

RAPPORT ANNUEL 2024



Table des matières

Qu'est-ce que la SOFICO ?	6
La création de la SOFICO	7
L'évolution des missions de la SOFICO	8
Statuts et organes de gestion	10
Financement	13
Comptes annuels 2024	14
Chaînons manquants	18
La mise à grand gabarit des sites éclusiers de la Meuse entre Namur et Liège	19
La 4 ^e écluse de Lanaye	20
La nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet	22
Le nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuville	24
Le canal du Centre et l'ascenseur de Strépy-Thieu	32
Le contournement autoroutier de Couvin (E420/N5)	35
La liaison autoroutière E25-E40/A602	38
Le dernier tronçon de l'E429/A8 entre Ghislenghien et Hacquegnies	41
Réseau structurant	42
La SOFICO, gestionnaire des autoroutes et principales nationales de Wallonie depuis 2010	43
Les plans d'investissements	44
La réhabilitation des revêtements : assurer un entretien préventif	46
Une réflexion approfondie sur les impacts socio-économiques des chantiers	48
La sécurisation de nos infrastructures : un enjeu majeur de société	49
Ponts, viaducs et tunnels : un suivi régulier des nombreux ouvrages d'art qui jalonnent nos voiries	50
Aires autoroutières : développer un réseau de qualité	53
Les parkings de covoitage : des solutions pour une mobilité durable	56
Bruit, bassins d'orage, plantations et mesures spécifiques... la SOFICO diminue son empreinte environnementale	58
Systèmes de transport intelligents, éclairage LED modulable et Centre PEREX... pour une gestion high-tech des infrastructures wallonnes	62
Le Busway de Charleroi : réinventons la mobilité !	70
La perception de la redevance kilométrique poids lourds	72
Télécommunications	76
Avec la fibre optique, la SOFICO devient fournisseur de connectivité	77
Le lien avec les évolutions technologiques de la mobilophonie	81
Energies renouvelables	82
Les centrales hydroélectriques	83
Les éoliennes	85
Communication externe	86
Bilan médiatique	89
Présence digitale	90
Campagnes de communication	92
Evènements	94

Édito 2024

À 30 ans, désormais devenue un acteur incontournable en Wallonie, la SOFICO se veut résolument tournée vers l'avenir et porteuse de projets sociétaux !

En cette année 2024, la SOFICO a passé un cap symbolique : celui de ses 30 années d'existence. Un évènement qui a été célébré au cours d'un colloque-anniversaire enthousiasmant, qui a rassemblé plus de 200 participants et qui a permis de faire le point sur les réalisations phares de la société, tout en posant un regard prospectif vers l'avenir.

Depuis 3 décennies la SOFICO a démontré être incontournable dans le quotidien des Wallons et des Wallonnes. Ses missions n'ont d'ailleurs cessé de s'élargir au fil du temps, démontrant la confiance que lui accorde le Gouvernement wallon.

Les chiffres sont éloquents et impressionnants : depuis sa création en 1994, la SOFICO a financé pour un montant de [plus de €1,3 milliard HTVA](#) la réalisation de chaînons manquants, avec le concours de l'Europe. Devenus des maillons essentiels de la mobilité, ils sont également synonymes d'essor économique.

À ce sujet, 2024 a connu la résorption du tout dernier goulet d'étranglement situé sur la Meuse entre Namur et Liège, avec la fin des travaux de mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville. Une dernière étape inaugurée notamment en compagnie des autorités européennes lors d'une séance protocolaire, mais aussi au cours de visites guidées à pied et en bateau, destinées au grand public. Ces deux évènements ont remporté un franc succès, témoignant de l'intérêt pour ces infrastructures.

Rien que de 2011 à 2024, la mise à grand gabarit des trois sites éclusiers de Lanaye, d'Ivoz-Ramet et d'Ampsin-Neuville a représenté un investissement de [plus de €400 millions HTVA](#).

Un atout indéniable en termes de mobilité lorsque l'on sait qu'une écluse de grand gabarit, d'une capacité de 9.000 tonnes, représente l'équivalent de 560 camions en une seule bassinée !

Depuis qu'elle opère la gestion du réseau (auto)routier structurant avec la collaboration technique du SPW MI, soit depuis 2010, jusqu'à fin 2024, la SOFICO a investi dans ses grands axes [près de €3,7 milliards](#), dont €370,8 millions rien qu'en 2024. Des investissements rendus possibles principale-



ment grâce à la redevance kilométrique poids lourds, indispensable pour assurer un réseau performant et qui a représenté, rien qu'en 2024, des recettes de €347 millions.

En 2024, on épiglera également, dans le cadre du Plan Lumières 4.0, la fin du remplacement de l'éclairage au sodium vers la technologie LED ; en énergies renouvelables, une nouvelle éolienne qui tourne dans l'échangeur de Gouy-lez-Piéton. Nous saluerons aussi la décision courageuse prise par les équipes, faute de succès, de supprimer l'application « Edwige ». Enfin, en région liégeoise, cette année aura connu la dernière fermeture estivale de modernisation et de réhabilitation de la liaison E25-E40/A602.

Lors de cette dernière année écoulée, comme depuis 30 ans, les projets portés par la SOFICO ont incontestablement permis de façonner le visage de la Wallonie, d'en favoriser le déploiement économique, d'être un acteur de sa mobilité, mais aussi d'œuvrer à une Région plus connectée et plus verte.

La SOFICO tient à remercier toutes celles et tous ceux qui ont participé, de près ou de loin, au développement de ses missions depuis 30 ans !

Célébrer un anniversaire, c'est à la fois tirer un bilan des actions menées, mais c'est surtout l'occasion de se tourner vers le futur. Un avenir qui se voudra encore rempli de défis innovants, de projets passionnants au service des Wallonnes et des Wallons. Parmi les projets qui retiendront particulièrement notre attention, notons, [concernant la gestion du réseau \(auto\)routier structurant](#), l'importance de consacrer un financement suffisant à l'entretien et la réhabilitation adéquats des ouvrages d'art, pour permettre d'absorber le choc de leur vétusté. La sécurité reste évidemment un enjeu au premier rang de nos priorités.

Tous comme nos ponts, nos tunnels seront aussi au cœur de nos préoccupations. Un Plan Tunnels en cours prévoit leur modernisation et une surveillance, à l'avenir, depuis le Centre Tilleuls, qui gère actuellement le trafic au niveau de la liaison E25-E40/A602.

Toujours dans la thématique de gestion du réseau (auto)routier structurant, il sera nécessaire de renforcer et pérenniser encore l'entretien préventif des revêtements. Ces interventions, menées au

moment adéquat, permettent de retarder des interventions plus en profondeur et donc plus coûteuses et plus impactantes pour les usagers.

Une attention toute particulière, dans les années à venir, devra aussi être portée à l'amélioration des services aux usagers via le déploiement de nouveaux équipements sur nos aires autoroutières, en ligne avec l'électrification du parc de véhicules.

Pour tous ces défis en lien avec notre réseau, nous aurons plus que jamais besoin de l'appui du secteur des entrepreneurs de voirie. Le secteur wallon de la technologie doit lui aussi nous permettre de répondre à nos ambitions en matière de mobilité intelligente.

En matière d'énergies renouvelables, nos projets peuvent paraître modestes en quantité, mais démontrent une réelle volonté de développer des énergies alternatives. Nous devrons continuer à instruire le potentiel de production de notre domaine et sa connexion aux sources de recharge.



En matière de fibre optique aussi, l'ambition reste grande avec la priorité donnée à la connexion en Très Haut Débit de nos Parcs d'Activités Economiques.

La poursuite du raccordement des besoins internes en fonction du développement des autoroutes intelligentes et de la gestion des voies d'eau pour le SPW MI doit aussi se poursuivre, tout comme l'amélioration de la connectivité fixe et de la connectivité mobile de la Région wallonne dans les zones blanches et grises, notamment en connectant les antennes de mobilophonie.

Tous ces défis, nous sommes prêts à les relever, notamment grâce à notre solidité financière, encore avérée pour l'année 2024.

La SOFICO doit rester un levier œuvrant à une économie wallonne florissante, tout en étant toujours porteuse de projets cruciaux pour notre société, pour encore plus de 30 années.



Jean-Luc GOSSELIN
Directeur général



Thierry LESPLINGART
Président



Qu'est-ce que
la SOFICO ?

La création de la SOFICO

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

À 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.

contractés à la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ou de subsides de l'Union européenne, via les fonds structurels (FEDER) ou des fonds spécialisés. Ces nouveaux types de financement permettent désormais de mieux coller à l'évolution des missions de 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

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

En 30 ans, la SOFICO est devenue un acteur majeur du développement économique wallon.

”

L'évolution des missions de la SOFICO



Réaliser les chaînons manquants du réseau transeuropéen de transport routier et fluvial qui traverse la Wallonie



Entretenir et réhabiliter les autoroutes et principales routes nationales de Wallonie

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



Gérer les aires autoroutières et les parkings de covoiturage



Gérer le réseau fibre optique et permettre le développement d'antennes de mobilophonie

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 autoroutier de Couvin (E420/N5) s'est achevé en 2021. Enfin, la mise à grand gabarit du site éclusier d'Amzin-Neuville a été terminée en 2024.

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

La SOFICO est responsable des concessions des aires autoroutières du réseau structurant. Le réseau compte une centaine d'aires, dont plus de trente sont concédées à des énergéticiens ou à des entreprises, qui en assurent l'offre de services ainsi que l'entretien, conformément aux orientations qui leur ont été imparties. Ils y installent également des bornes de recharge pour véhicules électriques.

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

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

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



Permettre le développement de projets d'énergies renouvelables

La SOFICO met des infrastructures et des espaces de son domaine à disposition pour développer des projets de concessions de services (éoliennes ou centrales hydroélectriques) permettant d'accroître la production des énergies renouvelables et ses ressources.



Concevoir des campagnes de sensibilisation

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

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

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



Statuts et organes de gestion

Statut

Personne morale de droit public

Enterprise assujettie à la TVA

Décret constitutif

10 mars 1994

Actionnaire

la Région Wallonne

Nombre de collaborateurs

au 31 décembre 2024 : 48

Une Charte de gouvernance

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

C'est dans cet esprit de transparence qu'elle a établi sa charte de gouvernance d'entreprise.

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

La Charte décrit les missions imparties à la SOFICO, développe la démarche déployée en

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

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

*La transparence est un engagement de la SOFICO au même titre que l'**Initiative**, l'**Intégrité**, l'**Autonomie**, la **Qualité du travail** et l'**Esprit d'équipe** qui sont les cinq valeurs qui correspondent à la culture d'entreprise de la SOFICO.*

”



Les instances

UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE :

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

UN CONSEIL D'ADMINISTRATION :

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

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

On compte parmi eux un Président, chargé des aspects stratégiques et des relations avec les organes de contrôle et de tutelle et un Vice-président.

Participent également : les deux commissaires au Gouvernement wallon ainsi que le Directeur général avec voix consultative. Ce dernier exécute la politique générale définie par le Conseil en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués. Il assume également la gestion journalière de la société.

► 13 réunions en 2024

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

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

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

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

- examen du projet de budget de la société ;
- examen à long terme de la trajectoire financière de l'entreprise, de ses plans et programmes pluriannuels ;
- examen de l'endettement de la SOFICO ;
- suivi de la gestion des risques financiers, y compris son efficacité et son efficience ;
- examen préalable des comptes, y 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.

► 4 réunions en 2024

UN COMITÉ SPÉCIALISÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET RÉMUNÉRATIONS :

Ce Comité a pour mission de procéder, pour le compte du Conseil, à l'examen approfondi de questions spécifiques et de le conseiller sur divers points en matière de ressources humaines et de rémunérations (exemples : préparation du rapport annuel sur la rémunéra-

tion 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).

► 3 réunions en 2024



Les acteurs du contrôle

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Ipsa facta, il est le premier acteur du contrôle.

5. LA BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT (BEI)

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

2. LES COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT

Les Commissaires du Gouvernement participent aux réunions du Conseil d'Administration sans voix délibérative. Ils sont au nombre de 2.

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

6. LE SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL (SPF) FINANCES

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

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

3. LE COLLÈGE DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le Collège des Commissaires aux comptes comporte deux membres qui sont nommés par l'Assemblée générale. Un des Commissaires aux comptes est choisi parmi les membres de l'institut des réviseurs d'entreprises et le second Commissaire est, traditionnellement, choisi parmi les membres de la Cour des comptes en raison, notamment, de ses compétences administratives, budgétaires et de marchés publics.

7. LA COMMISSION WALLONNE DES ÉQUIPEMENTS AUTOROUTIERS (CWEA)

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

Un commissaire réviseur accompagne la Commission dans son contrôle de la comptabilité des concessionnaires.

