AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Wallonie infrastructures SOFICO

Rapport de gestion 2020

Mars 2021

Chaînons manquants | Réseau structurant | Energies renouvelables | Telecom

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Table des matières

A. Cadre général 3
1. Contexte historique de la SOFICO 3
2. Réponse structurelle à de réels besoins 3
3. Evolution des missions de la SOFICO 4
4. Indispensable planification stratégique des actions 5
5. Réflexion approfondie sur les impacts socio-économiques des chantiers 6
6. Poursuite systématique de toutes les opportunités environnementales 7
7. Mise en œuvre des principes de bonne gouvernance les plus rigoureux 8

B. Pôles d'activités 11
1. Pôle routier 11
2. Pôle fluvial 17
3. Pôle télécommunications 19
4. Pôle de valorisation domaniale 22

C. Sources de financement des divers pôles 28
1. Redevance kilométrique poids lourds 28
2. Shadow Tolls 31
3. Tarification des télécommunications 32
4. Redevances des concessions 32

D. Analyse de l'exercice comptable 2020 32
1. Tableau des emplois et des ressources (exprimés en € 000) 33
2. Compte de résultat et l'exploitation 33
3. Investissements et leur financement 34

E. Risques et opportunités 35
1. Renforcement de l'autonomie financière de la SOFICO et de l'emploi wallon 35
2. Renforcement de la sécurité passive et active de nos infrastructures 36
3. Amélioration de la qualité et de la rencontre des préoccupations environnementales 36

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

A. Cadre général

1. *Contexte historique 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. *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, Plan PIMPT, …), 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 entraine, 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. *Evolution 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 dans le courant du second semestre 2021 ; la mise à grand gabarit de l'écluse d'Ampsin-Neuville a débuté en août 2018 et se poursuit au rythme souhaité pour se clôturer en principe en 2024.ù

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 1er 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 2700 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.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

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 plus de 25 ans, la SOFICO est devenue un acteur majeur du développement économique wallon. Elle a réalisé 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. *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 efficience 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 auquel succède la Plan « Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2026 » dit PIMPT, mis en œuvre par la nouvelle législature

L'identification des besoins et la sélection des projets, sur la base de ces objectifs, est effectuée selon une approche multicritère (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. *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 CO_2).

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 couteuse sur le long terme.

Le bureau s'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, de 19,1 % de moyenne, 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. *Poursuite systématique de toutes les opportunités environnementales*

Il importe également de mettre en exergue les efforts particulièrement significatifs et indispensables actuellement réalisés pour se conformer au mieux aux orientations données par les recommandations formulées dans le cadre de la COP 24 et du Plan « Air Climat », ainsi que du programme « FAST » (Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé, Transfert modal) ; toutes les opportunités sont saisies sans exception.

Tout d'abord, le respect strict des dispositions légales et complémentaires en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, mise en œuvre au travers de permis de bâtir et de cahiers des charges exigeants, permet la meilleure intégration des ouvrages dans leur environnement ambiant. Les surcoûts qui en résultent, de 10 à 25 %, selon que l'on se trouve en milieu rural ou urbain, ont été parfaitement encadrés par la SOFICO et sont, au surplus, source d'investissements complémentaires de la part des acteurs locaux, comme le prouve à suffisance l'exemple de la liaison E25/E40 à Liège (aménagement subséquent des Quais de la Dérivation de la Meuse, réalisation du parc d'activités Zénobe Gramme et du Centre commercial de Belle-Ile, installation à proximité immédiate de l'hôpital du CHC, avec accès direct à l'autoroute, réhabilitation de nombreux quartiers d'Angleur, …).

Par la construction et la mise en service de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu et des nouvelles écluses de Lanaye, Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville, la SOFICO complète également les efforts de la Région wallonne pour décarboner son économie.

L'évolution du parc des camions vers la norme EURO 6, grâce à des tarifications incitatives qu'elle a mises en œuvre, s'avère plus que positive pour l'environnement. Les moteurs de la norme EURO 6 réduisent fortement leurs émissions d'oxyde d'azote (NoX) par rapport aux normes inférieures.

La création de bandes de covoiturage et la mise en place de parkings de covoiturage par la SOFICO vise aussi à atteindre un taux d'occupation moyen de 1,3 personne/véhicule et à réduire la pratique courante de l'autosolisme en vue de réduire les consommations.

Sous l'action volontariste de la SOFICO, des bornes d'une puissance minimale de 50 kw ou de stations CNG ont été, au surplus, installées sur la majorité des aires autoroutières concédées.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Les projets de « Mobipôles » qu'elle poursuit additionnellement visent, de plus, à atteindre les objectifs fixés par la vision « FAST 2030 » adoptée par le Gouvernement wallon en octobre 2017 et s'inscrit dans le cadre global de la stratégie régionale de mobilité SRM), en tant que centres d'accueil multimodal permettant de réduire des encombrements non désirés dans les centre-villes.

Des actions en vue de la diminution du bruit sont aussi déployées par la SOFICO dans le cadre de deux cartographies du bruit selon les voiries de plus ou moins 6 millions de véhicules par an, répartissant les « sites d'actions » en 3 classes de priorité, hors et dans agglomérations, visant à résorber les zones considérées comme problématiques du point de vue des nuisances sonores.

Au titre de mesures poursuivant la diminution de la pollution des eaux, un schéma directeur des bassins d'orage, sous son égide, permettra de disposer d'infrastructures en bon état de marche (curées, débroussaillées, modernisées, déshuileurs, décanteurs, vannes d'isolement, …), en mettant l'accent sur la remise en service et l'amélioration des bassins existants.

La protection de la biodiversité apparaît également une priorité pour la société au travers de la gestion des espaces verts (talus, terre-pleins, centraux et intermédiaires, zones de repos urbaines et touristiques), de mesures compensatoires contenues dans les permis d'urbanisme ou encore des aménagements favorables à la migration au travers d'échelles à poissons.

Des actions en vue de la diminution des déchets, que la SOFICO surveille de près, visent à compléter cet arsenal de mesures par la réutilisation de matériaux de démolition, en instaurant un tri sélectif sur les aires autoroutières, par la captation sur les cours d'eau de déchets flottants et, encore, l'utilisation de papier labellisé « FSC 100 % », « FSC mixte » ou « FSC recyclés » le long du réseau routier.

La Wallonie peut aussi enfin compter sur une contribution de la SOFICO pour atteindre l'objectif de production renouvelable à l'horizon 2030, à savoir la couverture de 23,6 % de la consommation d'énergie finale wallonne, par des sources renouvelables majoritairement issues de la production éolienne, photovoltaïque et de biomasse qui sera déployée sur l'ensemble du domaine routier et fluvial qu'elle entend déployer au travers de son projet de concession, , en cours de discussion, dénommé « Infrastructures basses émissions » (IBE).

7. *Mise en œuvre des principes de bonne gouvernance les plus rigoureux*

Le Conseil d'Administration a entendu poursuivre, enfin, le renforcement de la Gouvernance de la SOFICO par 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 :

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

- *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 règlementation 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 règlementations 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.

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

Parallèlement à l'étude d'assurabilité des activités de la société entamée préalablement, se poursuit l'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.

- *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.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

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.

