innovantes (distribution de carburants alternatifs, alimentation de stations de véhicules partagés...).

4.4. Projet ALEGrO

ALEGrO, pour Aachen Liège Electric Grid Overlay, est une liaison souterraine HVDC gérée par Elia qui s'étendra sur 90 kilomètres et qui est destinée à relier les marchés belges et allemands d'électricité par une connexion de très grande puissance (1.650 MVA). ALEGrO empruntera majoritairement des infrastructures existantes : chemins de halage, autoroutes, domaine ferroviaire. Le tracé retenu a été étudié parmi d'autres et choisi en concertation avec les autorités locales afin qu'il soit le moins impactant possible pour les riverains et l'environnement.

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

ALEGrO sera la première liaison souterraine en courant continu dans le réseau fortement maillé du centre-ouest de l'Europe. La liaison électrique souterraine traversera, de Lixhe (frontière hollandaise) à Eynatten (frontière allemande), le nord-est de la Région wallonne, région dite de l'Entre-Vesdre-et-Meuse (pays de Herve en Province de Liège). Les travaux sur l'autoroute E40/A3 ont démarré au mois de janvier 2018. La mise en service de cette liaison est prévue fin 2020.

C. Les sources de financement des divers pôles

La SOFICO dispose du droit de percevoir des recettes en contrepartie du droit d'accéder aux voies de communication qu'elle a financées et aux ouvrages d'art qui s'y rattachent, et du droit de les utiliser ; le montant de ces recettes est à déterminer en fonction de tout critère de nature économique établi selon la nature des infrastructures confiées à la société, notamment la densité du trafic, la catégorie des moyens de transports utilisés et la distance parcourue.

1. La redevance kilométrique poids lourds

1.1. La régularité des recettes

Les véhicules de plus de 3,5 tonnes destinés au transport de marchandises et qui circulent sur les voiries principales belges sont soumis à un prélèvement kilométrique depuis le 1^{er} avril 2016. Ce prélèvement kilométrique poids lourds est d'application selon le principe de l'utilisateur payeur : ceux qui fréquentent les autoroutes et principales nationales paient en fonction des kilomètres parcourus, de la route

fréquentée, du poids et de l'émission de pollution de leur véhicule. Les poids lourds soumis au prélèvement kilométrique doivent être équipés d'un OBU (On Board Unit), un système d'enregistrement électronique qui permet, grâce à une détection par signal satellite, de calculer le péage dû.

Très rapidement, le prélèvement kilométrique s'est caractérisé par la très grande régularité de sa perception d'environ 20 millions d'euros net par mois et la très grande fiabilité des systèmes OBU (on board unit) mis en place (moins de 0,01% de déchets).

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

1.2. L'encadrement du report de trafic

Après une première adaptation en 2017, alors que le Gouvernement wallon avait décidé d'adapter le réseau routier soumis à péage après avoir mené une rigoureuse évaluation destinée à vérifier si un report massif de trafic de poids lourds du réseau soumis à péage s'effectuait vers les voiries secondaires ou non payantes, 22 kilomètres supplémentaires ont été ajoutés au réseau structurant soumis au prélèvement kilométrique à la date du 1^{er} janvier 2020. Les tronçons concernés par l'extension du réseau sont : 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).

Un autre changement est survenu le 1^{er} janvier 2018 : depuis cette date, les tracteurs de semi-remorques dont la MMA (masse maximale autorisée) est inférieure à 3,5 tonnes et qui sont destinés au transport de marchandises sont soumis au prélèvement kilométrique alors qu'ils étaient précédemment exonérés.

1.3. La verdurisation des flottes de poids lourds

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

Les statistiques ont ainsi montré un renouvellement progressif des poids lourds d'occasion vers les classes Euro plus performantes, globalement pour l'ensemble des catégories de MMA, en particulier pour la classe EURO VI. Ainsi il ressort qu'en 2019, plus de 90% des kilomètres parcourus le sont par des véhicules répondant aux normes EURO 5 (01/10/2009) et EURO 6 (01/01/2014) dont 70 % des kilomètres parcourus le sont par des véhicules répondant à la norme EURO 6. Le nombre de kilomètres

parcourus par des véhicules des normes Euro 0 (01/10/1990) et Euro 1 (01/10/1993) a été divisé par 3 depuis l'introduction du prélèvement kilométrique. Le verdissement de la flotte de camions s'est principalement observé par un remplacement des camions EURO 5 par des camions EURO 6. La part des kilomètres parcourus par les camions Euro 5 est en effet passée de 50% à moins de 20% tandis que la proportion des kilomètres parcourus par les camions Euro 6 sur la même période est passé de 32% à 75% en décembre 2019