4. LA COUR DES COMPTES

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



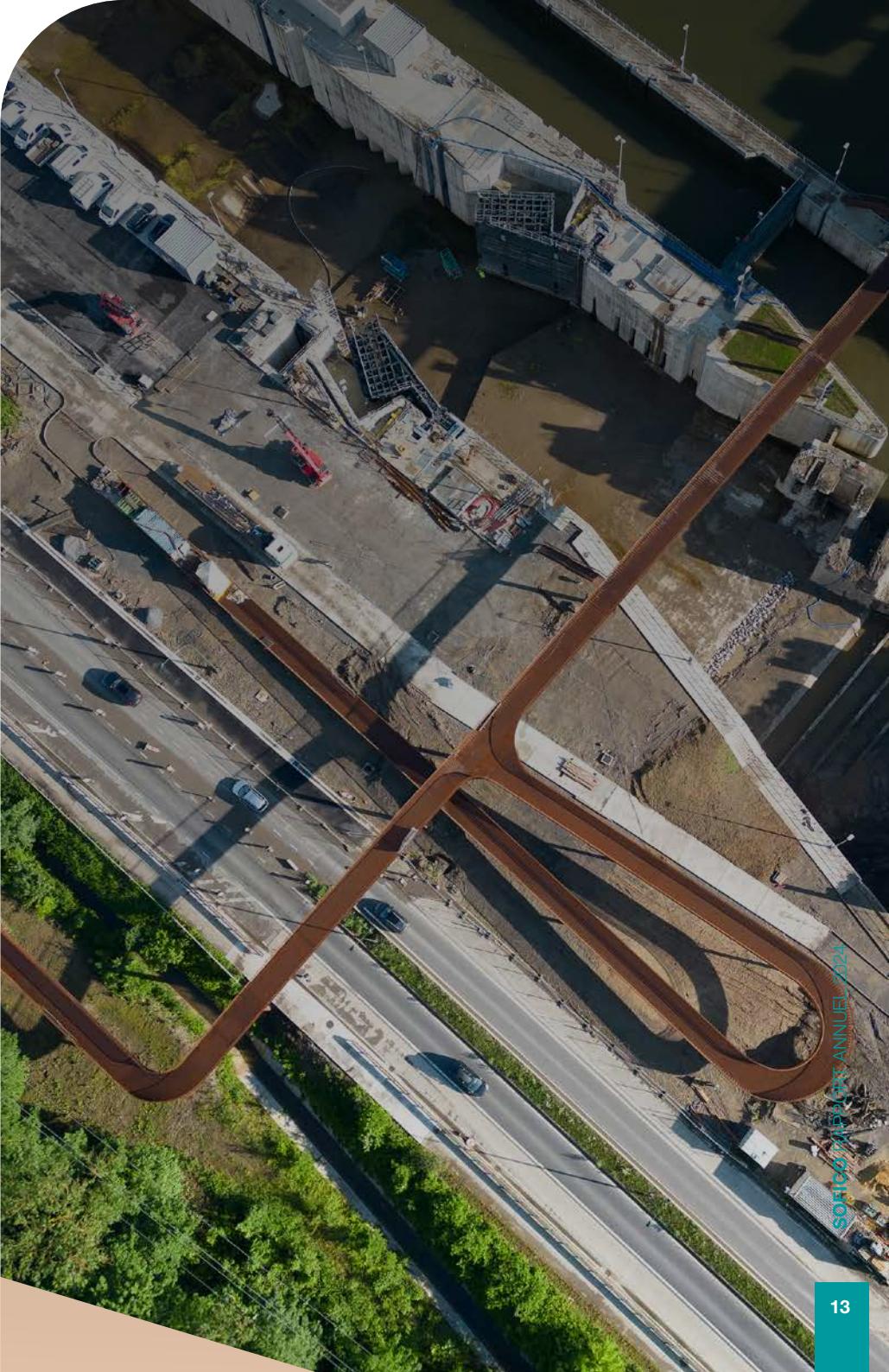
Financement

Les recettes de la SOFICO proviennent de différentes sources :

- Du trafic :
 - Recettes issues de l'utilisation du réseau structurant via la redevance kilométrique pour poids lourds et versements de la Région wallonne pour compte de l'usager (shadow toll) ;
 - Versements effectués par la Région wallonne pour la mise à disposition de grands ouvrages sur les voies navigables de Wallonie ;
- De la valorisation domaniale via octroi de concessions (aires autoroutières, centrales hydroélectriques, éoliennes, etc.) ;
- De la gestion du réseau wallon de fibre optique (télécoms).

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

- Prêts contractés auprès de la Banque Européenne d'Investissement ;
- Émissions d'obligations sur les marchés financiers ;
- Dette bancaire ;
- Subsides reçus de l'Union européenne, via les fonds structurels ou des fonds spécialisés.





Comptes annuels 2024

Un exercice totalisant €265 millions d'investissements

Les comptes annuels relatifs à l'exercice 2024 de la SOFICO ont été déposés auprès de la Banque Nationale de Belgique.

Les recettes d'exploitation ont continué leur progression à plus de €495 millions sur l'exercice, tandis que les investissements (tous pôles d'activité confondus) ont atteint €265 millions sur 12 mois.

Indicateurs financiers clés	31-déc-24	31-déc-23	31-déc-22
(€ millions)			
Produits d'exploitation	495,1	465,7	417,9
Produits non récurrents	0,1	0,4	0,1
Charges d'exploitation	(397,6)	(361,5)	(358,7)
Charges financières nettes	(4,1)	(7,5)	(10,3)
Amortissement des subsides	11,9	8,5	4,9
Impôts et autres charges	(4,7)	(7,8)	(6,4)
Bénéfice net	100,7	97,8	47,4
Investissements	265,0	225,3	158,2
Actifs d'infrastructure sous gestion	2.580,7	2.476,2	2.399,7
Capitaux propres	2.174,4	2.052,7	1.931,9
Trésorerie nette	197,0	177,8	153,0



Indicateurs financiers clés 2024

Compte de résultats

Les **produits d'exploitation** s'élèvent à €495,1 millions, en hausse de +€29,4 millions (+6,3 %) par rapport à l'exercice précédent.

Cette hausse est principalement liée à l'augmentation du prélèvement kilométrique pour les poids lourds (PKPL - €347 millions de recettes), dont la croissance s'est établie à +€35 millions (+11,2 %) sur l'exercice.

Le nombre de kilomètres payants soumis au PKPL (effet volume) a totalisé 1.919,6 millions de kilomètres et est parfaitement stable en comparaison avec l'exercice 2023 (+0,1 %).

Ceux-ci reflètent l'évolution du secteur du transport routier de marchandises en Wallonie qui épouse, pour 2024 comme souvent, une trajectoire en ligne avec le contexte macroéconomique européen (lequel enregistre une croissance faible au titre de l'exercice 2024, en l'occurrence). Les effets du ralentissement du commerce mondial continuent d'influencer le volume des transports.

Cette évolution confirme pour 2024 la corrélation étroite entre l'activité économique générale, mesurée par le PIB, et le volume du transport de marchandises. Traditionnellement, une augmentation du PIB s'accompagne en

effet d'une hausse du transport de marchandises, et inversement.

Par ailleurs, les tarifs du PKPL ont notamment été (effets prix) :

- indexés en début d'exercice le 1^{er} janvier 2024 (coefficients d'indexation en hausse de +4,1 %) ;
- adaptés¹ le 1^{er} juillet de l'exercice précédent (impact chiffre d'affaires estimé à +7,4 %).

Cette adaptation des tarifs SOFICO en juillet 2023, similaire à celle pratiquée par la Région flamande en juillet 2020, a généré des recettes additionnelles estimées à €40 millions en base annuelle, réparties entre les exercices 2023 et 2024. Les recettes PKPL sont intégralement réinvesties dans l'entretien et la réhabilitation du « réseau structurant » dont la SOFICO assure la gestion, soit l'ensemble des autoroutes et des principales routes « nationales » de Wallonie (environ 2.700 kilomètres de voiries).

Au compte de résultat, cette croissance des produits d'exploitation finance globalement l'augmentation des **charges d'exploitation** (+€36,1 millions) qui incluent principalement l'accroissement des dépenses d'entretien du génie civil des infrastructures routières (+€13,7 millions) ainsi que de la charge d'amortissement des investissements (+€10,9 millions).



¹ afin de refléter les hausses de coûts non intégralement répercutées via l'indexation annuelle, telles que :

- l'augmentation du prix de certains matériaux utilisés pour l'entretien et la réhabilitation des infrastructures (dérivés pétroliers, bitumes, bétons...);
- l'augmentation du prix de l'énergie qui permet notamment le fonctionnement d'éléments indispensables en termes de sécurité routière : éclairage, ventilation des tunnels, feux tricolores, panneaux à messages variables, caméras, connexions télécoms...).

Dès lors, le **bénéfice net de l'exercice** reste relativement stable à €100,7 millions au 31 décembre 2024 contre €97,8 millions au terme de l'exercice précédent.

Investissements

Au cours de la période, la société a effectué des **investissements** pour un montant total de €265 millions (un record), en hausse de €39,7 millions par rapport à l'exercice précédent. Ces investissements s'inscrivent dans le cadre des 3 plans stratégiques poursuivis par la société : le « Plan Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2027 » (PIMPT), le « Plan stratégique Fibre Optique » (PsFO) et le « Plan de Relance wallon » (PRW).

Position de trésorerie

La **position de trésorerie nette** de la SOFICO s'établit à €197 millions au 31 décembre 2024 (contre €177,8 millions au 31 décembre 2023).

Dette nette

L'endettement brut de la société s'établit à €533,8 millions au 31 décembre 2024 (contre €560,1 millions au terme de l'exercice précédent).

La **dette nette** de la société (soit la différence entre sa trésorerie et ses emprunts), s'élève, quant à elle, à - €336,8 millions au 31 décembre 2024 (contre - €382,3 millions au terme de l'exercice précédent).

Activité sur les marchés financiers

Afin de faire mieux correspondre l'échéance de ses passifs à la durée économique des actifs d'infrastructures financés («asset-liability management»), la SOFICO a procédé à un allongement de la maturité de son endettement. Au cours des exercices 2020 (dans le contexte volatil qu'ont connu les marchés financiers) et 2021, la société a été en mesure de restructurer son programme de financement « MTN » (Medium Term Notes), en convertissant sa maturité moyenne du court (à échéance annuelle) vers du long terme. La dernière étape de ce plan de refinancement s'est opérée en mars 2021 via une émission obligataire intervenue pour un montant de €30 millions, dont la maturité s'est établie à 50 ans. La totalité du programme MTN de la SOFICO

Dette nette	31-déc-24	31-déc-23	31-déc-22
Trésorerie nette	197,0	177,8	153,0
Emprunts Banque Européenne d'Investissements	(351,8)	(378,1)	(405,2)
Emission d'obligations MTN	(182,0)	(182,0)	(182,0)
Dette nette	(336,8)	(382,3)	(434,2)

(€182 millions) est désormais financée via des émissions obligataires à long terme dont la maturité moyenne s'établit à 25 ans.

Au vu de la robustesse de sa position de trésorerie et à la suffisance du financement, à ce stade de leur exécution, de ses plans stratégiques par ses revenus opérationnels, la SOFICO n'a pas effectué de levée de dette durant l'exercice 2024.

afin d'assurer une politique d'entretien préventif) ;

► L'amélioration des services aux usagers (via le déploiement de nouveaux équipements sur nos aires autoroutières, en ligne avec l'électrification du parc de véhicules).

Mentions Légales

Les comptes annuels, préparés en conformité avec l'arrêté royal du 29 avril 2019 pris en exécution du code des sociétés et des associations, sont accessibles dans leur intégralité sur le site web de la SOFICO à l'adresse www.sofico.org dans l'onglet « Investisseurs » / « États financiers ». Ils ont été arrêtés par le Conseil d'administration de la société en date du 28 mars 2025 et ont fait l'objet d'une attestation sans réserve émise par le Collège des commissaires aux comptes (composé d'un membre de la Cour des comptes et d'un membre de l'Institut des Réviseurs d'entreprises). Les comptes annuels ont été approuvés par le représentant du Gouvernement de la Région wallonne lors de l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires, qui s'est tenue le 25 avril 2025.

A photograph of a modern concrete dam structure. The dam is made of grey concrete and features a wooden walkway with railings. In the background, there is a river and a hillside. The sky is blue with some clouds. A large blue and white graphic element is in the top left corner.