En 2020, le Comité RH s'est réuni le 28 février, le 15 septembre, ainsi que le 11 décembre. Cette année, le Comité RH s'est focalisé, essentiellement, sur l'important « Projet RH ». Le 28/02/2020, le service RH a, en effet, présenté au comité RH la mise en place d'un projet qui constitue la première phase du plan stratégique RH de la SOFICO, lequel a pour objet l'amélioration de l'Organisation afin de rencontrer ses objectifs actuels et futurs, tout en augmentant les compétences et performances de ses collaborateurs dans un contexte de recherche du bien-être au travail. Une étude est donc en cours depuis plusieurs mois pour améliorer les processus de gestion des emplois, des compétences et des rémunérations au sein de la SOFICO. Il s'agit d'un projet RH confié à un consultant externe.

Précisément il vise à la mise en place de 5 modules métier, avec un réel accompagnement au changement, portant respectivement sur : la réalisation des descriptions de fonctions des collaborateurs de la SOFICO et classification des fonctions types de la SOFICO (Modules 1 et 2) ; la définition de la politique salariale de la SOFICO (Module 3) ; la mise en place d'un processus d'évaluation et de fixation des objectifs individuels et collectifs pour les collaborateurs de la SOFICO (Modules 4 et 5) et la mise en place d'une gestion effective du changement (Module Transversal).

Le projet a été notifié en juillet 2020. Les modules 1 et 2 sont arrivés à terme. Le module consacré à la nouvelle politique salariale a débuté en janvier 2021 et les modules de définition d'objectifs et d'évaluation sont prévus dans le courant du 2ième trimestre 2021, sur une durée de plusieurs mois.
L'accompagnement au changement a été mis en place pour placer le collaborateur au centre du projet, notamment au travers d'une communication bidirectionnelle utilisant différents canaux, et par la création d'un comité de pilotage auquel participe des ambassadeurs issus du personnel de la SOFICO représentant tant les différents genres, que les différents niveaux hiérarchiques.

- *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.

- *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. Pôles d'activités

L'ensemble des activités de la SOFICO se déploie aujourd'hui dans le cadre d'une organisation sous forme de pôles d'activités (routier, fluvial, télécommunications et de valorisation domaniale), 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 les équilibres nécessaires.

1. Pôle routier

1.1. Programme de résorption des chaînons manquants

Le choix des chainons 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 a enregistré en 2020 un trafic total de 23.897.137 équivalents véhicules. Ces chiffres particulièrement impressionnants permettent d'atteindre les objectifs recherchés par la Région wallonne : assurer en toute sécurité, un trafic de délestage permettant, au surplus, de désenclaver le trafic du centre-ville et, en particulier, les quais de la dérivation situés aux abords de la voie fluviale traversant la cité.

Du côté du Hainaut, l'achèvement en 2000 du tronçon d'autoroute 2x2 bandes entre Ghislenghien et Hacquegnies a permis en 2020 à 7.516.239 véhicules de circuler sur cette portion de l'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) à l'exception de la tranchée couverte de Frasnes-Lez-Couvin où la circulation s'effectue depuis juin 2019 en 2X1 bande. Ce chantier colossal, découpé en trois phases, comprenait 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 chainon 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 dans le courant du second trimestre 2021 par le passage à 2X2 bandes dans la trémie couverte de Frasnes-Lez-Couvin, permettant de circuler avec cette configuration sur l'entièreté de cette nouvelle autoroute.

1.2. Plan Routes 2010 -2015

Consciente des impacts importants causés par l'état de dégradation du réseau routier de Wallonie, la SOFICO, sous l'égide du Gouvernement wallon, a élaboré un premier plan global d'investissements : le Plan Routes 2010 – 2015, dont l'enveloppe initiale a été fixée à 500 M€. Pour financer ce projet de réhabilitation des routes de grande envergure, la SOFICO a obtenu un prêt de la Banque Européenne d'Investissements (BEI) de 250 M€. Un Plan BEI de 500 M€ a été élaboré. Compte tenu du fait que la BEI ne finance que les projets relatifs au RTE-T et aux zones de convergence, un second plan (Plan RN), concernant les investissements sur les routes dites « nationales », ainsi qu'un troisième plan (Plan Investissements Complémentaires), pour tous les autres projets d'investissements complémentaires non couverts par les 2 premiers, ont été créés avec une enveloppe commune de 50 M€. L'enveloppe initiale globale du Plan Routes s'élevait donc à 550 M€. Pendant l'exécution du Plan Routes, de nouvelles demandes ont été adressées à la SOFICO. Certaines ont été retenues et réalisées compte tenu de nouvelles opportunités ou cas d'urgence, les autres ont été mises en réserve et reportés sur les plans d'investissements ultérieurs. Force est de constater que l'enveloppe initialement dévolue au Plan Routes de 550 M€ a été dépassée d'environ 70 M€.

Tous les chantiers relatifs au Plan Routes ont été réalisés. Un marché relatif à une prestation d'audit externe des chantiers se finalise et est la dernière activité de ce plan d'investissement. Le budget engagé réel pour les plans d'investissements 2010-2015 est actuellement de 619 M€, avec un encours de 2 M€, qui représente principalement les montants encore à payer sur le R9 de Charleroi qui s'est finalisé au début de ce mois d'octobre 2020.

1.3. Plan d'investissements 2016 – 2019

Tous les efforts fournis dans le cadre du Plan Routes 2010 – 2015 se sont prolongés au travers du Plan Infrastructures, dont l'enveloppe pour les projets routiers a été fixée à 350 M€. Ce Plan Infrastructures comporte trois axes structurants de réalisation : la poursuite de la réhabilitation des grands axes routiers (autoroutes), la réhabilitation et la sécurisation des traversées d'agglomération et des routes du réseau régional dit « secondaire » et, enfin, ce que l'on appelle les « routes de l'emploi ».

Le Plan « Infrastructures » a, par ailleurs, été complété par d'autres plans reprenant également des investissements additionnels nécessaires : un Plan d'investissements de transition permettant l'amorçage avec le nouveau Plan, un Plan (complémentaire) de réfection des revêtements et un Plan « FAST – PEREX 2019 » s'inscrivant dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau Centre Perex 4.0.

Les Plans d'Investissements 2016-2019 sont engagés pour un montant de 588 M€ sur lesquels subsistent un encours de 70 M€, portant sur un ensemble de 240 projets, dont 211 ont été réalisés, soit un taux de réalisation à ce jour de 88 %.

1.4. Plan d'investissements 2020 – 2026

Pour la période 2020-2026, il existe actuellement deux plans d'investissement : un Plan de relance post COVID et le Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous, intitulé PIMPT.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Le Plan d'investissement 2020 regroupe les investissements de relance engagés en 2020 et non repris au PIMPT ci-après, mais destiné à établir le trait d'union avec lui. En juillet 2020, le Conseil d'Administration de la SOFICO a approuvé l'engagement de 34 chantiers pour un budget de 45 M€. Le budget actualisé de ces projets est de 45.321.16 dont 42 M€ ont été engagés et 21 M€ facturés. Il existe actuellement 4 projets qui n'ont pas encore été notifiés, soit pour une question de planification des travaux, soit parce que le dossier doit faire l'objet d'une révision de procédure administrative.

Par ailleurs, le PIMPT correspond au Master Plan voulu par le Gouvernement wallon. Les contours financiers du PIMPT ont été appréhendés par le Conseil d'Administration du 22 juin 2020 pour un budget total de 981.118.904 € (hors projets relatifs aux voies hydrauliques). Ce plan est composé de projets géolocalisés (G) et d'enveloppes (PMS, Ouvrages d'art, Tunnels, Sécurité, Aires autoroutières, Eclairage et signalisation, Dispositifs bruit, Bassins d'orage, Raclages-poses additionnels (PMS), Modes actifs, Corridors vélos et BHNS). La SOFICO poursuit, sur le Plan PIMPT, un budget global de 1168 M€ en y intégrant la prise en charge d'un encours de 66 M€ subsistant ; il se décline en « projets géolocalisés » et en « enveloppes ».