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

1.4. La massification du transport de marchandises

Parallèlement, le gabarit des véhicules s'est progressivement approché de la masse maximale autorisée (MMA) de 32 tonnes. Pour rendre leurs trajets toujours plus efficaces, les transporteurs utilisent de préférence des poids lourds d'une masse maximale autorisée de plus de 32 tonnes. Les études ont montré une hausse importante des nouvelles immatriculations de PL de plus de 32 tonnes entre les 1ers trimestres de 2016 et 2017 (+37% pour la comparaison 2016-2017 contre +24% pour la comparaison 2015-2016). Les entreprises utilisant des PL 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.

1.5. L'affectation des moyens

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 et les évolutions convergentes attendues sur le plan de la réduction de la production de CO₂ et l'optimisation des charges transportées. En 2019, les véhicules de plus de 3,5 tonnes auront ainsi parcouru ensemble 1,9 milliards de kilomètres sur les voies à péage, ce qui représente une recette de 257 millions d'euros pour la SOFICO.

2. Les autres usagers

Le Gouvernement wallon peut décider que les droits précités sont perçus sous la forme de péage à charge de la Région pour compte des utilisateurs, concept identifié dans le monde anglo-saxon par le vocable de « shadow-toll ».

Les dispositions adoptées par la convention du 29 octobre 2010 fixant, selon les modalités, la perception des péages afférents à l'accès et à l'utilisation du réseau structurant, se limitent, après l'instauration du prélèvement kilométrique pour poids lourds, aux seuls véhicules particuliers et aux transports lourds de personnes (autobus et autocars), sur la base d'un critère de disponibilité des ouvrages et le nombre de kilomètres parcourus par les utilisateurs.

Depuis le 1^{er} juillet 2018, la SOFICO bénéficie d'un shadow-toll sur un réseau qui a été adapté au même domaine qui régit le prélèvement kilométrique.

L'instauration du prélèvement kilométrique a toutefois eu pour effet de rendre incompatibles (doubles péages) les conventions appliquant un shadow toll aux chainons manquants de la liaison E25-E40/A602 et de l'E429/A8.

Les conventions relatives à la gestion des ascenseurs et sites éclusiers de Strépy-Thieu, Ampsin-Neuville, Ivoz-Ramet et Lanaye, sont régies par les mêmes principes, le tonnage transporté se substituant toutefois dans leur cas aux kilomètres parcourus.

3. Tarification des télécommunications

La SOFICO a mis en place une tarification répondant aux prix du marché et qui s'applique à tout intervenant, public ou privé, désireux de connexions de très haut débit pour leurs développements.

Cette tarification est établie sur la base d'une grille de prix, fonction du niveau des capacités souhaitées (« bandes passantes ») et de la durée du contrat. Les capacités sont délivrées sous la forme de lignes louées répondant aux exigences des clients. La SOFICO répond aussi aux besoins de ses clients par la fourniture de fibres « noires » (mise à disposition de fibre sans matériel).

La particularité de l'offre de la SOFICO, par rapport au marché, porte sur l'accessibilité de son réseau aux zones excentrées du territoire wallon (zones grises ou blanches) et sur la faculté additionnelle donnée aux opérateurs de compléter leur réseau, dans le respect d'un SLA (service level agreement) le plus exigeant.

Les recettes du pôle télécoms ont permis l'autofinancement continu et complet du réseau et de ses équipements, à l'exception de 35 zonings du Hainaut qui ont été financés par l'Europe en son temps, dans le cadre du « phasing out » des objectifs 1, 2 et 5B de l'Union européenne.

4. Les redevances des concessions

La SOFICO s'est employée, en collaboration avec les concessionnaires des aires autoroutières, à améliorer les conditions d'accueil des usagers de la route ainsi que l'offre de services au-delà de la distribution classique de carburants. Des investissements additionnels ont été consentis par les concessionnaires pour renforcer l'attractivité des sites. La conjugaison des efforts a donc permis de restaurer et même d'augmenter les montants perçus des redevances. Il s'agit d'une performance au regard de la perte de compétitivité du prix des carburants pratiqués en Belgique par rapport aux pays limitrophes.