Les chaînons manquants

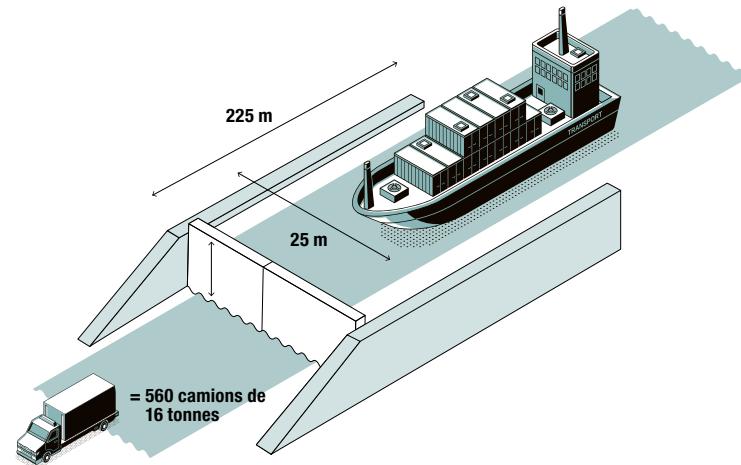
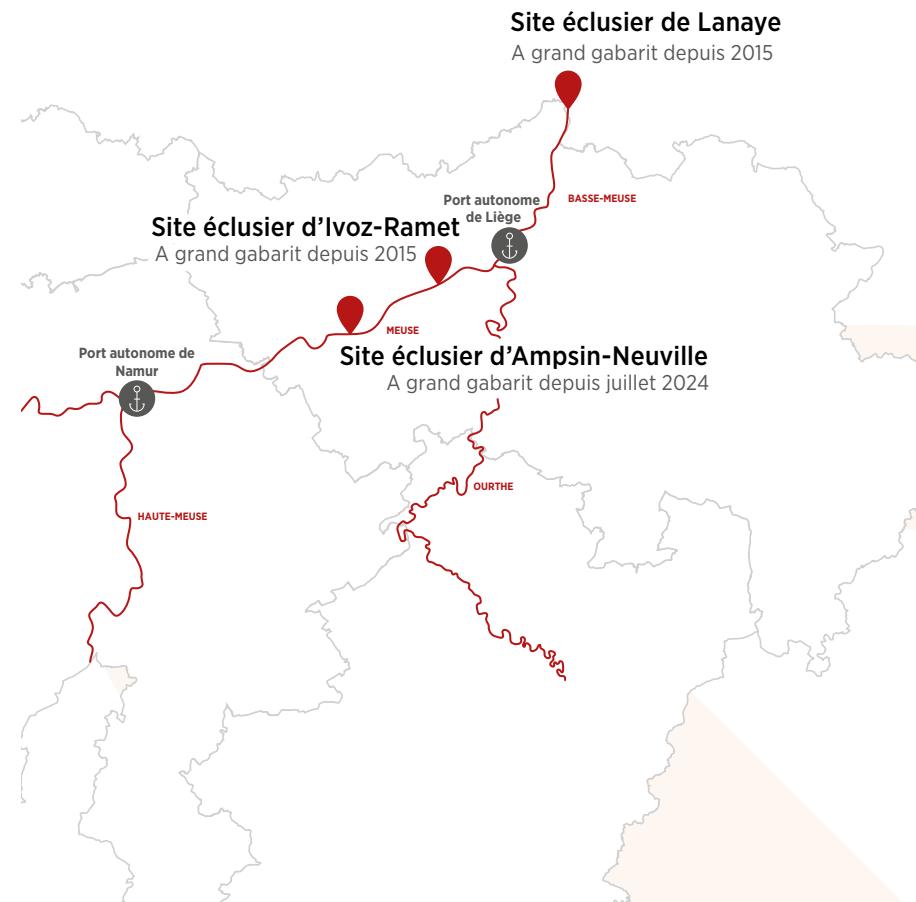
La mise à grand gabarit des sites éclusiers de la Meuse entre Namur et Liège

2024 aurait été marquée par la résorption du dernier goulot d'étranglement sur la Meuse, entre Namur et Liège, avec la fin de la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville.

En 2011, la SOFICO a entrepris la modernisation et l'homogénéisation de la taille (grand gabarit) des sites éclusiers présents sur la voie navigable reliant Namur aux ports maritimes d'Anvers et du nord de l'Europe. Objectif : mettre en service de toutes nouvelles infrastructures de 225 mètres de long sur 25 mètres de large permettant le passage simultané de deux convois de 4.500 tonnes ou de 4 bateaux de 2.000 tonnes, soit l'équivalent de plus de 560 camions de 16 tonnes.

Les sites de Laynaye et d'Ivoz-Ramez ont été traités de 2011 à 2015. Celui d'Ampsin-Neuville de 2018 à 2024.

Ces travaux ont notamment adapté ces sites à l'évolution du transport de marchandises par la voie d'eau, permettant le passage de bateaux de plus grand gabarit et réduisant ainsi le temps d'attente des bateliers.



LES VOIES HYDRAULIQUES EN WALLONIE

- En 2024, près de **32,3 millions** de tonnes de marchandises ont été transportées par bateau sur le réseau navigable wallon.
- La Belgique dispose d'un réseau de voies navigables d'une densité exceptionnelle. En Wallonie, plus de **450 km** de voies sont utilisés couramment pour la navigation commerciale.
- Ces voies représentent un carrefour essentiel du réseau européen en relation directe avec les plus grands pôles portuaires maritimes : Anvers, Gand, Zeebrugge et Rotterdam.
- En Wallonie, il existe **4 ports autonomes** : Liège, Namur, Charleroi Centre et Ouest.



La 4^e écluse de Lanaye

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

Le site comptait trois écluses, dont les deux plus petites ont été construites dans les années 30 : deux écluses de 55 x 7,5 mètres et une écluse de 136 x 16 mètres. Les travaux de construction de la 4^e écluse ont démarré en juin 2011 et se sont terminés en juin 2015. Longue de 225 mètres et large de 25 mètres avec une dénivellation de 13,94 mètres, cette nouvelle écluse permet désormais le transport de 500.000 tonnes de marchandises supplémentaires par an et de la suppression des files d'attente.



Cofinancé par
l'Union européenne

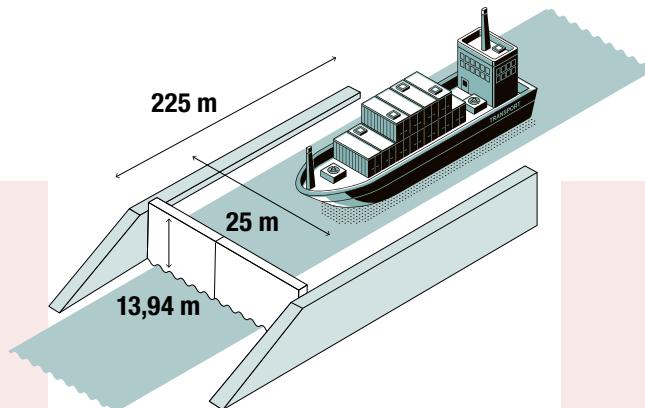


Banque européenne
d'investissement



9 millions de tonnes

Le tonnage transitant par le site a atteint plus de **9 millions de tonnes** en 2024, ce qui représente **565.000 camions de 16 tonnes** en moins sur nos (auto)routes. Placés les uns derrière les autres, ils formeraient une file d'un peu plus de **9.000 km**.



€ 167 millions

Au total, le coût global du chantier s'est élevé à près de **€167 millions**, dont **€129 millions** financés par la SOFICO, maître d'ouvrage du chantier, avec l'aide d'un prêt remboursable octroyé par la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à hauteur de maximum la moitié de l'investissement, **€28 millions** financés par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport et **€10 millions** financés par les Pays-Bas vu le caractère transfrontalier du projet.

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

Outre l'apport économique de ces aménagements, une attention particulière a été accordée à l'intégration de la nouvelle écluse dans un contexte environnemental sensible. Ainsi, dans les aménagements du site ont été créés : une risberme au pied du mur de la « Vieille Meuse » (ancien bras de Meuse), une zone de haut-fond dans la « Nouvelle Frayère » pour favoriser la reproduction de certaines espèces, un mur au pied de la falaise (Montagne Saint-Pierre) pour protéger le développement des orchidées

sauvages qui y ont trouvé un microclimat particulier, des cheminements piétons et cyclistes sur l'ensemble du site et une large zone paysagère avec, notamment, un verger.

Un chaînon manquant du RAVeL a été réalisé le long de la Meuse mitoyenne à travers la gravière de Nivelles. Juste en aval de ce nouveau RAVeL, là où un bac permet de traverser la frontière, le perré bétonné a été remplacé par une berge

naturelle, pour garder la même logique esthétique que sur la berge néerlandaise en vis-à-vis.

Des travaux visant à rénover l'écluse de taille moyenne (136m x 16m), entamés en 2020, se sont achevés par une mise en service en décembre 2023. Ce chantier a été adjugé pour un montant total de plus de €4,34 millions HTVA.

La nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet

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

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

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



Cofinancé par
l'Union européenne

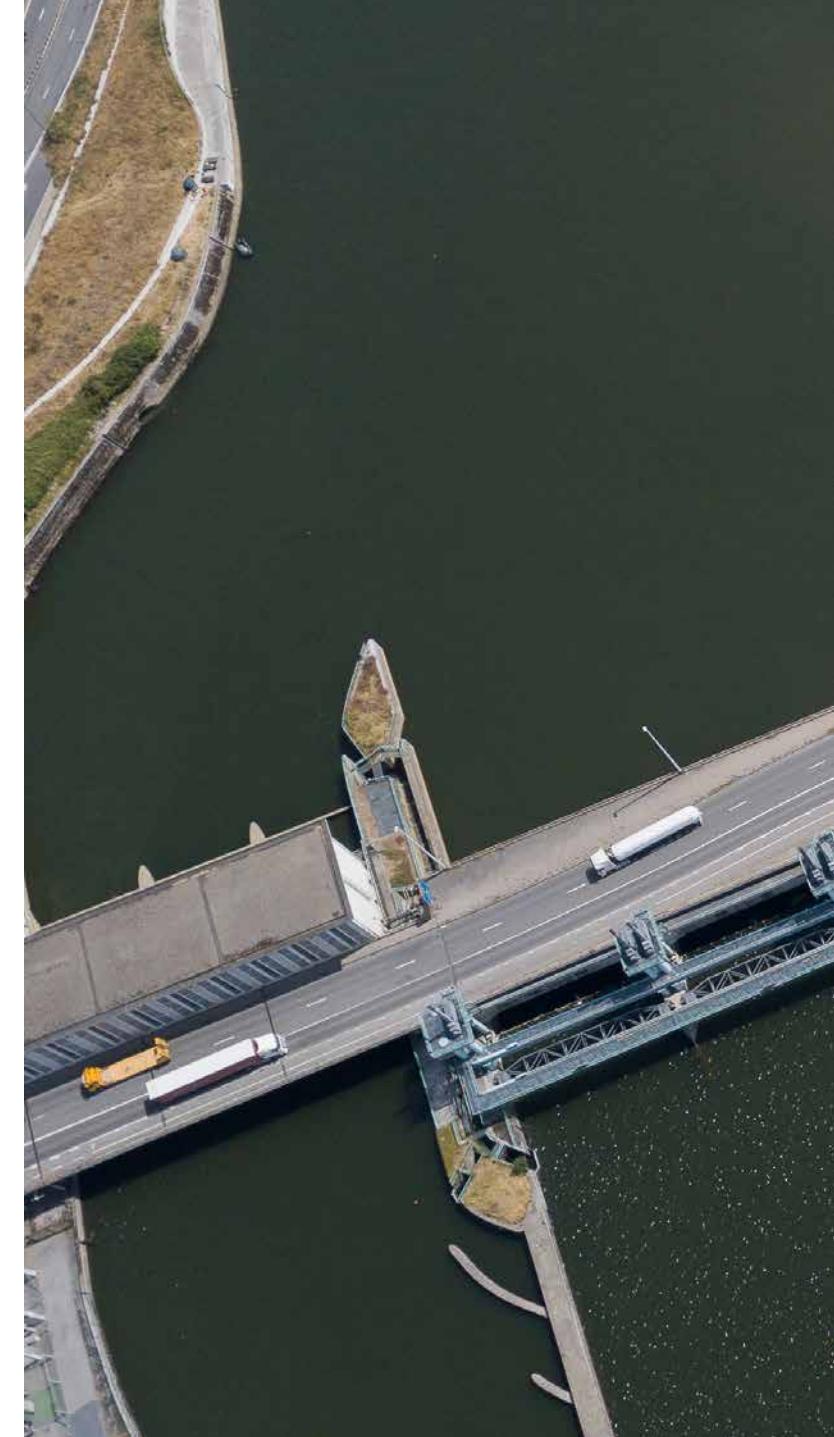
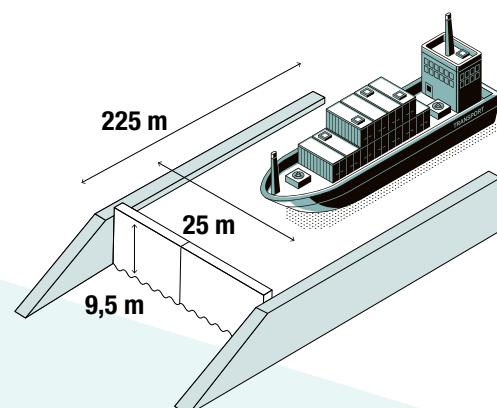


€ 84 millions

Au total, le coût global du chantier s'est élevé à **€84 millions** dont **€70,25 millions** financés par la SOFICO, maître d'ouvrage du chantier, avec l'aide d'un prêt de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), à hauteur de maximum la moitié de l'investissement et **€13,75 millions** financés par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T, le réseau transeuropéen de transport. Ce coût inclut l'approfondissement de la Meuse en aval de l'écluse.