Projets géolocalisés

Les projets géolocalisés ont été identifiés, adoptés par le Gouvernement wallon du 9 juillet 2020 et approuvés par le CA de la SOFICO du 10 juillet 2020 pour un budget de l'ordre de 553.337.308 €. La SOFICO a réparti les différents projets géolocalisés dans des programmes, similaires aux programmes des plans précédents, afin de pouvoir faire le suivi par type de projets mis en œuvre.

Enveloppes

Il existe actuellement 11 enveloppes pour un montant de 427.693.000 €. Dix de ces enveloppes se rapportent au Réseau routier ; la onzième enveloppe intègre la voie fluviale dans le PIMPT, au travers de la finalisation de l'écluse d'Ampsin-Neuville (point 2.4).

- *PMS*

Une enveloppe de 60 M€ est destinée aux travaux portant essentiellement sur le renouvellement des revêtements superficiels, sur des surfaces plus importantes que celles, plus ponctuelles, que l'on peut commander dans le cadre des baux d'entretien. Visant à maintenir la praticabilité de nos infrastructures, ces travaux s'intègrent également dans une logique d'entretien préventif permettant de prolonger significativement la durée de vie des chaussées pour un coût global moindre, différant d'autant la nécessité de devoir procéder à des réhabilitations plus profondes et plus coûteuses. Ces interventions se dégagent dans le cadre de logiciels intitulés « PMS » (Pavement Managing System).

- *Ouvrages d'art*

Une enveloppe de 100 M€ a été retenue pour être consacrée aux ouvrages d'art du Réseau structurant. Le Groupe Technique pour la Gestion des Risques – GTGR – en a affiné la priorisation, en reprenant essentiellement les ouvrages les plus urgents. La majorité des ponts d'indice de santé A (Pont avec défauts très importants touchant la structure portante) du Réseau structurant y sont repris. Les moyens dégagés, bien qu'appréciables, restent néanmoins insuffisants pour mener tant une politique de remise à niveau des ouvrages les plus dégradés dont une indispensable politique de gestion préventive permet de stopper l'évolution des dégradations, l'objectif principal restant d'améliorer l'état global de santé du parc d'ouvrages d'art afin d'assurer la pérennité des structures et la sécurité des usagers.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

- *Tunnels*

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. 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 »*. Une enveloppe de 95 M€ a été retenue pour ce Plan Tunnels.

- *Sécurité*

Les actions à mener et à prioriser au regard des statistiques relatives aux accidents concernent les problématiques suivantes : la mise aux normes de glissières de sécurité en procédant à leur remplacement aux endroits où le maintien se justifie ; le traitement des obstacles latéraux selon la méthodologie « SDFI » (Supprimer l'obstacle, le Déplacer, le Fragiliser ou l'Isoler) par le placement de nouveaux dispositifs de retenue; le traitement des remontées de files sur les autoroutes; les mesures visant à éviter le contresens sur les autoroutes et routes à 2x2 bandes de circulation et les petits investissements comme la signalisation ou certaines actions décidées en CPSR (Commission Provincial de sécurité Routière), … pour lesquels des moyens de l'ordre de 13,5 M€ se trouvent actuellement dégagés.

- *Aires autoroutières*

Les projets sont sélectionnés et priorisés par la CWEA – Commission Wallonne des Equipements Autoroutiers -. On y retrouve le renouvellement des aires concédées qui arrivent à échéance au niveau du délai contractuel comme celles de Waremme (E40), Hondelange (E411), Bierges (E411) ou Sprimont (E25). Cette enveloppe de 20 M€ peut aussi être dédiée à d'autres projets visant à offrir des services additionnels sur des aires autoroutières non concédées comme, par exemple, la mise en place de nouveaux sanitaires.

- *Eclairage et Signalisation tricolore*

Cette enveloppe d'un montant de 14 M€ est principalement destinée à des travaux d'éclairage autres que ceux prévus dans le cadre du Plan lumière 4.0 (ci-après), de signalisation dynamique ou d'aménagements de nouveaux feux tricolores.

- *Dispositifs antibruit*

Les objectifs poursuivis à ce niveau sont de l'ordre de 23 M€ et visent à réduire les nuisances sonores générées par le réseau afin d'assurer le bien-être des populations exposées et d'intégrer les voiries dans leur environnement. La SOFICO s'appuie en la matière sur l'expertise de la Cellule « BRUIT » du SPW MI qui a développé une méthode d'analyse systématique des différents axes concernés en procédant à une hiérarchisation des sites les plus exposés. Les sites prioritaires seront traités dans le cadre de cette enveloppe.

- *Bassins d'orage*

L'enveloppe de 8,3 M€ est destinée à des travaux visant à remettre en service les bassins d'orage les plus problématiques. Ces travaux sortent du programme d'entretien et lui sont complémentaires. Sont principalement concernés, les réparations de plus grandes ampleurs des éléments constitutifs d'un bassin ainsi que le curage des boues lorsque le volume à curer occupe plus de 20 % du volume utile.

- *Modes actifs – Corridors vélos*

Cette enveloppe est dédiée aux projets qui portent sur des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. Au niveau des corridors pour vélos, l'enveloppe de 30 M€ visera à concrétiser des projets comme celui qu'il est prévu de réaliser le long de l'E411 et de la N4 dans le Brabant Wallon.

- *Transports en commun*

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. La demande de permis a été introduite au début de cette année 2021. Le budget de ce chantier est estimé à 93 M€.

1.5. 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/A15, 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.

- *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 2700 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. Leur intensité sera également régulée notamment grâce à des capteurs de manière programmée ou, par endroit, de manière instantanée.

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 CO_2 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 M€ 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.

L'inventaire complet du réseau a été finalisé en septembre 2019 et l'ordre de démarrer les travaux de réhabilitation a été donné par la SOFICO au 1er octobre 2019 pour une durée d'environ 4 années. Au début du mois de mars 2021, 27.000 points lumineux étaient déjà modernisés, soit 780 km du réseau.

- *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 Trafic System) est constitué d'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, à 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 ; à remplacer les feux de signalisation par de nouveaux permettant de dialoguer avec les voitures connectées ; à mettre en place une infrastructure d'ITS coopératif, nommée C-Roads, capable d'interagir directement avec les véhicules connectés ; à tester un projet pilote destiné à dédier la bande d'arrêt d'urgence au covoiturage ; à installer six nouvelles stations de pesage dynamique pour poids lourds ; à installer de nouvelles caméras, notamment équipées de détection automatique d'accident (DAI) ; à rénover et placer de nouveaux panneaux à messages variables équipés de nouvelles fonctions ; à ajouter et à réhabiliter de nouveaux points de comptage et, enfin, à rénover les stations météo existantes. La plupart de ces projets sont progressivement implémentés depuis la fin de l'année 2018.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

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. Suite à la crise sanitaire que nous avons traversée, malgré le maintien du fonctionnement des ouvrages, 33,64 millions de tonnes de marchandises transportées en 2020.

2.1. Canal du Centre et 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 2020, 1 862 743 tonnes de marchandises ont transité par l'ascenseur de Strépy-Thieu. Un total de 5275 bateaux ont franchi l'ascenseur en 2020.