Le développement du pôle énergie actuellement en cours accentuera à l'avenir les ressources de la société. D'ores et déjà, le renouvellement de la concession de la centrale de pompage-turbinage de la Plate-Taille, depuis le 1^{er} mars 2018, autorise la SOFICO à couvrir désormais le coût de ses charges d'exploitation, malgré les conditions d'exploitation au demeurant élevées de l'opérateur fédéral, par la mise des coûts de démarrage à charge des concessionnaires.

D. Analyse de l'exercice comptable 2019

Le bilan est un *compte de stock* (ou de valeurs à une date précise, en l'occurrence ici le 31 décembre) alors que le compte de résultat est un *compte de flux* (ou de variation de valeurs, ici entre le début et la fin de l'année comptable). En combinant ces deux types d'informations, le tableau des emplois et des ressources explique l'affectation des moyens financiers issus de l'activité de la société ou fournis par des tiers en vue de couvrir les charges d'exploitation, les investissements et le remboursement des emprunts (capital et intérêts).

1. Tableau des emplois et des ressources (exprimés en € 000)

	31 déc. 2018	31 déc. 2019
Immobilisations	-237.008	-258.681
Investissements	-236.066	-257.416
Variation des immobilisations incorporelles	-942	-1.265
Autofinancement	181.159	140.366
<u>Par le haut du compte de résultats</u>		
Recettes d'exploitation	367.370	367.793
Charges d'exploitation	-169.127	-213.407
Charges d'intérêts (sur emprunts)	-10.885	-10.510
Produits financiers	939	837
Éléments exceptionnels et charges fiscales	-7.138	-4.347
<u>Par le bas du compte de résultats</u>		
Reprise des amortissements ordinaires	127.547	135.854
Reprise des provisions	-561	841
Reprise des amortissements des subsides	-12.095	-13.813
Résultat net	66.270	17.482
Subsides	15.426	23.437
Variation du capital social	0	0
Apports en nature	0	0
Réduction du capital (p.m.)	0	0
Endettement externe	37.012	70.445
Nouveaux emprunts à long terme	0	60.000
Programme M.T.N.	57.500	22.500
Crédit de caisse		10.000
Remboursement du capital des emprunts	-20.488	-22.055
Variations des passifs et actifs circulants hors dettes financières	-12.730	12.864
Variations du fonds de roulement - Créance RW	8.400	8.400
Variations du besoin de fonds de roulement hors dettes financières	-21.130	4.464
Variation de trésorerie	-16.140	-11.570
Trésorerie		
Début d'année	43.727	27.587
Variation en cours d'année	-16.140	-11.570
Fin d'année	27.587	16.017

2. Le compte de résultat et l'exploitation

Les produits résultant des opérations sont en légère augmentation par rapport à l'année précédente. Au niveau du pôle routier, il y a d'une part une augmentation de € 1,6 millions pour le péage kilométrique et une diminution de € 5,1 millions pour les *shadow tolls*. Les recettes du pôle fluvial sont en augmentation (€ 3,6 millions), celles des télécommunications en diminution (-€ 0,5 millions) et celles de l'énergie en augmentation (€ 0,4 millions).

Les charges liées au fonctionnement ont augmenté par rapport à l'année précédente de € 0,4 millions suite à un renforcement du cadre organique. Les charges du pôle routier ont augmenté de € 44,0 millions, ce qui représente une hausse de 28%. Ceci s'explique notamment par une plus grande sollicitation des baux d'entretien et une mise à niveau de l'électromécanique au travers du plan "lumière". Les charges du pôle fluvial et du pôle des télécommunications sont proportionnellement moindres par rapport au pôle routier. Il faut constater une diminution de 16% au niveau du pôle fluvial (principalement au niveau du Canal du Centre), une augmentation de 5% au niveau des télécommunications et une augmentation de 30% au niveau du pôle énergétique (centrales hydro-électriques).

De la sorte, le résultat d'exploitation avant amortissement est en diminution de € 43,9 millions par rapport à l'année précédente, ce qui a un impact négatif sur l'autofinancement. Ceci est également mis en évidence par le ratio "charges / recettes" qui est passé de 46% en 2018 à 58% en 2019.

Les amortissements qui représentent une charge non décaissée sont en augmentation de € 8,3 millions. Ceci est la conséquence d'une part de la hausse des investissements réalisés au cours des dernières années et d'autre part des nouvelles règles d'amortissements (introduites en 2016) qui tiennent compte plus finement des durées de vie des différents actifs.