KG 9,2 millions de tonnes

de marchandises ont transité par l'écluse d'Ivoz-Ramet en 2024.





CHAINONS MANQUANTS

Le nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuville

CONTEXTE, HISTORIQUE ET CONSTATS

Situé sur la Meuse, sur les communes de Huy et d'Amay, le site éclusier d'Ampsin-Neuville était le dernier goulet d'étranglement présent sur la voie navigable reliant Namur aux ports maritimes d'Anvers et du nord de l'Europe.

Le site était à l'origine équipé de deux écluses mises en service en 1958 : une écluse de gabarit moyen (136 x 16 mètres = capacité de 2000 tonnes) et une écluse de petit gabarit (55 x 7,5 mètres = capacité de 600 tonnes).



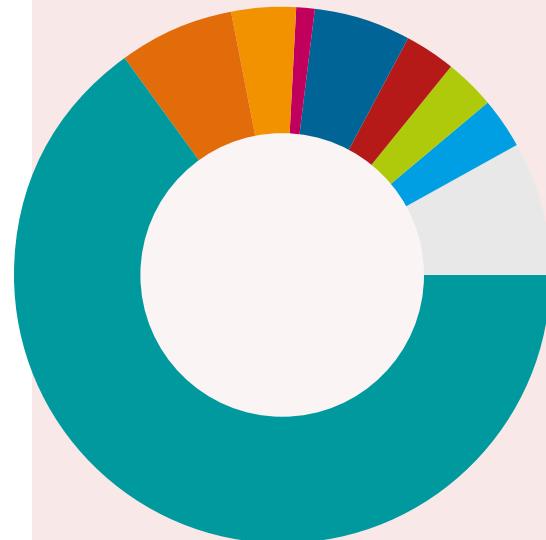
66

Grâce au maintien de la navigation pendant le chantier, puis à l'ouverture de l'écluse de grand gabarit, en 2024, **plus de 7,6 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'écluse d'Ampsin-Neuville.**

''



TYPE DE MARCHANDISES TRANSITANT
PAR LE SITE ÉCLUSIER



Ces deux écluses présentaient des dimensions inférieures à celles des sites en amont (Grands-Malades et Andenne) et en aval (Ivoz-Ramet et Lanaye). Il était donc nécessaire de les remplacer par deux nouvelles écluses « grand gabarit » (225X12,5 mètres et 225X25 mètres) afin d'adapter le site à l'évolution du transport de marchandises par la voie d'eau, permettant le passage de bateaux de plus grand gabarit et réduisant le temps d'attente des bateliers.

Les travaux se sont déroulés en deux phases afin de garantir le passage des bateaux pendant la durée du chantier.

Le site éclusier d'Ampsin-Neuville est un des **outils essentiels pour l'économie locale, régionale et européenne**.

Le port de Liège est en effet situé à seulement 24 heures de navigation du port de Rotterdam et à seulement 14 heures du port d'Anvers qui sont les deux plus grands ports maritimes européens.

La Meuse a constitué dès le 19e siècle un axe commercial majeur. Le projet de mise à grand gabarit vise à lui conserver un potentiel concurrentiel. Une cohérence forte est ainsi assurée au sein de ce tronçon stratégique du réseau transeuropéen de transport constitué par le corridor « Rhine-Scheldt ». 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.

RÉALISATIONS

1. DEUX NOUVELLES ÉCLUSES

L'ancienne écluse 136 x 16 mètres (capacité de 2.000 tonnes = 125 camions) a été remplacée par une écluse de 225 x 25 mètres (= capacité de 9.000 tonnes = 560 camions), classe Vlb, qui constitue l'objectif final des travaux.

- **Janvier 2022** : début de la démolition de l'ancienne écluse
- **Juin 2022** : début de la réalisation des bétons de l'infrastructure
- **Mi-mai 2023** : placement des portes en amont et en aval
- **Fin mai 2024** : mise sous eau
- **Entre mai et juin 2024** : démolition de la dernière partie des anciennes écluses
- **Début juillet 2024** : début de la navigation (phase probatoire - 100 cycles)
- **Fin de l'été 2024** : mise en service officielle

- ✓ Remplissage ou vidange du sas = **8,5 minutes**
- ✓ Sassement par des **aqueducs de contournement des têtes et des vannes intégrées** de 4 mètres de diamètre
- ✓ **Porte à clapet** amont
- ✓ **Porte busquée** aval



L'ancienne écluse de 55 x 7,5 mètres (capacité de 600 tonnes = 37,5 camions) a été démolie et remplacée par une écluse de 225 x 12,5 mètres (capacité de 4.500 tonnes = 280 camions), classe Vb.

- **Août 2018** : début de la démolition de l'écluse de 55X7,5 mètres
- **Mars 2019** : premières opérations de construction de l'ouvrage
- **23 janvier 2021** : pose des portes
- **8 novembre 2021** : début de la phase probatoire
- **18 janvier 2022** : mise en service officielle

- ✓ Remplissage ou vidange du sas = **12,5 minutes**
- ✓ Sassement par **vantelles dans les portes**
- ✓ Porte **simple vantail** amont
- ✓ Porte **simple vantail** aval

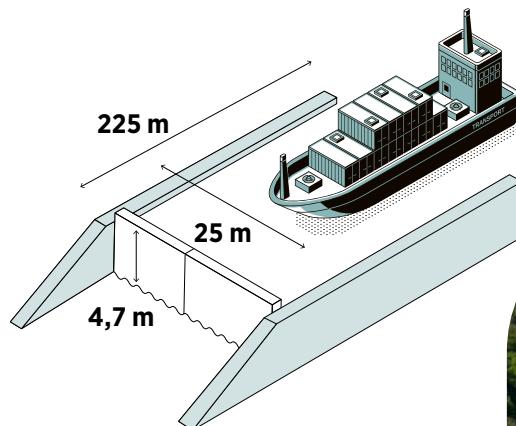
2. UN NOUVEAU POSTE DE COMMANDE

Ce nouveau poste a été construit entre les deux écluses.

2 éclusiers sont présents de manière continue en trois pauses du lundi 6 h au samedi 19 h 30 et la journée du dimanche pour y assurer la navigation.

Mise en service : **8 novembre 2021**

Ces travaux ont par ailleurs amené de nombreux autres points positifs pour l'environnement, les cyclistes, les promeneurs et les utilisateurs de la nationale toute proche :



3. DÉPLACEMENT ET SÉCURISATION DE LA N90, SUITE À L'ÉLARGISSEMENT DES AVANT-PORTS

Pour permettre l'accès et la manœuvre des bateaux de grand gabarit, les avant-ports ont dû être élargis, ce qui a nécessité de préalablement translater de **70 mètres** la route nationale vers le sud sur une longueur de plus de **1,2 km**.

La N90 a été déplacée et sécurisée entre le rond-point de Tihange et l'amont du village d'Ombret.

Des aménagements ont été concrétisés notamment pour inciter les usagers à réduire leur vitesse :

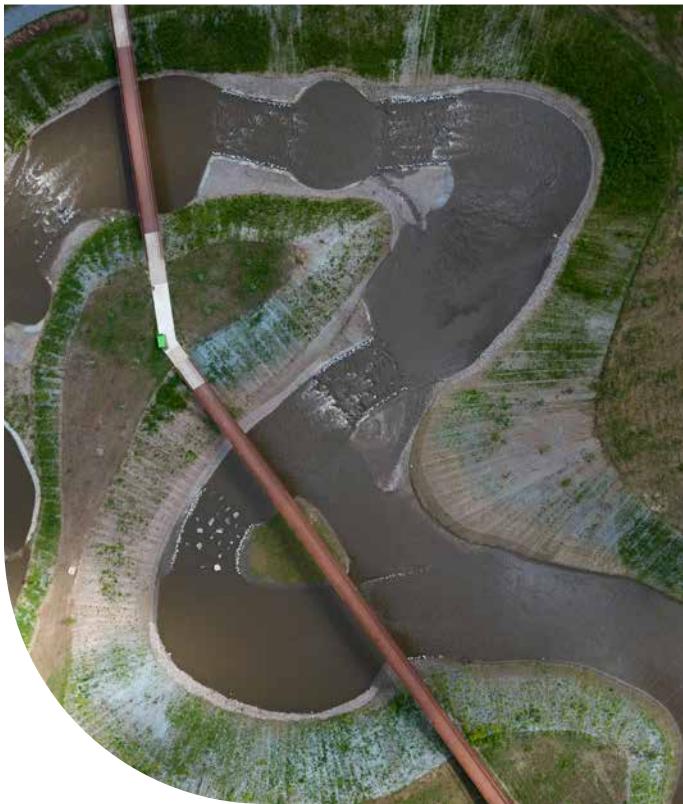
- en uniformisant la circulation à une voie dans chaque sens et bande d'arrêt d'urgence, avec une vitesse limitée à 70km/h ;
- en réalisant des tourne-à-gauche et des voies de lancement au niveau des voiries adjacentes et du site éclusier ;
- en construisant un nouveau rond-point à l'amont du village d'Ombret ;
- en réalisant une berme centrale entre ce nouveau rond-point et le site éclusier.

Ils ont également permis d'améliorer les liaisons cyclables (notamment en fermant la Grand-Route au trafic routier et en la réservant aux cyclistes et aux piétons).

Les travaux ont débuté en août 2018 et ont été achevés en **juin 2022**.

4. BERGE AMONT RECOLÉE POUR PERMETTRE LE GARAGE DES BATEAUX ET LE PASSAGE DU RAVEL

Afin de permettre le garage des bateaux et le passage du RAVeL, la berge amont a été **reculée** de 15 mètres.



5. UNE NOUVELLE PASSERELLE CYCLOPIÉTONNE

Reliant les communes de Huy et d'Amay, une nouvelle passerelle cyclopiétonne a été réalisée et prolongée : elle surplombe le barrage, la nouvelle écluse, la passe à poissons et franchit la route nationale, offrant davantage de sécurité.

- ✓ En acier corten
- ✓ Longueur = 620 mètres
- ✓ Accessible fin juin 2024

6. UNE PASSE À POISSONS, RIVIÈRE ARTIFICIELLE

- ✓ Longueur = 700 mètres

Véritable rivière artificielle, cette passe à poissons est la **plus longue** de Wallonie. Ce type de

projet est **unique** sur la Meuse wallonne, car l'espace nécessaire au développement d'une telle rivière est important.

Elle est composée de **diverses zones** (mouilles, radiers, frayères). Présentant différentes **profondeurs** (de 30 cm jusque 2 mètres), différentes **intensités de courant** (zone calme, zone de débit rapide) et **différentes compositions** (empierrement, végétaux...), ces zones permettent d'offrir à différentes espèces des lieux de **repos, de reproduction et de remontée**.

Cette rivière est destinée aux **salmonidés** (rétablissement du cycle de vie du saumon atlantique), aux **anguilles**, mais également aux autres **espèces du fleuve, grandes** (barbeau, chevaine...) et **petites** (le gardon ou la brème). Certaines zones constituent aussi des **milieux écologiques pour d'autres espèces** (libellules, batraciens...).



Un **abri à martins-pêcheurs** a été installé à l'aval, en rive gauche, et une **berge destinée aux hirondelles des rivages** est intégrée au sein de la rivière artificielle.

7. AMÉNAGEMENTS DE LA RIVE GAUCHE POUR LUI CONFÉRER UN CARACTÈRE PLUS NATUREL

Les aménagements visent principalement à y reconstituer des **liens entre le milieu aquatique et la berge**.

La berge en béton a été étêtée jusqu'à la flottaison pour créer, au nord, des **zones de transition noyées** dans lesquelles la faune et la flore aquatiques peuvent se développer.