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

Par contre, nous avons connu sur cette année 2020 une aggravation des problèmes d'infiltration d'eau au niveau de la toiture de l'ascenseur de Strépy-Thieu, notamment due à des dégradations causées par quelques tempêtes ces dernières années.

2.2. Ecluse 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 4e 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 9.750.763 tonnes en 2020.
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 M€, 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 M€ attribuée par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport et un complément de 10 M€ financés par les Pays-Bas, vu le caractère transfrontalier du projet.

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

2.3. Ecluse 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 M€, 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. Au total, 9 499 746 tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ivoz-Ramet en 2020.

Une expertise judiciaire est en cours relativement au sinistre de la porte aval de l'écluse de 125m x 25m survenu en mai 2016. De très nombreuses réunions et échanges de notes techniques et de faits directoires ont eu lieu entre les parties à l'initiative de l'expert judiciaire désigné par le tribunal. Il est prévu que l'expert remette un avis provisoire fin avril 2021 et, après réaction des parties, un rapport final en septembre 2021.

2.4. 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.

En 2020, 7 731 388 tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ampsin-Neuville. 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 sont 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 fin de l'année 2023. Le projet de l'ordre de 138 M€ sera réalisé avec l'aide d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) à hauteur de 88 M€, ainsi qu'une aide de la Commission européenne déjà attribuée à concurrence de 50 M€ dans le cadre du programme CEF. Aujourd'hui, un solde de 124, M€ reste à exécuter.

Les principales opérations réalisées en 2020 et au début de l'année 2021 sont les suivantes : la construction de l'île entre les deux futures écluses, des radiers et des bajoyers de l'écluse de gabarit moyen (225m x 12,5m), des portes de l'écluse de gabarit moyen (225m x 12,5 m), des vannes de l'écluse de grand gabarit (225m x25 m), du gros œuvre du bâtiment de commande, l'équipement du nouveau bâtiment technique (transformateur, cellules haute-tension, groupe électrogène, UPS, tableaux de distribution, début des raccordements), l'achèvement de la fabrication des vérins et des centrales hydrauliques, les études générales du contrôle commande de l'écluse de gabarit moyen, la construction du môle amont au large, l'aménagement du môle aval au large, l'achèvement de la construction de la nouvelle berge amont droite, l'initiation des démolitions de l'ancienne berge amont droite, la mise en service de la première moitié de la nouvelle voirie N90, la poursuite de la construction de la berge aval droite, la poursuite des terrassements pour la création de la passe à poissons de type rivière, avec, en perspective, le début des travaux d'aménagement de la galerie du barrage.

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.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

3.1. Missions actuelles

En 2010, le Gouvernement wallon décidait de confier à la SOFICO la réhabilitation et la gestion du réseau structurant composé des autoroutes wallonnes et de certaines voiries à grand gabarit. C'est pourquoi, la SOFICO a repris à son compte toutes les capacités de télécommunication nécessaires à la gestion de l'infrastructure électromécanique qui équipe le réseau structurant wallon. C'est ainsi que le réseau de câbles à fibres optiques installé le long des autoroutes wallonnes est devenu l'épine dorsale nécessaire au transport de toutes les données de trafic (caméras, comptage et identification de véhicules, radars, …) vers le Centre PEREX participant notamment à la mise en œuvre des composantes de la politique du Gouvernement en matière de mobilité.

La SOFICO s'est positionnée comme interlocuteur privilégié du SPW et plus particulièrement de la division des technologies de l'information et de la communication (DGT2 – DTIC) pour le développement des connexions inter-sites.

Ainsi, le développement des MAN (Réseau métropolitain) initié dès 2006 en vue de raccorder les bâtiments administratifs ainsi que les cabinets ministériels, compte plus de 160 bâtiments répartis sur l'ensemble de la Région wallonne, interconnectés entre eux à très haut débit permettant à l'Administration wallonne d'utiliser des applications partagées telles la téléphonie IP, l'intranet administratif, les serveurs WEB, les services de la suite IP mais aussi les applications métier de chaque direction générale. La SOFICO participe de cette manière au processus d'e-government.

D'autre part, les liens à très haut débit mis à disposition par la SOFICO, permettent d'une part la connexion de ce réseau administratif à l'internet mondial au travers de l'opérateur BELNET mais aussi l'hébergement, le stockage et la sécurisation de toutes ces données au sein des différents centres de sauvegarde mis en place par le DTIC.

L'objectif de la SOFICO en matière de télécommunications consiste à poursuivre le déploiement de l'intranet francophone : en mettant à la disposition des PME, des administrations et des acteurs dits « sociétaux » de la santé, de l'audiovisuel et de l'enseignement, les capacités excédentaires du réseau de fibres optiques régional ; en stimulant, en tant que fournisseur « grossiste » la diffusion de services de télécommunications au travers de partenariats avec les organismes publics et/ou privés spécialisés dans l'intégration de services à valeur ajoutée ; en respectant les règles attenantes au marché libéralisé des télécommunications.

La SOFICO s'est employée à poursuivre, depuis ce transfert, la politique de télécommunication mise en place par le Gouvernement wallon depuis plusieurs années visant à tisser la toile de « l'intranet francophone », dans les secteurs des Administrations, de l'enseignement, des soins de santé, de l'audiovisuel et des PME mais aussi en réorientant ses moyens sur ses besoins internes liés plus que jamais à sa mission de réhabilitation et de gestion du réseau structurant.

La SOFICO s'inscrit, en partenariat avec des opérateurs de services, dans une démarche constante visant à rencontrer les besoins, toujours plus grands, en matière de télécommunications des institutions hospitalières et autres entreprises concernées par le secteur des soins de santé.

C'est ainsi que la SOFICO raccorde aujourd'hui plus de 20 centres hospitaliers ou institutions sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne ainsi qu'à Bruxelles.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Outre les 35 zonings identifiés par la Région dans le cadre des fonds structurels européens, la SOFICO a réalisé le câblage de 25 zones complémentaires, ce qui porte à 60 le nombre des zones intégralement câblées. Mais la SOFICO poursuit, en étroite collaboration avec les intercommunales de développement économique, le déploiement de son réseau au sein des zonings wallons en privilégiant les poses opportunes. C'est ainsi que la SOFICO est présente aujourd'hui dans 103 zones d'activité économique.

De par sa situation géographique et sa présence dans tous les « data centers » installés en Wallonie ainsi que les plus importants de Bruxelles, le réseau régional peut aussi susciter l'intérêt d'opérateurs dans le cadre de leurs propres projets. 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.

3.2. 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 fibres optiques, 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 fibres optiques (263 km le long du réseau structurant pour un budget de 13,5 M€, mais également via un programme de fibrage des voies hydrauliques de 166 km pour un montant de 9 M€) 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 M€, 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) ;*

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

- *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 est dès lors déployé depuis le printemps 2020 pour une période de 5 années.

3.3. 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 a initié 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. A 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 de la DGO1, 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 5ième 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 fibres optiques, ce qui a déjà permis le raccordement de plus de 270 antennes sur ce même réseau 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. <u>Pôle de valorisation domaniale</u>

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 et suivantes). Corrélativement, elle entend dégager des capacités d'autofinancement additionnelles via les contrats de concessions de services qu'elle conclut en conséquence.