La charge d'intérêts du service de la dette, soit € 9,6 millions, est en légère diminution, et ce au fur et à mesure du remboursement du capital et ce malgré un nouvel emprunt auprès de la B.E.I. (ce dernier ayant été contracté en fin d'années, les premiers intérêts seront enregistrés en 2020). Rappelons que les anciens emprunts liés aux chantiers mis en service en 2002 ont été complètement remboursés depuis 2017. Les emprunts actuels concernent les nouveaux chantiers commencés en 2010, ainsi que la réfection des autoroutes E25 - E411 en province de Luxembourg. Il faut aussi remarquer que la société a pu bénéficier des taux d'intérêts très bas sur le marché des capitaux à court terme.

En tenant compte aussi de l'amortissement des subsides (soit € 13,8 millions), des variations de provisions (soit € 1,3 millions), d'éléments exceptionnels et des précomptes mobiliers (soit - € 4,3 millions), l'exercice se clôture avec un surplus à affecter de € 17,5 millions, à comparer à un surplus de € 66,3 millions l'année précédente. Ce surplus permet de renforcer les fonds propres de la société.

3. Les investissements et leur financement

Les investissements ont continué à augmenter au cours de l'exercice 2019 pour s'établir à un montant de € 258,7 millions, à comparer à € 237,0 million en 2018 et € 196,0 millions en 2017. Cela représente donc une hausse de près de € 21,6 millions en un an (+9%).

Cette augmentation s'explique d'une part par l'important effort d'apurement de l'en-cours au niveau du réseau structurant et d'autre part par les investissements effectués au niveau du pôle fluvial suite à l'avancée des travaux sur le site éclusier d'Ampsin-Neuville.

Pour être complet, il faut remarquer que la SOFICO est devenue propriétaire du bâtiment dans lequel elle exerce ses activités pour un montant de € 2,9 millions.

En 2019, l'autofinancement s'est établi à € 140,3 millions, à comparer à € 181,2 millions l'année précédente. Comme déjà précisé, ceci s'explique principalement par l'augmentation des charges d'exploitation (cf. point 2 ci-avant) par rapport aux recettes.

Concomitamment avec l'autofinancement, il faut ajouter l'octroi de subsides pour un équivalent de € 23,4 millions dont € 18,1 millions pour le réseau structurant (en hausse par rapport à 2018) et € 5,3 millions pour le site éclusier d'Ampsin-Neuville.

Il reste donc un solde à financer pour les investissements de l'ordre de € 94,9 millions (à savoir 258,6 pour les investissements - 140,3 pour l'autofinancement - 23,4 pour les subsides). Vu qu'il faut aussi tenir compte du remboursement du capital des emprunts qui ont été contractés dans le passé, soit un montant de € 22,0 millions en 2019, ainsi que de l'encaissement de la créance sur la Wallonie pour un montant de € 8,4 millions, il faut trouver sur le marchés financiers un montant de € 108,5 millions ($94,9 + 22,0 - 8,4$) pour assurer le financement des infrastructures.

Ainsi, en fin d'exercice, il y a eu un nouvel emprunt auprès de la B.E.I. pour un montant de € 60,0 millions. Cet emprunt doit être mis en relation avec le développement du "*Walloon Waterways and Roads Program*" financé par la Haute Institution. Par ailleurs, la société a poursuivi le tirage sur le programme MTN à concurrence de € 22,5 millions et a aussi fait appel en fin d'année à un crédit de caisse à hauteur de € 10 millions. Au total, ces moyens externes représentent € 92,5 millions.

Le solde encore à financer est donc de € 16,0 millions ($108,5 - 92,5 = 16,0$). Il s'explique d'une part par une diminution de la trésorerie disponible pour un montant de € 11,6 millions et d'autre part par des variations entre les actifs circulants et les passifs circulants pour un montant de € 4,4 millions (ce que l'on dénomme aussi le besoin de fonds de roulement).

Les principales variations du besoin de fonds de roulement se retrouvent (i) au niveau de la dette commerciale envers les fournisseurs qui a augmenté en s'établissant à € 97,1 millions en 2019 par rapport à € 91,0 millions l'année précédente (soit +6,1 millions), (ii) au niveau des créances à court terme (commerciales et autres créances) qui ont diminué en s'établissant à € 59,1 millions par rapport à € 64,6 millions (soit +5,5 millions) et (iii) au niveau des mutations enregistrées au niveau des comptes de régularisations (-7,1 millions).