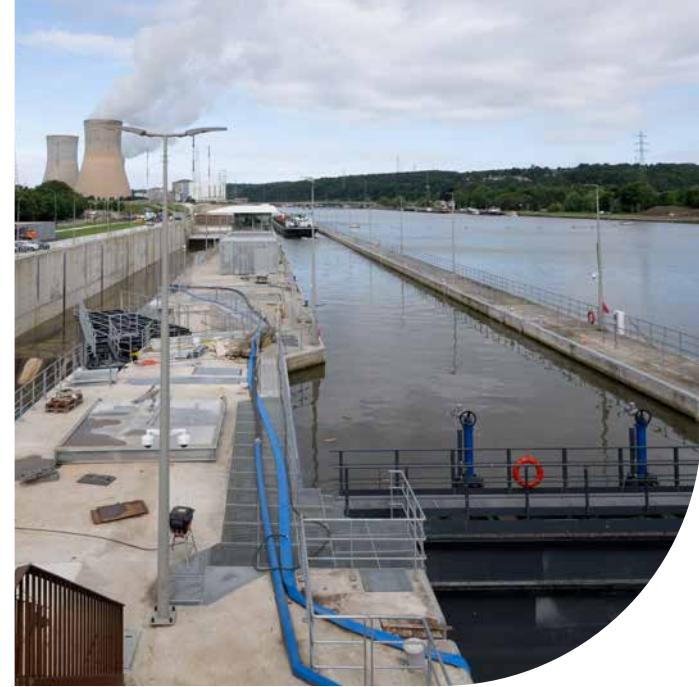
Les plantations ont été choisies pour une diversification des milieux.

Des **mares** sont également prévues pour favoriser le développement des crapauds calamites. Par ailleurs, une **passe à anguilles** a été construite en **rive droite** afin d'augmenter la possibilité de remontée de cette espèce.



LE CHANTIER EN QUELQUES CHIFFRES :

- **75.000m³** de béton
- + de **8.000 tonnes** d'acier
- **18 km** de pieux
- **3 km** de batardeaux provisoires
- **560.000m³** de remblai
- **750.000 m³** de déblai
- Au pic du chantier, mobilisation **par jour** d'une **centaine d'ouvriers sur chantier** et d'une **trentaine de membres du personnel encadrant**



Enfin, on notera que le projet intègre également la **réduction des nuisances pour les chauves-souris** en limitant globalement l'éclairage du site et en augmentant la température de la lumière.

TRAVAUX : DÉFIS TECHNIQUES ET ANECDOTES

Lors de la première phase du chantier, la démolition de l'ancienne écluse et la construction de la nouvelle infrastructure de 4.500 tonnes nécessitaient une période de plus de deux ans. Elles chevauchaient nécessairement deux hivers, période pendant laquelle le risque de crue est le plus élevé et durant laquelle il est donc impératif d'éviter la présence d'obstacle à l'écoulement du fleuve. Or, la réalisation de cette écluse de 4.500 tonnes s'effectuait en partie du côté du fleuve et y nécessitait une emprise par la pose de palplanches afin de mener certaines opérations au sec. Un phasage contraignant a donc dû être

mis en place pour libérer le fleuve l'hiver avec de nombreux déploiements et replis de batardeaux. De nombreux dispositifs de stabilisation provisoire des nouveaux ouvrages, partiellement construits pendant les étés, et des ouvrages existants, ont également été intégrés dans la conception du site.

La nouvelle écluse de 4.500 tonnes a dû être construite sur une île entre le fleuve et une écluse maintenue en service. Cette spécificité a nécessité la construction d'un **pont provisoire** permettant l'accès à la zone de chantier.

Pour reculer la berge amont dans les terres d'une quinzaine de mètres, la présence d'ouvrages en crête de talus, 8 mètres au-dessus du niveau de la Meuse a nécessité la conception d'un dispositif de soutènement très spécifique, à l'aide de palplanches, de pieux, de tirants précontraints en acier et de tirants passifs en béton armé, le tout afin de permettre le garage des bateaux et le passage du RAVeL.

Pour reculer la berge aval vers la colline d'une septantaine de mètres, afin de permettre aux bateaux de sortir de la nouvelle grande écluse, des pieux jointifs ont été forés sur un linéaire de plus de 1 km. Pour stabiliser ces pieux, des tirants, chacun d'une capacité de 100 tonnes, maintiennent l'extrémité supérieure du rideau pour l'empêcher de s'incliner vers la Meuse.

Les portes des écluses ont été acheminées par **voie fluviale** et manipulées pour certaines par une **grue sur ponton**. Elles ont été installées pour chaque écluse en un week-end, nécessitant une coupure de la navigation.

La passerelle cyclopétonne a pour sa part été réalisée à hauteur du barrage par **ateliers fluviaux**.

Enfin, la passe à poissons a nécessité **120.000m³ de terrassements**. Des produits **issus du site** ont pu être réutilisés pour constituer le lit de la rivière.



RETOMBÉES POSITIVES DU NOUVEAU SITE

- Une infrastructure **+ moderne + fiable** et de **+ grande capacité** ! Adaptée aux nouvelles générations de bateaux.
- AVANT 136X16m = 1 bassinée = 2.000 tonnes = **125 camions**
APRÈS 225X25m = 1 bassinée = 9.000 tonnes = **560 camions**
- Gain d'emport en fonction du bateau utilisé = **jusqu'à 109 %**
- Diminution moyenne du temps d'attente des bateliers = **30 minutes**
- Bénéfique pour l'activité des nombreuses **entreprises** reliées à la Meuse et situées à proximité
- Bénéfique pour **l'attractivité du réseau navigable wallon et de ses ports**, dont le port de Liège = 1^{er} port intérieur belge et 3^e port intérieur européen.
- Bilan des gains socio-économiques :
 - à l'échelle de la **Wallonie** = **€111 millions**
 - à l'échelle **européenne** = **€454 millions**
- Permet de délester les routes = meilleures sécurité et fluidité
 - = sur **une année**, le trafic actuel sur site en équivalent routier = **460.000 camions**
 - = placés les uns derrière les autres, ils représentent une **file de 7.500 kilomètres**
- Avantages écologiques
 - = réduction actuelle de 25.000 tonnes de CO₂/an
 - = Avec croissance de l'ouvrage => **baisse supplémentaire de CO₂ de 5.500 tonnes/an**
 - = Mesures prises aux alentours du site pour **développer la faune et la flore**

*Une infrastructure
+ moderne
+ fiable et de
+ grande capacité*

”





DEUX JOURNÉES D'INAUGURATION POUR LE NOUVEAU SITE ÉCLUSIER D'AMPSIN-NEUVILLE

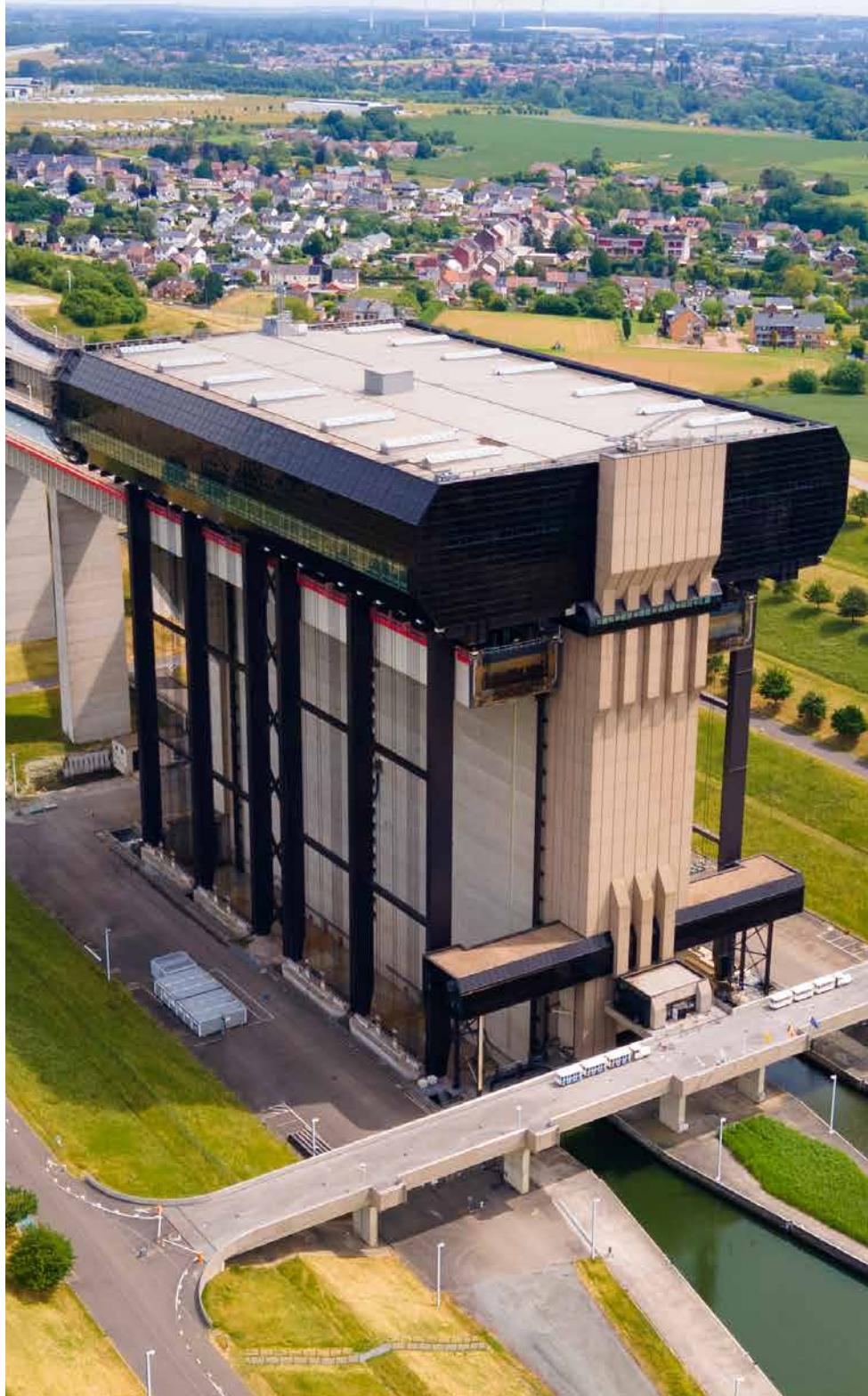
L'achèvement de ce chantier titanesque ne pouvait s'envisager sans une inauguration. La SOFICO l'a déclinée en deux journées, les 28 et 29 juin. La première journée fut l'occasion de présenter ces nouvelles infrastructures aux divers partenaires, acteurs du dossier et médias, lors d'une séance protocolaire. 150 convives ont pu assister à cette présentation, suivie d'un

geste inaugural puis d'un passage symbolique de l'écluse en bateau. La seconde journée, dédiée au grand public, a permis aux riverains et citoyens intéressés de s'approprier le site, à travers des visites guidées, à pied ou en bateau. Un évènement vivement attendu puisqu'il affichait complet trois jours à peine après le début des inscriptions... une véritable réussite !

€ 150 millions

La SOFICO était le maître d'ouvrage de ces travaux d'un budget d'environ **€150 millions** HTVA, qu'elle a financé avec l'aide d'un prêt remboursable octroyé par la BEI (**€60 millions**), ainsi qu'un subside octroyé par la Commission européenne dans le cadre du programme CEF, Connecting Europe Facility (à hauteur de maximum 30 % de l'investissement et plafonné à **€50 millions**).





Le canal du Centre et l'ascenseur de Strépy-Thieu

L'ensemble formé par le canal historique du Centre et les quatre ascenseurs hydrauliques pour bateaux représente un bel hommage au génie wallon du début du XIX^e siècle. Le gabarit du canal historique s'est avéré trop exigu pour et pour faire face aux nouvelles générations de bateaux. Il était également indispensable de répondre aux impositions européennes exigeant de mettre au gabarit de 1.350 tonnes les principales voies navigables du pays. C'est la solution d'un second tracé qui sera retenue et non l'élargissement de l'ancien canal, en raison notamment de la zone fortement urbanisée qu'il traverse. Cela a par ailleurs permis de maintenir la navigation pendant l'exécution des travaux. Inauguré en septembre 2002, celui-ci est aujourd'hui un véritable carrefour fluvial dans le bassin du sillon Sambre-et-Meuse.

Mis au gabarit pour des bateaux jusqu'à 2.000 tonnes, le canal du Centre s'étend sur 27 km entre Mons et Seneffe. Il s'intègre dans le réseau des voies navigables d'intérêt européen et permet aux bateaux les plus lourds de passer du bassin de la Meuse, à celui de l'Escaut.