4.1. Concessions autoroutières

La Commission wallonne des équipements autoroutiers (CWEA), comprenant des représentants des divers services concernés du SPW et de la SOFICO, a articulé sa réflexion afin de dégager les orientations du programme de renouvellement et de déploie »ment des aires autoroutières en Wallonie. De nombreux nouveaux concepts et initiatives s'inscrivant pleinement dans le cadre des politiques impulsées par le Gouvernement wallon ont été, en outre, intégrés dans cette dynamique. Un cahier spécial des charges « type », mais évolutif a été rédigé.

Dorénavant, une attention toute particulière est consacrée à :

- *L'autosuffisance énergétique maximale des aires en énergies renouvelables ;*
- *L'intégration de nouvelles aires dans le tissu économique local en phase avec tous les partenaires locaux ;*
- *La mise en valeur de produits du terroir ;*
- *La mise à charge du concessionnaire de la propreté des aires ;*
- *La réhabilitation des aires disposées à la frontière de la Région wallonne ;*
- *La création de parkings sécurisés pour poids lourds ;*
- *La création de parkings de covoiturages ;*
- *La mise en œuvre d'aires intégrées ;*
- *La mise à disposition des usagers des technologies nouvelles en matière de télécommunication, à l'instar du Wifi ou de la présence de bornes interactives ;*
- *La présence de bornes de recharge électrique.*

Cette extension et cette modernisation du parc des aires autoroutières sont en voie de finalisation :

- *Les travaux concernant le renouvellement de l'aire de Barchon se sont achevés en ce compris la mise en lumière du bâtiment. Une extension de 100 emplacements pour poids lourds a été programmée. Ces emplacements sont opérationnels depuis le printemps 2013;*
- *L'octroi de la concession de Saint-Ghislain couplé au réaménagement de l'aire frontalière de Hensies a été notifié en juillet 2009. L'aire de Saint-Ghislain est pleinement opérationnelle depuis la fin de l'année 2011. A Hensies, la construction de la « Maison de Wallonie », par le concessionnaire a suivi au même titre que la réhabilitation du revêtement ainsi que des aménagements paysagers de qualité ;*
- *Le renouvellement de l'aire de Verlaine est effectif depuis 2014. Ce site dispose d'une capacité d'accueil de près de 240 emplacements poids lourds dans des conditions optimales de tranquillité. Un parking de covoiturage est également disponible pour les navetteurs ;*
- *Un projet pilote d'aire sécurisée, payant pour poids lourds de catégorie 3 sur la nouvelle échelle européenne, a été réalisé à Wanlin. L'ouverture du site a eu lieu en juin 2013 ;*
- *L'aire de Couthuin a été réhabilitée et élargie en 2013. Un nouveau concessionnaire a rénové les bâtiments en 2017.*
- *L'aire de Sprimont a vu le revêtement de ses parkings poids lourds réhabilités.*
- *Les aires de Bierges et Waremme ont été attribuées respectivement en 2017 et 2018. Les travaux de modernisation débuteront au printemps 2021 et verront également un accroissement d'une cinquantaine d'emplacements poids lourds. Bierges sera, en outre doté d'une station CNG et Waremme d'un site de covoiturage.*

Par ailleurs, des visites régulières des sites sont effectuées par les membres de la CWEA dans le but de signifier aux concessionnaires les éventuels manquements observés afin que ces derniers procèdent à des remises en état et améliorations. Il s'en est suivi une rénovation complète des sanitaires des aires de

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Barchon et de Aische (sens Namur – Bruxelles). Des travaux similaires ont été entrepris en 2014 à Aische (sens Bruxelles – Namur) ainsi qu'à Thieu. Il en a été de même pour autre cinq sites (Wanlin, Spy, Waremme, Nivelles et Hellebecq) à cette même période.

En définitive, au total, ce ne sont pas moins de 525 emplacements poids lourds supplémentaires qui ont été créés portant ainsi le nombre d'emplacements à 3.600 unités, soit une augmentation significative de près de 17 %.

Concrètement la SOFICO intervient de 3 manières distinctes, au travers :

- *du financement d'infrastructures sur son réseau,*
- *de la mise à disposition de son foncier,*
- *de partenariats « public-privé ».*

Au sujet de la mise à disposition de foncier, étant de plus en plus fréquemment sollicitée, la SOFICO a décidé de donner son accord de principe sur le transfert de droits réels en faveur des pouvoirs locaux, de parcelles - non stratégiques, au regard de son « core business » - en vue de la réalisation de parkings de covoiturage.

La SOFICO s'inscrit dans la préoccupation de partenariats pour un territoire intelligent avec les Provinces, Villes et Communes. C'est ainsi que, sous l'impulsion de la Province de Liège, la SOFICO a accepté, à titre pilote, de cofinancer la création, sur son territoire, du premier parking d'Ecovoiturage à Sprimont au pied de la E25.

La SOFICO se réjouit de mettre une partie de son foncier à la disposition de certains des 54 parkings d'Ecovoiturage qui devraient voir le jour en Province de Liège grâce à l'octroi de subsides en capital, de 5.000.000 € de la Province en faveur de ses Villes et Communes.

Ces parkings disposent, entre autres, de bulles à verre, d'un abri pour vélo, de tables et bancs composant un coin « détente ». Ils sont notamment installés à proximité des grands axes routiers. Outre, une aide financière de 75 %, sur un montant maximum de 100.000 € par unité offerte - le solde étant financé par la commune -, la Province se charge des études et de l'accompagnement administratif des marchés dont la commune sera maître d'œuvre.

A l'avenir, la SOFICO espère collaborer à des initiatives similaires dans d'autres Provinces ou Intercommunales. Des projets se sont ainsi concrétisés à divers endroits : Sambreville, Andenne, Battice, Luttre, Nivelles, Frasnes-lez-Anvaing, Fernelmont, Bassenge, Chaudfontaine et Lincent avec l'appui, la plupart du temps, d'un financement partagé avec les Pouvoirs locaux.

Des projets se sont ainsi concrétisés à divers endroits, et principalement aux entrées et sorties d'autoroutes : Sambreville (88 places), Andenne (96), Battice (232), Luttre (47), Nivelles Nord (89), Frasnes-lez-Anvaing (95), Fernelmont (33), Bassenge (100), Sprimont (100), Chaudfontaine (40) et Lincent (41) avec l'appui, la plupart du temps, d'un financement partagé avec les Pouvoirs locaux. Ces investissements ont porté le nombre d'emplacements à 1.337 unités sur le domaine SOFICO.

4.2. Centrales hydroélectriques

La Région wallonne, par acte du 18 décembre 2009, a effectué l'apport à la SOFICO d'un droit d'emphytéose sur la centrale de « pompage-turbinage » de la Plate Taille qui joue – notamment - un rôle prépondérant en tant que complément idéal aux énergies renouvelables en contribuant à l'équilibre du réseau. Sa puissance correspond à 1/7 d'une centrale nucléaire ou l'équivalent de 60 éoliennes.

Par la suite, un arrêté du Gouvernement wallon du 23 juillet 2015 portant libération partielle par la Région wallonne du capital de la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures par voie d'apport en nature et constitution d'emphytéose sur des centrales hydroélectriques, a permis d'effectuer l'apport à la SOFICO d'un droit d'emphytéose sur 9 centrales hydroélectriques, en l'occurrence, les centrales de Mornimont, de Floriffoux, de La Gileppe, de Lixhe, de Monsin, d'Ivoz-Ramet, d'Ampsin, d'Andenne et de Grands-Malades. Rappelons que ces sites produisent, en moyenne, 225 GW/h couvrant ainsi la consommation de près de 65.000 ménages.