4. Evolution

En termes de gestion, la SOFICO est de plus en plus confrontée à devoir résoudre une équation intégrant divers paramètres, avec de nombreux chantiers à exécuter chaque année, qu'il convient d'organiser et planifier en tenant compte de la mobilité et dont la programmation doit également tenir compte des périodes durant lesquelles les activités peuvent être ralenties, voire statées, comme c'est par exemple le cas durant la saison hivernale ou pendant les congés légaux.

Toutes ces contraintes ont des répercussions au niveau du rythme des dépenses, combinant des chantiers de profils différents, allant de chantiers dont la liquidation est étalée dans le temps à des chantiers de courte durée exécutés simultanément eu égard aux périodes d'inactivité (ex : saison hivernale, congés de la construction) et dont la juxtaposition temporelle peut conduire, quand on somme l'ensemble des chantiers, à des pics de liquidation pouvant provoquer des tensions au niveau d'une trésorerie largement linéaire.

5. Les structures bilantaires et les ratios

Bilan au 31 déc. 2019 (exprimés en € 000)

ACTIF		PASSIF	
<u>Actifs immobilisés</u>	<u>2.438.863</u>	<u>Capital et autres éléments assimilés</u>	<u>1.800.541</u>
Fonctionnement	2.925		
Pôle routier	1.744.732		
Pôle fluvial	658.451		
Pôle télécommunication	30.229		
Pôle énergétique	2.526	<u>Dettes et passifs circulants</u>	<u>796.197</u>
		Dettes à long terme	453.763
<u>Actifs circulants</u>	<u>157.875</u>	M.T.N. et crédit de caisse	200.000
Créances, stock, ...	141.858	Dettes à court terme, charges	142.434
Trésorerie	16.017	imputer, produits à reporter	
Total de l'actif	2.596.737	Total de du passif	2.596.737

Le bilan de la société montre que les actifs immobilisés représentent plus de 90% du total. Notons qu'il s'agit des montants en valeur nette (ou résiduelle), c'est-à-dire en valeur d'acquisition diminuée des amortissements actés. Ceci est conforme avec la finalité de la SOFICO en tant que gestionnaire d'infrastructures.

Les actifs immobilisés doivent être mis au regard du capital et des autres éléments assimilés augmentés de la dette à long terme (engagements à 20 ans et plus) qui constituent les capitaux dits permanents de la société. Ils sont dits permanents car ils ne sont pas de nature à évoluer rapidement dans l'année en cours. Ce sont donc des moyens stables sur lesquels l'entreprise peut compter à long terme. A la clôture, ils étaient de € 2.254 millions, ce qui représente 86,8% du total du bilan (en légère diminution par rapport à l'exercice précédent). Sur la partie supérieure du bilan, il apparaît donc une adéquation des masses financières entre les actifs et les passifs.

Le ratio de solvabilité qui est le rapport entre les capitaux propres (c'est-à-dire ce que la société détient pleinement, à la différence des capitaux permanents qui sont en partie détenus par des tiers) et le total du bilan atteint 68,5% qui est de très bonne tenue.

La société dégage un ratio de rentabilité de 42% en 2019 qui, malgré à une sollicitation exceptionnelle sur les baux d'entretien (cf. précédemment le point 2.), génère un autofinancement qui permet de financer une bonne part de l'investissement.

Dès lors, les ratios sont de bon niveau moyennant cependant l'amélioration de la liquidité qui est en train d'être rendue effective par la décision du Conseil d'administration de procéder au rééchelonnement du programme M.T.N.

6. Les orientations pour l'année 2020

L'analyse des données comptables, financières et budgétaires de la SOFICO met en évidence divers éléments à mettre en œuvre, à savoir :

- *Finaliser, compte tenu de la nature même de la société, le rééquilibrage entre les dettes à court terme et celles à long terme en faisant évoluer une partie du programme M.T.N. vers des maturités plus longues conformément aux recommandations du Collège des Commissaires et du Caissier de la SOFICO ;*
- *Stabiliser, autant que faire se peut, le niveau d'endettement de la société au travers du maintien d'une empreinte SEC positive de telle que retenue dans les budgets et les comptes prévisionnels 2020-2025 adoptés par le Conseil d'administration du 13 décembre 2019 ;*
- *Maintenir, sinon renforcer, vu la nécessité de respecter les trajectoires financières, l'encadrement des chantiers qui s'annoncent.*

La meilleure connaissance du niveau des ressources et du rythme d'exécution des programmes d'investissement et de renouvellement régulier des revêtements du réseau structurant a incité le Conseil d'Administration, en date du 28 février 2019, à établir pour l'avenir le meilleur encadrement possible des engagements pris, garant de la pérennité des programmes et d'une plus grande stabilité des enveloppes pour les entreprises de travaux publics.