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

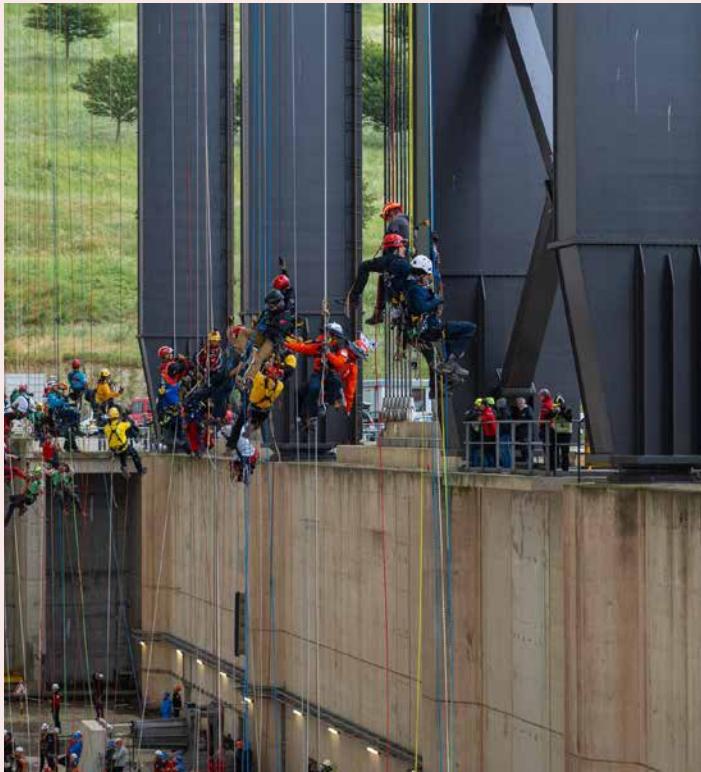
L'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu

20 ans de travaux auront été nécessaires pour aménager cet ouvrage exceptionnel, qui a été pendant de nombreuses années le plus grand ascenseur à bateaux du monde : 110 mètres de haut, 135 mètres de long et 75 mètres de large ! Il remplace les quatre anciens ascenseurs du canal du Centre et une écluse, soit une dénivellation totale de 73,15 mètres. Ses deux bacs de 112 x 12 mètres permettent d'accueillir les bateaux les plus lourds.

Depuis sa mise en service en 2002, l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu a vu sa fréquentation augmenter de manière significative. Son trafic est passé d'à peu près 30.000 tonnes par mois (trafic lié au transit de péniches de 600 tonnes) à un trafic au gabarit européen de plus de 200.000 tonnes par mois. Sachant qu'une péniche de 1.350 tonnes équivaut à près de 90 camions de 16 tonnes, cette liaison permet de délester, de manière appréciable, les autoroutes wallonnes.

2,2 millions de tonnes

En 2024, plus de 2,2 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'ascenseur de Strépy-Thieu.

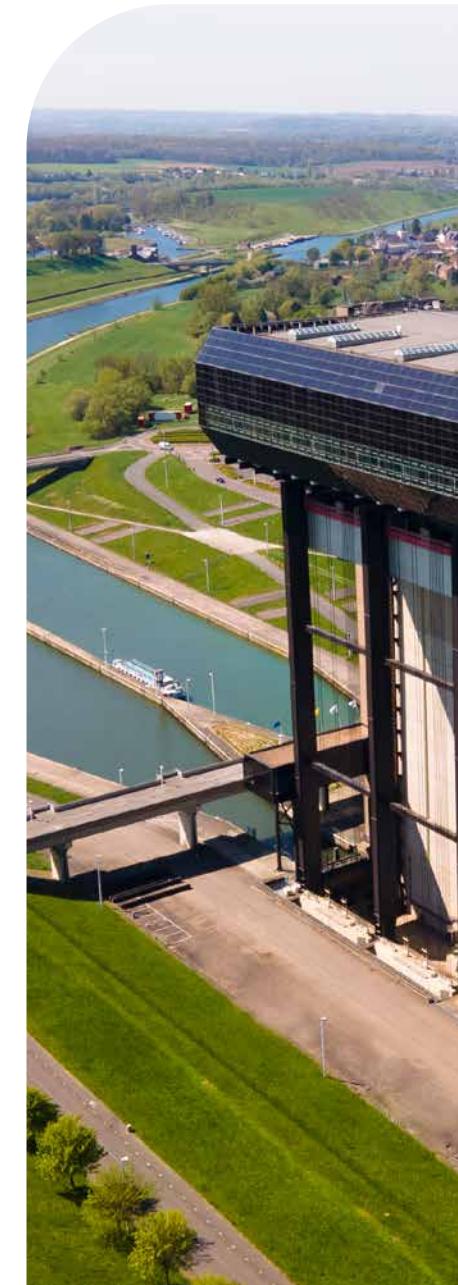


Grimpday Namur : une journée de haute voltige à l'ascenseur !

Le 14 juin, le site de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu a été le théâtre d'un impressionnant spectacle en accueillant le « Grimpday Namur ».

Ce challenge international réunit des services de secours du monde entier : pompiers, protection civile, armée, police. Les équipes s'affrontent dans des ateliers axés sur les spécificités du métier de secouriste en milieux périlleux. Cet évènement, initié en 2006 par des membres du service régional d'incendie de la ville de Namur, est devenu une véritable référence dans le monde des secours sur cordes.

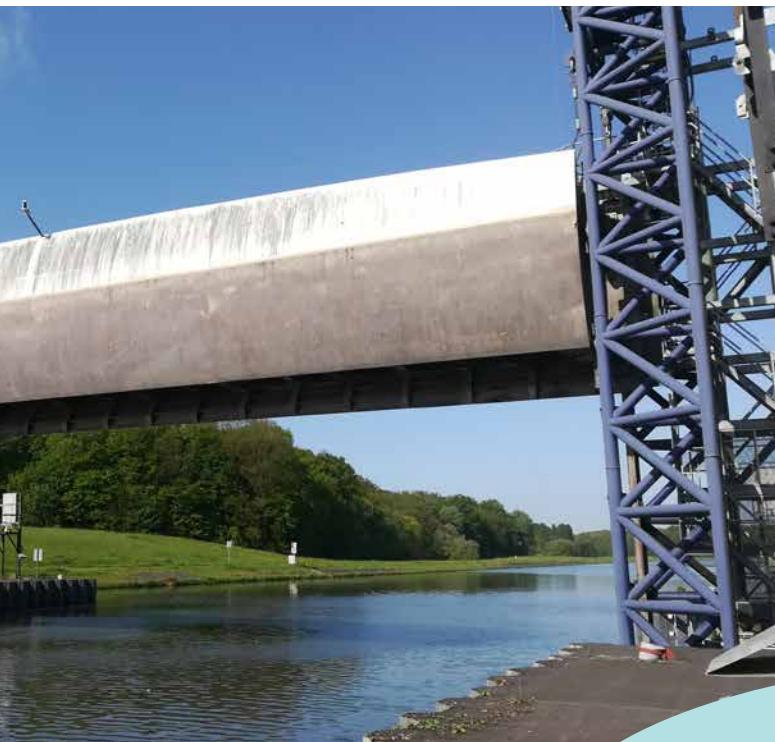
Par sa configuration et par sa singularité, le site de l'ascenseur de Strépy-Thieu était le cadre idéal pour accueillir pendant une journée cette manifestation qui a rassemblé des équipes venues des 4 coins du monde : États-Unis, Canada, Chine, Japon, Corée, Brésil, Taiwan, ainsi que de nombreux pays d'Europe.



Le pont-canal du Sart d'Houdeng-Aimeries

Cet ouvrage permet au canal du Centre de franchir la vallée du Thiriau du Sart, et le carrefour routier entre la N55 (Le Rœulx - Binche) et la N535 (La Louvière) à proximité de l'échangeur autoroutier.

De par sa parfaite intégration dans le paysage urbain qu'il traverse, l'ouvrage a été primé en 2004 par la Fédération internationale du Béton.



LE PONT-CANAL EN QUELQUES CHIFFRES :

- Longueur de l'ouvrage : 500 m
- Largeur au sommet : 46 m
- Poids de l'ouvrage à vide : 65.000 tonnes
- Nombre de travées : 13
- Nombre de colonnes supportant le tablier : 28
- Charges en eau : 80 000 tonnes

La porte de garde du Blanc Pain

Située à l'amont de tous les ouvrages de la liaison, la porte de garde du Blanc Pain constitue une barrière de sécurité puisqu'elle permet de fermer le canal en quatre minutes.

Le contournement autoroutier de Couvin (E420/N5)

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

Le 1^{er} octobre 2021, la réalisation de la tranchée couverte de l'E420 à hauteur de Frasnes-Lez-Couvin était achevée, rendant possible la circulation sur 2 voies par sens et marquant ainsi l'aboutissement de ce chantier colossal.

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



4,4 millions de véhicules

En 2024, plus de 4,4 millions de véhicules ont fréquenté cet axe

La création de cette liaison autoroutière a permis de parachever et de raccourcir l'itinéraire entre le nord de l'Europe et tout le bassin méditerranéen. Elle désenclave économiquement toute la région du sud de Charleroi. La fluidité du parcours est désormais considérablement améliorée pour les transporteurs routiers et pour les véhicules légers qui se dirigent vers la France ou qui arrivent en Wallonie par cet axe. La réalisation de ce contournement, véritable pas en avant attendu depuis les années 1970, permet aujourd'hui aux entreprises de la région de renforcer leurs activités. Il permet également d'accroître la sécurité routière sur la N5 et de rendre aux habitants, ainsi qu'aux usagers des villes et villages de la région, un cadre de vie plus sûr, en désengorgerant la nationale du trafic de poids lourds.

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



542.000 poids lourds

dont plus de 542.000 poids lourds qui évitent donc le centre de Couvin.



Un chantier en 4 phases

Phase 3 : réalisation du passage 2X2 bandes sous la voie ferroviaire à Frasnes (d'octobre 2016 à octobre 2021).

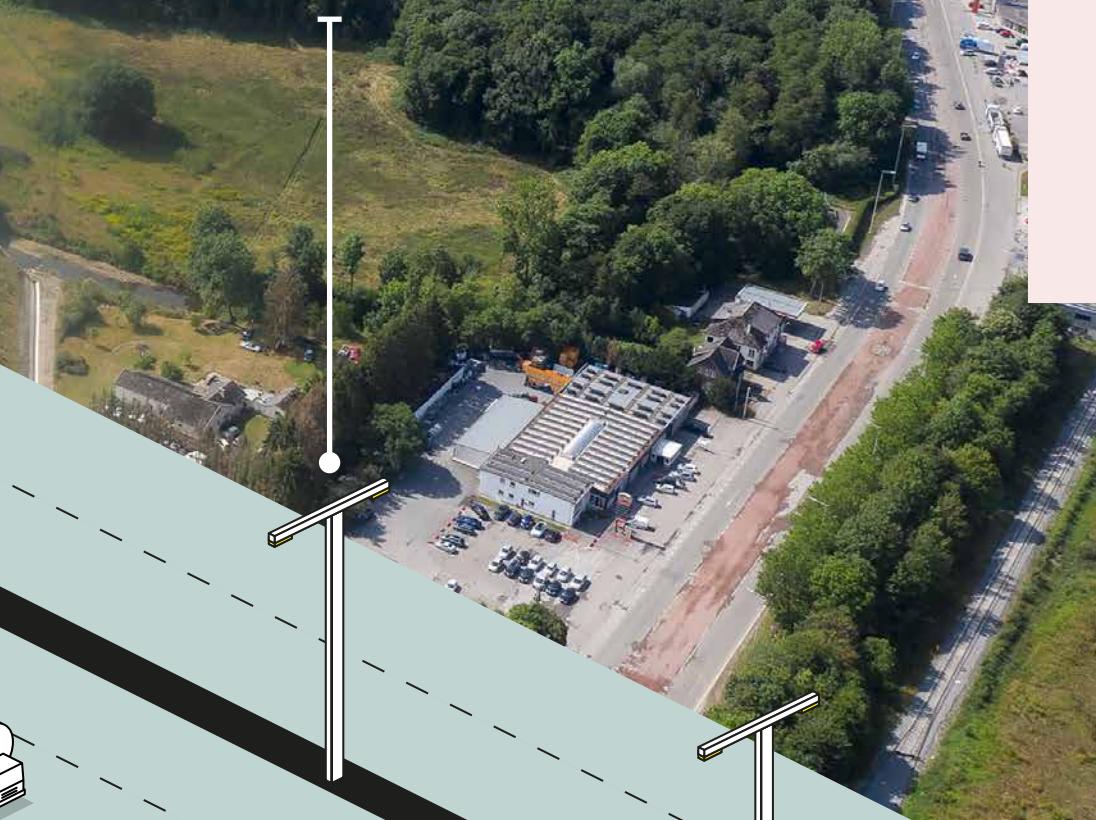
Phase 2 : construction de la portion du Ry de Rome à Brûly (d'août 2015 à septembre 2019).

Phase 1 a : aménagement du double pertuis de l'Eau Noire (réalisé d'octobre 2011 à septembre 2012).

Phase 1 b : construction de la portion de Frasnes au Ry de Rome (de novembre 2013 à mi-octobre 2017).