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

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

Ces centrales produiront, au total théoriquement 79 GWh/an, soit l'équivalent de la consommation annuelle de près de 23.000 ménages. Les centrales de Waulsort, Hastière, Hun, Taifler, Houx, sur la Haute-Meuse et de Marcinelle et Monceau-sur-Sambre sont actuellement en fonction. En 2017, les travaux de génie civil ont été réalisés aux barrages de Anseremme, Houx, Riviere et Dinant, en vue de recevoir les futures centrales hydroélectriques. Les sites des Grosses-Battes et de Anseremme seront opérationnels en janvier 2021. Les sites de Roselies et Auvelais, de même que celui de Rivière, ont fait l'objet d'une attribution récente. Les mises en activité devraient être effectives d'ici 12 mois.

Par ailleurs, la concession d'usage de la centrale de pompage turbinage de la Plate Taille est effective jusque fin février 2022.

4.3. Plan « Grand éolien »

L'idée de privilégier l'implantation d'éoliennes dans des zones où les nuisances par rapport aux habitations – en l'occurrence, les autoroutes, ou encore, la voie d'eau – sont généralement limitées compte tenu de leur éloignement, est à la base d'une nouvelle activité confiée à la SOFICO. Suite à un appel à concurrence lancé en 2011, un premier projet a permis de concrétiser en 2016 l'implantation de quatre éoliennes de 2,35 MW (soit une production équivalente à la consommation d'environ 5.200 ménages), le long du canal du Centre à Houdeng-Goegnies sur le site de Garocentre.

En juillet 2016, un second appel à projets a été lancé par la SOFICO pour l'implantation d'éoliennes de grande puissance (> 1MW) sur le domaine des aires autoroutières gérées par la SOFICO. Le 23 juin

2017, 12 soumissionnaires ont répondu à l'appel à projets et 92 projets étaient déposés, concernant un total de 137 éoliennes et de 30 aires de stationnement autoroutières.

Entre juin et novembre 2017, le Conseil d'Administration de la SOFICO a procédé à toutes les attributions concernant ce projet. Au total, ce sont 25 aires autoroutières qui ont été concédées, pouvant ainsi accueillir l'exploitation de 39 éoliennes. Ainsi, l'aire des Nutons, celle de Hulplanche, Léglise, Spy, Couthuin, Bastogne, Salazine, Aubange, Cronchamps, Emmelser Wald, Fernelmont, Froyennes, Hellebecq et Wanlin pourront accueillir chacune deux éoliennes, tandis que les aires de Ostin, Remichampagne, Hondelange, Sterpenich, Nil-Saint-Vincent, Rastplarz Walhorner Heide, Bois du Gard, Aische-en-Refail, Genotte et Saint-Ghislain pourront recevoir chacune une éolienne.

Chaque concession est attribuée pour une durée d'au minimum 20 ans et chaque implantation est liée à l'obtention d'un permis d'exploitation dans le cadre duquel les différentes personnes et instances concernées seront amenées à se prononcer. L'autorisation d'installation d'éoliennes sur l'aire autoroutière ne préjuge en rien de la taille des futurs parcs éoliens. Ceux-ci pourront éventuellement être étendus sur les propriétés contiguës de l'aire autoroutière, privée ou non. Il est également à souligner que, grâce aux mesures de simplification administrative du CoDT, les éoliennes peuvent désormais être autorisées, sans dérogation au plan de secteur, dans des couloirs de 1.500 m le long des autoroutes et des parcs d'activités économiques.

Il appartient aux concessionnaires de demander les permis uniques nécessaires à la mise en œuvre de leurs projets. Les procédures sont en cours. Deux permis ont déjà été accordés. (Aische-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. Enfin, d'autres contraintes techniques exogènes sont également susceptibles d'aboutir à des refus de permis uniques.

4.4. Plan « Infrastructures Basses Émissions » - IBE

En décembre 2018, le Conseil d'Administration de la SOFICO a approuvé le lancement de la procédure de dialogue compétitif dans le cadre du projet « Infrastructures Basses Emissions ».

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

Le projet vise à exploiter le mieux possible toutes les parties disponibles du domaine (échangeurs autoroutiers, bandes de végétation le long des autoroutes, …) pour autant que l'exploitation soit compatible avec l'affectation domaniale. Il s'agit d'un projet multi-énergies pour lequel chaque parcelle du domaine peut être valorisée par le recours au(x) mode(s) de production d'énergies le(s) plus approprié(s) tels que la biomasse, le photovoltaïque, l'énergie éolienne, …) en fonction de ses caractéristiques techniques et économiques.

Ce projet vise à contribuer aux objectifs régionaux de production d'énergie renouvelable et de lutte contre le réchauffement climatique, à valoriser économiquement les parties concernées du domaine, à stimuler la consommation locale d'énergie par le SPW, la SOFICO, ou les usagers, notamment dans le

cadre des nouveaux besoins de mobilité et à encourager le stockage pour fournir de l'énergie de manière permanente.

La SOFICO souhaite donc faire appel à l'imagination des entrepreneurs pour développer ce projet d'envergure. La volonté est de voir coexister le savoir-faire de plusieurs acteurs (PME et grandes entreprises) sur l'ensemble du domaine régional wallon. Pour stimuler au mieux les idées de potentiels candidats, répondre à toutes les questions suscitées et donner toutes les chances au projet de porter ses fruits, la SOFICO a organisé des séances d'information au sein de différentes fédérations professionnelles et chambres de commerce.

L'avis de marché relatif au projet « IBE » a été publié au Bulletin des Adjudications du 25 févier 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 est fixée à fin janvier 2021 pour les 5 consortiums retenus.

Parallèlement, une plateforme informatique a été mise en place sur le site internet de la SOFICO afin d'offrir la possibilité aux entreprises intéressés 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 groupements pour des raisons de respect des principes de neutralité et d'impartialité.

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, …).

- *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 a eu lieu en novembre 2020.

C. 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. *Redevance kilométrique poids lourds*

- *Impact de la pandémie de Covid-19 sur 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 1er 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 fiabilité des systèmes OBU (on board unit) mis en place (moins de 0,01 % d'OBU en erreur) et par la très grande régularité de sa perception d'environ 20 M€ net par mois.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Cette régularité a cependant été mise à rude épreuve en 2020 puisque le secteur du transport de marchandises a été frappé de plein fouet dès le mois de mars par la chute des importations et des exportations et la mise en place de restrictions quant aux itinéraires de transport

Le rythme régulier et prévisible du transport de marchandise par la route a donc été profondément bouleversé et a impacté directement les recettes de la SOFICO liées au prélèvement kilométrique.

Après une première phase particulièrement difficile durant laquelle nous avons enregistrés une baisse significative du transport allant jusqu'à - 30 % pour les marchandises, les entreprises de transport, en tant que « deuxième ligne », ont été fortement mobilisées afin de continuer à approvisionner les commerces belges et wallons.

Les améliorations économiques des 3ème et 4ème trimestres ont été ensuite grandement tirées par les ventes du commerce de détail (produits industriels et alimentaires) ainsi que le e-commerce et ont permis de résorber partiellement le différentiel par rapport à 2019.

2020 restera ainsi marquée par la crise du COVID-19 avec une chute globale de l'activité d'un peu plus de 2 %, soit une diminution des recettes pour la SOFICO de 5,5 M€ par rapport à 2019.