Cet encadrement repose sur les orientations suivantes : mise en place de passerelles entre les systèmes informatiques, concertations pour le lancement et le suivi des travaux, gestion basée sur des enveloppes fermées, établissement d'un niveau maximum annuel des engagements (y compris les décomptes) en concordance avec les moyens dévolus pour éviter tous « pics de paiements », exécution prioritaire des programmes encouragés par la Commission européenne et la BEI, lancement - autant que faire se peut - des chantiers avant le printemps, renforcement de la coordination des interventions et instauration d'un contrôle interne.

7. Les risques et les opportunités

La SOFICO et ses organes décisionnels se sont inscrits avec résolution dans la poursuite de l'aboutissement du projet inter-régional de péages dans lequel ils voient à terme une réponse définitive à la satisfaction des critères du système européen des comptes normalisés (SEC 2010).

En termes d'opportunité, le prélèvement kilométrique mis en application depuis le 1^{er} avril 2016 a apporté de nouveaux moyens financiers à la société, ce qui a permis d'accroître substantiellement l'autofinancement et, corrélativement, de rehausser la qualité de service au profit des usagers.

La SOFICO ne peut qu'être également satisfaite d'avoir poursuivi des programmes d'investissements particulièrement porteurs de création d'emplois directs et indirects, fût-ce sur le court et le moyen terme que la littérature économique qualifie « d'effet keynésien ».

Elle a pu constater très concrètement sur le terrain que la réduction des coûts du transport et le temps reconquis par les usagers sont à leur tour générateurs de gains et d'emplois sur le plus long terme par l'usage qui est fait ultérieurement des infrastructures réalisées et la plus grande fluidité du trafic qu'elles ont permis.

La réalisation des premiers chaînons manquants a été le signe le plus tangible des investissements et de la création d'emplois générés en périphérie immédiate de ces infrastructures, une fois celles-ci ouvertes à la circulation.

Les enquêtes que la SOFICO, en leur temps, avait mené en collaboration avec les Intercommunales au développement économique et l'Institut wallon de la Prospective et de la Statistique (IWEPS) en avaient d'ailleurs fait l'annonce.

8. La crise sanitaire

La crise du Coronavirus que nous connaissons actuellement impacte directement le transport de marchandises en Wallonie et donc les recettes de la SOFICO liées au prélèvement kilométrique. Vu le contexte instable du moment, la SOFICO s'est entourée des experts du Bureau Fédéral du Plan et la Banque Nationale à l'effet de revoir, le cas échéant, les prévisions de recettes pour l'année 2020 et définir un scénario sur base d'un ensemble d'hypothèses partagées telles que la durée du confinement ou encore la durée de reprise supposée.

Ce scénario, validé par l'équipe Energie-Transport du Bureau Fédéral du Plan, donne un aperçu de la façon dont les recettes du Prélèvement kilométrique pourraient être impactées et estimées à ce jour pour 2020 à 234 millions d'euros htva, soit une diminution de plus de 25 millions d'euros par rapport à la trajectoire initiale (replis de 11%), à la suite de quoi les activités sont censées retrouver une trajectoire similaire à celle observée avant la crise, mais inférieure en niveau de 2 points de pourcentage. La réduction de moyens des prochains mois doit, bien évidemment, être mise en regard des diminutions de charges qui résulteront concomitamment pour la SOFICO en raison du ralentissement, voire de l'arrêt des activités d'entretien et de réhabilitation sur nos routes et autoroutes durant cette même période.

A cet égard, c'est non sans résolution que la SOFICO a également voulu adapter ses structures à la situation en s'organisant pour éviter toute interruption de service public grâce à la mise en œuvre généralisée au niveau de ses services du télétravail et à la numérisation quasi-accomplie de ses activités au niveau du transfert des dossiers, du contrôle des déclarations de créance et des factures, à l'effet d'assurer sans faille l'exécution de ses paiements en temps et heure, comme d'habitude, et de réduire concomitamment les effets négatifs de la crise sur ses entreprises partenaires.

C'est aussi la raison pour laquelle la SOFICO ne peut que s'associer à la prolongation de la dynamique lancée par les Plans « Routes » et « Infrastructures » et qu'entend poursuivre, et même amplifier, le Plan Mobilité et Infrastructures 2020-2025.

Jacques DEHALU,
Directeur général

John LEWIS,
Président