Phase 4 : pose des équipements électromécaniques (éclairages, etc.). Cette phase a été réalisée de manière simultanée sur les différents tronçons concernés.



UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À LA FAUNE ET LA FLORE :

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

grande faune, la construction de crapauds...

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

€ 185 millions

Le budget global de la réalisation du contournement de Couvin est d'environ €185 millions HTVA, financé par la SOFICO, avec l'aide d'un prêt remboursable octroyé par la Banque Européenne d'Investissement qui a accepté de financer le projet à hauteur de €80 millions.

La liaison autoroutière E25-E40/A602

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

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

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

 **21,2** millions

En 2024, 21,2 millions de véhicules ont fréquenté cet axe.





Dernier été de fermeture pour modernisation de la liaison - interventions au sein du tunnel de Cointe vers Bruxelles

Depuis son inauguration en juin 2000, des entretiens trimestriels effectués de nuit permettent de maintenir un haut niveau de sécurité et de confort pour les usagers qui circulent sur la liaison E25-E40/A602 et dans ses tunnels.

Cependant, après plus de 20 années de mise en service, une modernisation et une remise aux normes de l'infrastructure ainsi que de ses nombreux équipements s'avéraient nécessaires pour continuer à offrir cette qualité de services aux usagers et devaient être planifiées.

Ces travaux titaniques ont été précipités par les inondations de 2021, qui ont impacté une partie de la liaison et de ses locaux techniques.

Pour concrétiser cette rénovation, les équipes ont réalisé un maximum d'opérations de nuit. Celles qui nécessitaient une fermeture de

plusieurs semaines d'affilée ont été programmées pendant la période la moins dérangeante pour les usagers : lors des congés d'été. Des concertations initiées par la Région wallonne et la Ville de Liège entre les divers acteurs de mobilité ont permis de mettre en place une série d'actions pour apaiser la mobilité en région liégeoise en ces périodes essentielles pour les commerces, le tourisme et la vie culturelle.

Ces opérations étaient indispensables afin de continuer à circuler dans la liaison en assurant les conditions nécessaires de sécurité.

Ainsi, ont été traités :

- **en 2022** – rive droite de la Meuse : tranchées couvertes de Kinkempois et des Grosses Battes, tranchée ouverte du Canal de l'Ourthe et locaux techniques ;
- **en 2023** – rive gauche de la Meuse : tunnel de Cointe vers le Luxembourg ;
- **en 2024** – rive gauche de la Meuse : tunnel de Cointe vers Bruxelles.

La suite de la modernisation s'effectuera alors uniquement lors de fermetures planifiées de nuit.



LES OPÉRATIONS MENÉES PENDANT LES 8 SEMAINES DE L'ÉTÉ 2024 EN 10 POINTS :

1. Placement d'une protection passive au feu et réparations de béton nécessaires ;
2. Démontage et remontage d'équipements électromécaniques suite à l'installation de la protection passive ;
3. Renouvellement de l'éclairage et des câbles ;
4. Renouvellement des caméras et de la DAI (Détection Automatique d'Incident) ;
5. Renouvellement de la réémission radio (break-in) ;
6. Renouvellement des équipements de détection de pollution ;
7. Renouvellement du FibroLaser permettant la détection incendie ;
8. Amélioration de la suppression des issues de secours ;
9. Remplacement partiel de la ventilation ;
10. Interventions diverses en voirie dont remplacement d'un joint de dilation au pont du Pays de Liège et réhabilitation du revêtement du viaduc des Guillemins vers Bruxelles.

UN BIJOU DE TECHNOLOGIES

Puisque la liaison E25-E40/A602 compte deux tunnels de plus de 500 mètres se trouvant sur le Réseau transeuropéen de transport, une directive européenne sur la sécurité des tunnels (directive européenne Mont-Blanc 2004/54/CE) impose à la SOFICO certaines conditions de sécurité.

Cet axe est surveillé et géré dynamiquement par des opérateurs présents 24 heures/24 et 7 jours/7 au centre Tilleuls, en marge de la liaison.

La liaison est donc un « bijou technologique » dont la sécurité est assurée par de très nombreux équipements. La liaison E25-E40/A602 comprend notamment :

- Plus de 260 caméras (une centaine de caméras placées dans les galeries d'évacuation et les locaux techniques, 150 dans la liaison qui offrent une vue directe sur le trafic, parmi ces dernières, 130 sont dotées de DAI, détection automatique d'incident, pour permettre de détecter une anomalie de trafic et d'avertir un opérateur du centre Tilleuls, qui active alors un scénario adapté) ;
- 650 panneaux de signalisation dynamique, dont des dizaines peuvent être activés simultanément par les opérateurs du centre Tilleuls en cas de survenance d'événements ;
- Divers systèmes de ventilations ;
- 32 sorties de secours ;
- 50 niches téléphoniques en lien direct avec le centre Tilleuls ;
- 500 kilomètres de câbles électriques ;
- ...

UN EXERCICE « CATASTROPHE » GRANDEUR NATURE POUR AMÉLIORER ENCORE LA SÉCURITÉ EN CAS DE PROCÉDURES D'URGENCE

La nuit du jeudi 28 novembre au vendredi 29 novembre, les différents services de secours et d'intervention ont participé à un exercice « grandeur nature » mettant en scène un incident majeur dans la liaison E25-E40/A602.

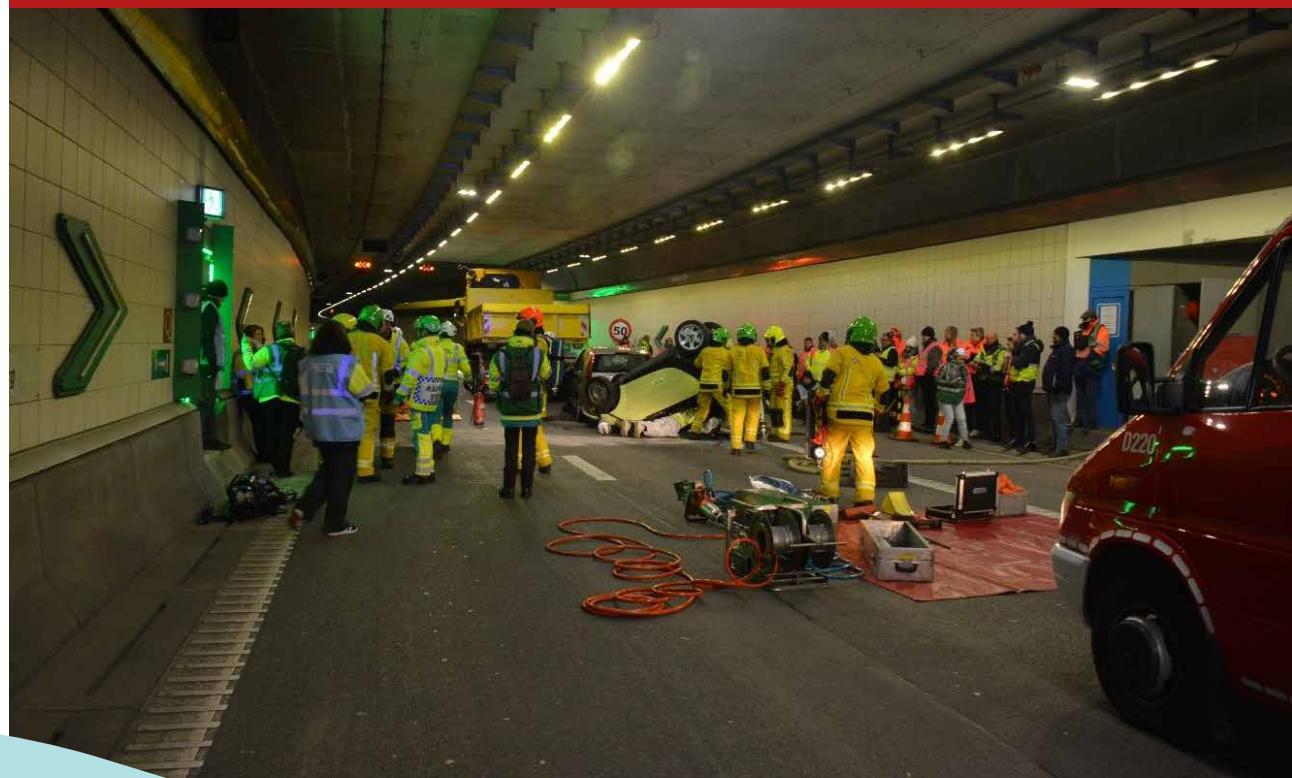
Faisant suite au catastrophique accident du tunnel du Mont-Blanc, une directive européenne a vu le jour afin d'augmenter considérablement la sécurité des usagers de la route empruntant les tunnels du réseau transeuropéen de plus de 500 mètres de longueur.

Cette directive a été transposée en droit belge et deux tunnels en Région wallonne y sont soumis : le tunnel de Cointe et la tranchée couverte de Kinkempois. Elle implique la tenue, tous les 4 ans, d'un exercice « grandeur nature » mettant en scène un incident majeur dans ces infrastructures.

En concertation avec la SOFICO assistée du Service public de Wallonie et d'EGIS (Responsable de l'exploitation du trafic de la liaison E25-E40/A602), la Centrale d'urgence 112 Liège, le CIC (Centre d'Information et de Communication de la Police fédérale), la Zone de secours 2 IILE (Pompiers), la WPR (Police de la Route), la Zone de Police de Liège, l'Aide médicale urgente et le Service de planification d'urgence de la Ville de Liège ont organisé cet exercice au sein de la liaison autoroutière E25-E40/A602.

Il mettait en scène l'incendie d'un véhicule dans le tunnel de Kinkempois, entraînant plusieurs accidents de différents types de véhicules (voitures, poids lourds, bus) et impliquant des victimes à des degrés divers. Pour rendre cette simulation vraisemblable, une trentaine de figurants ont participé à cette simulation au cours de laquelle 30.000 m³ de fumée ont été utilisés pour mettre en scène la catastrophe.

Cet exercice permet d'optimiser les interventions des services de secours et leur coordination afin de maintenir des conditions maximales de sécurité dans la liaison E25-E40/A602 même en cas d'incident.



Le dernier tronçon de l'E429/A8 entre Ghislenghien et Hacquegnies

Autrefois considéré comme chaînon « manquant », le tronçon d'autoroute entre Ghislenghien et Hacquegnies est devenu un chaînon « indispensable » de notre réseau routier wallon. Inaugurée en avril 2000 après 6 années de travaux, la liaison E429/A8 se situe sur la dorsale Bruxelles-Lille et occupe, dans le contexte européen, une position stratégique en s'inscrivant dans le corridor est-ouest qui va de la Grande-Bretagne à l'Allemagne.

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

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

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



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

 **7,5 millions**

En 2024, ce sont plus de 7,5 millions véhicules qui ont emprunté ce tronçon de l'autoroute E429/A8, dont près de 1,2 million de poids lourds.