- *Encadrement du report de trafic*

Lors de la mise en œuvre de ce nouveau système, la volonté du Gouvernement en place était de mettre à péage uniquement les autoroutes, les routes assimilées à 2+2 bandes, les sections de routes dénommées au niveau européen « E », les sections de routes supportant du trafic international de poids lourds et les sections de routes parallèles aux autoroutes.

En somme, il s'agissait du réseau Eurovignette existant antérieurement auquel furent ajoutées quelques routes comme le montre l'illustration ci-dessous.

L'objectif était d'augmenter fortement la contribution du trafic suprarégional de poids lourds étrangers aux coûts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure en limitant l'impact sur la circulation des poids lourds de desserte locale.

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 ajouté au réseau structurant soumis au prélèvement kilométrique à la date du 1er 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).

Toute nouvelle extension du réseau soumis au prélèvement kilométrique passera donc par un processus d'examen effectué avec précaution afin d'éviter d'affecter les entreprises locales sans que la mesure n'ait un réel impact sur le transit et le volume global de trafic de camions.

A noter également qu'un autre changement est survenu le 1er 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.

- *Evolution 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 et peut notamment éditer des statistiques sur la répartition des flottes selon la classe euro, la masse maximale autorisée ou encore l'origine des véhicules.

- *Verdurisation et Classe EURO*

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

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

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 2020, plus de 95 % des kilomètres parcourus le sont par des véhicules répondant aux normes EURO 5 (01/10/2009) et EURO 6 (01/01/2014) dont 80 % des kilomètres parcourus le sont par des véhicules répondant à la norme EURO 6.

Le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules des normes Euro 0 (01/10/1990) et Euro 1 (01/10/1993) a été divisé par 4 depuis l'introduction du prélèvement kilométrique. Le verdissement de la flotte de camions s'est principalement observé par un remplacement des camions EURO 5 par des camions EURO 6. La part des kilomètres parcourus par les camions Euro 5 est en effet passée de 50 % à moins de 15 % tandis que la proportion des kilomètres parcourus par les camions Euro 6 sur la même période est passé de 32 % à 82 % en décembre 2020.

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

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

- *Massification du transport de marchandises*

Parallèlement, le gabarit des véhicules s'est progressivement approché de la masse maximale autorisée (MMA) de 32 tonnes. Pour rendre leurs trajets toujours plus efficients, 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.

- *Répartition de la flotte par origine*

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

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

La majorité des kilomètres sont ensuite reparti entre les acteurs des Pays de l'Est tels que la Pologne, la Roumanie, la Lituanie et la Slovaquie. Ces 4 pavillons absorbent ainsi à aux seuls près d'un quart des flux enregistrés.

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

- *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 CO_2 et l'optimisation des charges transportées. En 2020, année marquée par la pandémie de Covid-19, les véhicules de plus de 3,5 tonnes auront ainsi parcouru ensemble 1,85 milliards de kilomètres sur les voies à péage, ce qui représente une recette de 251 M€ pour la SOFICO.

2. *Shadow Tolls*

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 1er 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 leur développement.

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. *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 1er 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 2020

Le bilan est un compte de stock (ou de valeurs à une date précise, en l'occurrence ici le 31 décembre 2020) 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).

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

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

	31 déc. 2019	31 déc. 2020
Immobilisations	**-258.681**	**-147.747**
Investissements	-257.416	-145.221
Variation des immobilisations incorporelles	-1.265	-2.526
Autofinancement	**140.366**	**142.410**
Par le haut du compte de résultats		
Recettes d'exploitation	367.793	356.429
Charges d'exploitation	-213.407	-197.180
Charges d'intérêts (sur emprunts)	-10.510	-10.894
Produits financiers	837	714
Éléments exceptionnels et charges fiscales	-4.347	-6.659
Par le bas du compte de résultats		
Reprise des amortissements ordinaires	135.854	151.479
Reprise des provisions	841	-7.178
Reprise des amortissements des subsides	-13.813	-2.779
Résultat net	17.482	888
Subsides	**23.437**	**17.978**
Variation du capital social	0	**0**
Apports en nature	0	0
Réduction du capital (p.m.)	0	0
Endettement externe	**70.445**	**-33.091**
Nouveaux emprunts à long terme	60.000	152.000
Programme M.T.N et crédit de caisse.	32.500	-162.000
Remboursement du capital des emprunts	-22.055	-23.091
Variations des passifs et actifs circulants hors dettes financières	**12.863**	**53.974**
Variations du fonds de roulement - Créance RW	8.400	8.400
Variations du besoin de fonds de roulement hors dettes financières	4.463	45.574
Variation de trésorerie	**-11.570**	**33.524**
Trésorerie		
Début d'année	27.587	16.017
Variation en cours d'année	-11.570	33.524
Fin d'année	**16.017**	**49.451**

2. *Compte de résultat et l'exploitation*

L'année 2020 restera très certainement une année *hors normes* suite à la crise sanitaire du coronavirus qui a eu notamment pour effet de modifier la vie économique avec des conséquences directes sur les opérations de la SOFICO.

Les produits résultant des opérations ont donc diminué par rapport à l'année précédente suite principalement à une diminution du trafic routier. Ainsi, le péage kilométrique a diminué de 2,0 M€ et les *shadow tolls* de 1,6 M€. Les recettes du pôle fluvial sont elles par contre en légère augmentation (0,1 M€) tout comme celles des télécommunications (0,9 M€). Les recettes liées à l'énergie sont en très légère diminution (- 0,1 M€). Les concessions autoroutières accusent également 3,4 M€ de réduction. Au surplus, il faut encore mentionner une correction négative pour un montant de 5 M€ au niveau des télécommunications pour abandon d'une créance douteuse.

Les charges liées au fonctionnement ont augmenté par rapport à l'année précédente de 0,3 M€ à répartir entre les frais du personnel et les dépenses pour l'entretien du bâtiment. Les charges du pôle routier ont diminué de 16,4 M€, ce qui représente une baisse de 8%. Ceci s'explique notamment par la diminution

des charges liées au service hivernal, la météo ayant été moins rude, et des charges d'entretiens au niveau du génie civil et de l'électromécanique. Par contre, les coûts liés au « Plan Lumière » sont en hausse (3,3 M€ pour la redevance et 1,7 M€ pour l'énergie).

Les charges du pôle fluvial et du pôle des télécommunications sont proportionnellement moindres par rapport au pôle routier. Il faut constater une augmentation de 3 % au niveau du pôle fluvial (principalement au niveau du Canal du Centre), une augmentation de 21 % au niveau des télécommunications mais une diminution de 41 % au niveau du pôle énergétique (centrales hydro-électriques).

De la sorte, les charges ayant diminué plus que proportionnellement aux recettes, le résultat d'exploitation avant amortissement est en augmentation de 5,1 M€ par rapport à l'année précédente. Ceci est également mis en évidence par le ratio « charges / recettes » qui est passé de 58 % en 2019 à 55 % en 2020.

Les amortissements qui représentent une charge non décaissée, soit encore 151.479,1 M€ sont en augmentation de 15,6 M€. Ceci est la conséquence de la hausse des investissements réalisés lors de l'exercice précédent et 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 dans le cadre des emprunts B.E.I. soit 9,2 M€, 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. contracté à la fin de l'exercice 2019. Rappelons que les anciens emprunts liés aux chantiers mis en service en 2002 ont été complétement 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.

Les intérêts liés au programme M.T.N. ont augmenté car la SOFICO y a recouru fortement à la fin de de l'exercice 2019 suite aux dépenses d'investissements et d'entretiens réalisées au cours de cet exercice. Il faut par ailleurs noter que la SOFICO a procédé à une conversion partielle de cet instrument financier à court terme vers du long terme pour un montant de 152,0 M€. Cette conversion a une incidence importante au niveau de la structure du bilan (voir ci-après).

En tenant compte aussi de l'amortissement des subsides (soit 2,8 M€), des variations de provisions (soit 0,5 M€), d'autres éléments financiers (soit - 0,2 M€) et exceptionnels (soit 12,8 M€), ainsi que des précomptes mobiliers (soit -12,8 M€), l'exercice se clôture avec un surplus à affecter de 0,9 M€, à comparer à un surplus de 17,5 M€ l'année précédente. Ce surplus est transféré vers les fonds propres de la société.

3. *Investissements et leur financement*

Les investissements ont diminué au cours de l'exercice 2020 pour s'établir à un montant de 146,4 M€ par rapport à l'année précédente, ce qui représente une diminution de 43%. Ceci doit cependant être analysé sous deux angles de vue. D'abord, il faut mentionner les conséquences directes de la crise sanitaire liée au coronavirus, ce qui a ralenti, voire suspendu, certains travaux routiers (l'impact principal se situant au niveau du génie civil). Ensuite, il faut encore mentionner qu'il s'agit de la fin du *Plan Infrastructures*. L'exercice 2016 qui correspondait à la fin du *Plan Routes*, ne reprendrait qu'un total d'investissements de 145,8 M€.

Par contre, les travaux sur le site éclusier d'Ampsin-Neuville se sont poursuivis et ont même été en légère hausse.

En 2020, l'autofinancement s'est établi à 142,4 M€, à comparer à 140,3 M€ l'année précédente.

Concomitamment avec l'autofinancement, il faut ajouter les subsides pour l'équivalent de 17,9 M€ pour le réseau structurant et l'écluse d'Ampsin-Neuville. Les subsides sont en diminution par rapport à 2019.

Il reste donc encore un solde à financer pour les investissements de l'ordre de 12,6 M€ (à savoir 147,7 - 142,4 - 17,9). Vu qu'il faut aussi tenir compte du remboursement du capital des emprunts qui ont été contractés dans le passé, soit un montant de 23,1 M€ en 2020, ainsi que de l'encaissement de la créance sur la Wallonie pour un montant de 8,4 M€, il demeure un solde de 2,1 M€ à financer.

En cours d'exercice, la SOFICO a converti pour 152,0 M€ du programme M.T.N. court terme en long terme. Il n'y a pas eu un nouvel emprunt auprès de la B.E.I.

Notons encore que le niveau de la dette commerciale envers les fournisseurs s'est établi à 121,9 M€ en 2020 par rapport à 97,1 M€ l'année précédente. Le niveau des créances à court terme est resté stable (soit de l'ordre de 54,1 M€ en 2020).

E. Risques et opportunités

1. *Renforcement de l'autonomie financière de la SOFICO et de l'emploi wallon*

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 1er 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.

Malgré la crise sanitaire et la réduction globale des moyens, la société a pu maintenir un niveau plus qu'honorable d'activités à l'effet de préserver le patrimoine routier et fluvial qui lui a été confié, tout en préservant les équilibres financiers et budgétaires (empreintes) attendus par le Gouvernement wallon, ce dont attestent, au surplus, les ratios de rentabilité, solvabilité et liquidité de la société qui se trouvent même renforcés, au terme de la clôture de l'exercice comptable 2020 par l'allongement des maturités des programmes MTN.

2. *Renforcement de la sécurité passive et active de nos infrastructures*

Les travaux de réhabilitation des chaussées ont participé également à l'amélioration de la sécurité des usagers (nouveaux revêtements, nouveaux marquages) et ont offert également l'opportunité, dans le périmètre des chantiers et selon les nécessités, de traiter d'autres besoins en lien avec la sécurité routière (traitement des obstacles latéraux, remplacement de dispositifs de sécurité et de leurs logiciels, amélioration des dispositifs d'écoulement d'eau, …).

En matière de sécurité, de manière générale, l'objectif vise à réduire significativement le nombre de tués sur nos routes implique d'agir également sur d'autres facteurs que ceux liés directement à l'infrastructure, comme le véhicule ou le comportement du conducteur (éducation, sensibilisation, répression, …).

Même si le facteur humain reste prépondérant dans le nombre d'accidents, force est de constater que des améliorations sont également attendues au niveau de nos infrastructures et de nos équipements et qu'elles nécessitent d'intégrer dans nos plans d'investissement des projets d'aménagements ou des programmes d'actions complémentaires aux travaux destinés exclusivement à la sauvegarde de nos actifs.

Le programme de sécurisation de la SOFICO comprend notamment des aménagements d'échangeurs, de traversées d'agglomérations ou de divers carrefours ; il est impossible de ne pas rappeler, à ce niveau, les efforts tout particuliers réalisés pour l'amélioration des ouvrages d'art que constituent nos ponts et tunnels mais également la sécurité active recherchée par les impressionnants efforts accomplis pour un éclairage plus adapté et économe de nos routes et autoroutes, ainsi que par le meilleur accompagnement des usagers assurés par le Centre Perex 4.0 et la mise en œuvre du concept des « routes intelligentes ».

3. *Amélioration de la qualité et de la rencontre des préoccupations environnementales*

Les divers projets réalisés tant sur le Réseau structurant aux travers des différents plans d'investissement qu'au niveau des chaînons manquants routiers et fluviaux, témoignent des efforts particulièrement significatifs qui ont été fournis par la SOFICO en vue de réaliser des ouvrages durables, de grande qualité et s'intégrant aux mieux dans leur environnement, ainsi que d'une « culture d'excellence » exigée sur ce plan par le contrat de gestion.

En ce qui concerne plus particulièrement les travaux qui ont été réalisés sur le réseau structurant, la SOFICO a toujours privilégié les projets proposant des variantes qui visaient à solutionner tous les problèmes rencontrés, avec une vision à « 360° » (de sauvegarde des infrastructures, de sécurité et de mobilité pour tous les usagers, d'environnement, …), marquant de la sorte sa volonté de procéder à des investissements durables et éviter ainsi de devoir intervenir ultérieurement à un même endroit en impactant à nouveau les différents usagers par de nouveaux travaux.

AUTRES DOCUMENTS À DÉPOSER EN VERTU DU CODE DES SOCIÉTÉS ET DES ASSOCIATIONS

RAPPORT DE GESTION

Ces projets montrent bien que les divers volets de cette intégration, vont bien au-delà de l'infrastructure stricte. Ils touchent l'écologie, la faune, la flore, l'intégration urbanistique, le bruit, la pollution, les impacts locaux sur les déplacements, la valorisation de certains sites, …

Tous ces éléments témoignent de la qualité des investissements réalisés et des efforts fournis en vue de pérenniser dès le départ et pour une longue durée de vie l'intégration de ces nouvelles infrastructures dans les sites traversés.

Il importe aussi de souligner la concertation qui est régulièrement menée avec les différents acteurs concernés par tous ces projets, impliquant différents partenaires et administrations régionales ou locales, ce qui est indispensable pour pouvoir garantir l'intégration la plus complète possible de toutes les composantes qu'il convient de prendre en compte dans la gestion des projets.

Manifestement, la mobilité de demain prend progressivement forme.

Jacques DEHALU,
Directeur général

John LEWIS,
Président