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





**Réseau
structurant**

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

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

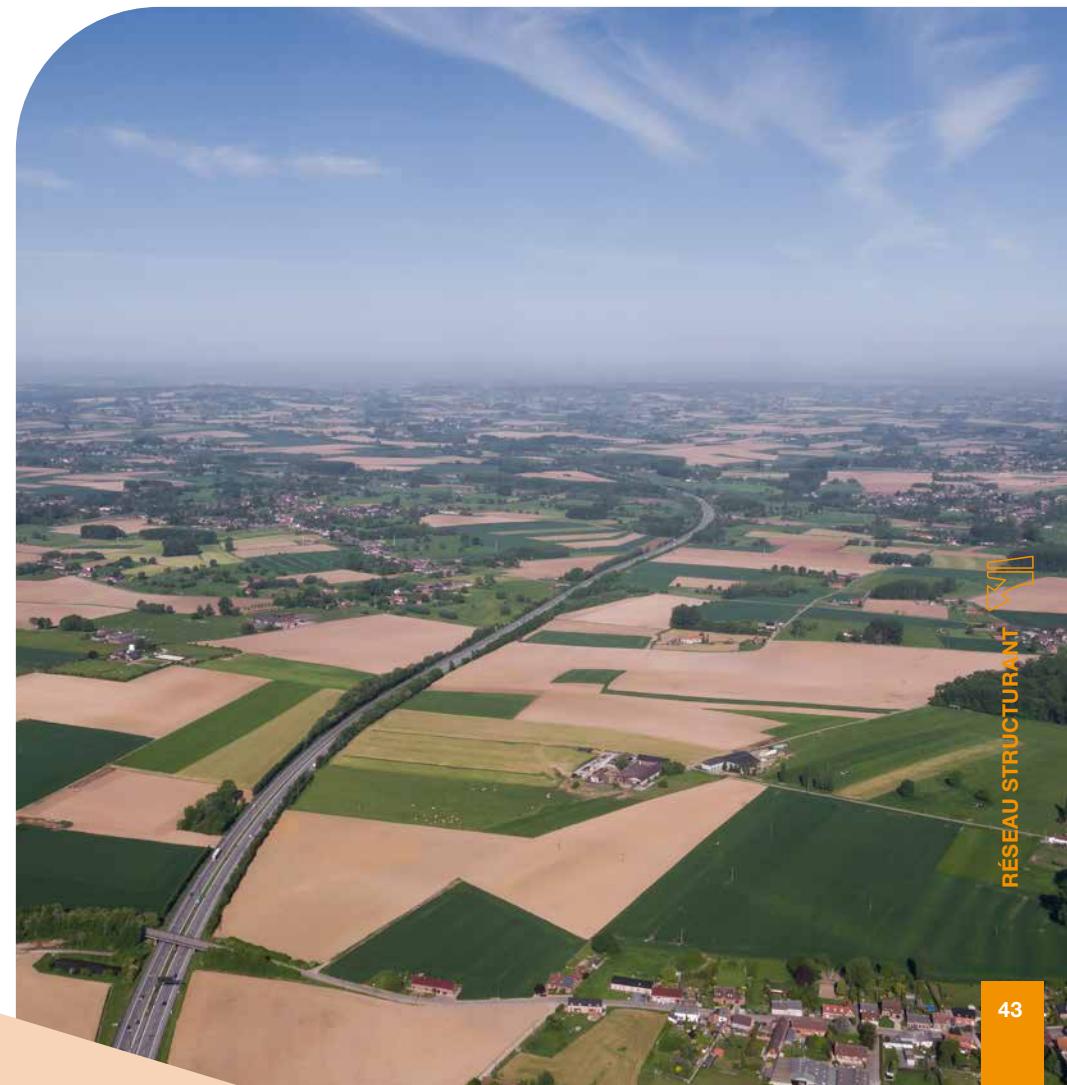
Compte tenu de son expérience acquise, entre autres, au niveau des chaînons manquants et de sa capacité à assurer les moyens de financement, la SOFICO s'est vu confier la gestion de ce réseau par le Gouvernement wallon. En tant que maître d'ouvrage du réseau structurant, la SOFICO doit donc en assurer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

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

Initialement, le réseau structurant comptait un peu plus de 1.500 kilomètres d'axes routiers (autoroutes wallonnes et routes nationales 2X2 bandes). Ce réseau s'est notamment agrandi depuis l'entrée en vigueur de la redevance kilométrique poids lourds en avril 2016 et a été modifié depuis lors par plusieurs arrêtés du Gouvernement wallon. Il comptabilise actuellement plus de 2.700 kilomètres de voirie : 876 kilomètres d'autoroutes, 1455 kilomètres de routes nationales stratégiques et environ 400 kilomètres d'échangeurs.

LES GESTIONNAIRES DES ROUTES EN WALLONIE SONT :

- La SOFICO : plus de 2.700 kilomètres (876 km d'autoroutes, 1.455 km de routes nationales et environ 400 kilomètres d'échangeurs)
- La Région wallonne : 5.600 kilomètres
- Les communes : 70.000 kilomètres



Les plans d'investissements

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

Le Plan Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2027 (PIMPT)

Le Conseil d'Administration du 10 juillet 2020 a approuvé les différentes composantes du PIMPT, qui a été actualisé le 15 décembre 2022.

Le « Plan Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2027 », réalisé par le Gouvernement wallon en collaboration avec les divers acteurs de mobilité concernés, appréhende à la fois les réseaux autoroutier et secondaire, ainsi que la voie d'eau. Il priviliege l'entretien et la rénovation du réseau (auto)routier existant. Il met l'accent sur la prise en compte des modes actifs et doux, sur les aménagements liés aux transports en commun. Il engage la Wallonie vers un transfert modal et doit permettre d'atteindre les objectifs fixés dans la vision FAST.

Un peu plus de **€1,4 milliard** de ce Plan porte sur des projets relevant de la SOFICO, qui a été étroitement associée à l'élaboration de cette partie.

€155,7 millions sont prévus en investissement pour la voie d'eau, à savoir la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville.

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

- en projets géolocalisés, c'est-à-dire déjà clairement identifiés. Ils sont au nombre de 229. Citons à titre d'exemple :

- La réhabilitation et la sécurisation de l'autoroute E411/A4 entre Daussoux et Thorembois-Saint-Trond - budget de près de €50 millions HTVA ;

- À Liège, la transformation de l'E25/A25 en boulevard urbain entre le pont-barrage de Monsin et le pont Atlas avec accès à la zone multimodale de Bressoux - budget de €22,71 millions HTVA, dont €21,71 millions HTVA financés par la SOFICO, avec l'aide d'un subside de €9,5 millions HTVA du Fonds européen de Développement régional (FEDER) ;

- L'aménagement du carrefour N4-N25-E411/A4 de Mont-Saint-Guibert en échangeur en diamant - budget de €24 millions HTVA

financé par la SOFICO pour un montant de €21 millions HTVA ;

- À Charleroi, la création de nouveaux accès/ sorties pour connecter directement la Gare Centrale à l'A503 et mieux distribuer les flux de mobilité - budget de près de €11 millions HTVA ;

- La réhabilitation de la N50 dans la traversée de Pecq - budget d'environ €8 millions HTVA ;

- La réhabilitation de la N40 entre Lamouline et Recogne - budget d'environ €6,5 millions HTVA.

- Ou en diverses enveloppes, réparties par thématiques (ponts, tunnels, aires autoroutières...).

€600 millions

Plan Routes
= Plus de €600 millions
2010-2016

€350 millions

Plan Infrastructures
= Près de €350 millions
2016-2019

€275 millions

Plans complémentaires
= €275 millions
2016-2019

Thématique	Cible
Voies hydrauliques	€155,7 M
Géolocalisé	€786,5 M
Ouvrage d'art	€100,1 M
Tunnels	€86,7 M
Raclages-poses additionnels	€99,4 M
BHNS	€63,3 M
Aires Autoroutières	€31,9 M
Bassins d'orage & plantation	€8,3 M
Bruit	€38,5 M
Eclairage & signalisation	€14,6 M
Modes actifs - modes doux	€30,0 M
Sécurité	€13,6 M
TOTAL	€1.428,5 M



ENTRETIEN ET RÉHABILITATION : PRÈS DE €371 MILLIONS EN 2024

Pour mettre à disposition un réseau (auto)routier de qualité offrant sécurité et confort, en 2024 la SOFICO a investi près de €371 millions : près de €161 millions dans des dépenses d'entretien (entretien ordinaire du génie civil, service hivernal et sel, électromécanique, Plan Lumières, énergie, tunnels) et plus de €210 millions dans des dépenses d'investissement (réhabilitation).

INONDATIONS DE JUILLET 2021

Au niveau du réseau (auto)routier structurant, les dégâts causés par les inondations de juillet 2021 étaient concentrés au niveau de la liaison E25-E40/A602, en rive droite de la Meuse (cf. page 39).

Seuls quelques impacts mineurs ont été relevés sur le reste du réseau relevant de la SOFICO, donnant lieu à des interventions peu conséquentes.

Voici les budgets complémentaires pluriannuels issus du Plan de Relance wallon suite à ces inondations :

- €55 millions pour la liaison E25/E40-A602 (2021-2025)
- €26 millions consacrés aux bassins d'orage (2022-2027)
- €3 millions pour des voiries du réseau structurant impactées (2021-2023)



VISION FAST (FLUIDITÉ – ACCÉSSEURITÉ – SÉCURITÉ – SANTÉ – TRANSFERT MODAL)

Il s'agit d'une vision adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 qui fixe des objectifs ambitieux pour la mobilité wallonne à l'horizon 2030 : faire rimer mobilité avec « fluidité », « accessibilité », « sécurité », « santé » via le transfert modal. Par exemple, au niveau du transport des personnes, l'objectif est que le transport en voiture diminue de 83 à 60 % en 2030. Pour les marchandises, l'objectif est de passer de 82 à 75 % au niveau du transport routier et de 14 à 18 % par voie fluviale. Pour y parvenir, une Stratégie régionale de Mobilité (SRM) a été adoptée en 2019 par le Gouvernement.



La réhabilitation des revêtements : assurer un entretien préventif

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

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

1. Les réhabilitations lourdes nécessitant de renforcer ou remplacer une partie ou l'ensemble du coffre de la chaussée (sous-fondations et fondations), c'est-à-dire ses couches les plus profondes. Celles-ci seront réalisées sur des voiries en fin de vie, par l'intermédiaire du PIMPT ;
2. Les réhabilitations superficielles (enduitage ou raclage/pose en une ou deux couches), qui portent donc sur les couches supérieures. Celles-ci seront réalisées selon la méthodologie « Pavement Management System » (PMS).

Une stratégie d'entretien préventif

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

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

€ 46 millions

Cette stratégie, initiée en 2016, a été poursuivie les années suivantes. Elle a représenté en 2024 un budget de **€46 millions** HTVA.

CITONS PARMI LES TRONÇONS TRAITÉS EN 2024 :

- L'autoroute E42/A16 de Tournai à Maubray en direction de Mons – budget de près de €6 millions HTVA ;
- L'autoroute E25-E411/A4 de Weyler à Arlon vers Bruxelles – budget de €2 millions HTVA ;
- La N7 entre Bassilly et Enghien dans les deux sens – budget de €4,5 millions ;
- L'autoroute E420/A54 de Gosselies à Charleroi vers Charleroi – budget de €4,5 millions HTVA.

Objectif : un réseau sécurisé et de qualité optimale

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

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



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

Les revêtements routiers peuvent souffrir de la chaleur de deux manières : les revêtements hydrocarbonés peuvent présenter des ornières longitudinales et les revêtements en béton peuvent se soulever à leurs points faibles, surtout au niveau des joints de construction transversaux.

Les tronçons d'autoroutes en « béton armé continu » datant de la fin des années 1960 et 1970, résistent très bien à la chaleur. De même, les tronçons les plus récents en béton armé datant des 10 à 15 dernières années ne subissent aucun dégât. Ce sont principalement les tronçons réalisés pendant la période intermédiaire qui se dégradent sous les

fortes chaleurs. Ces tronçons ont été conçus selon une circulaire ministérielle de 1981 portant sur l'économie dans les travaux routiers et qui prescrivait, entre autres, la réduction de l'épaisseur du béton, la diminution du taux d'acier de 0,85 % à 0,67 % et la suppression de la couche de base en enrobé hydrocarboné. Ces dispositions ont fragilisé le revêtement et ont contribué à sa moindre résistance aux sollicitations dues aux fortes chaleurs. Depuis l'abandon de ces mesures et le retour à une conception saine, les chaussées sont plus résistantes et les sections neuves ne sont pas sujettes aux soulèvements.

Une réflexion approfondie sur les impacts socio-économiques des chantiers

Les infrastructures de transport de qualité d'un pays ou d'une région constituent aussi un pilier essentiel de la compétitivité internationale. Les réseaux d'infrastructures réduisent l'effet de la distance, aident à intégrer les marchés nationaux et fournissent les connexions nécessaires aux marchés internationaux. Des infrastructures de qualité sont liées à l'accroissement du commerce - en particulier pour les exportations - et ont des effets positifs sur la croissance économique.

Les projets d'investissements que la SOFICO entreprend sont donc systématiquement et préalablement évalués d'un point de vue socio-économique. La mise en œuvre d'un projet de transport requiert en effet de nombreuses études préparatoires et plusieurs étapes de concertation avant d'aboutir à la mise en chantier proprement dite. Ces études socio-économiques sont considérées par la BEI comme un préalable indispensable à tout dépôt de dossier. Elles sont ainsi réalisées et confiées à des bureaux d'études et visent à évaluer les effets positifs au niveau macroéconomique des investissements réalisés. Les études socio-économiques qui sont réalisées pour la SOFICO valorisent ainsi sous forme monétaire les effets des projets d'infrastructures en termes sociaux (amélioration de la sécurité), économiques (réduction des temps de transport) et environnementaux (bruit, pollution atmosphérique, émissions de CO₂).

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





La sécurisation de nos infrastructures : un enjeu majeur de société

L'amélioration de la sécurité routière nécessite d'agir de manière coordonnée sur différents fronts : les usagers - via l'éducation, la prévention, la sensibilisation et la répression - mais également les véhicules et les infrastructures.

Dans ce cadre, la SOFICO a consenti depuis 2010 des efforts considérables pour améliorer la sécurité de nos routes et autoroutes. Elle contribue ainsi activement à rencontrer l'objectif fixé par le Gouvernement wallon : ne pas dépasser 100 décès sur les routes wallonnes d'ici 2030, et établir un palier intermédiaire pour 2040 (ne pas dépasser 50 décès), pour atteindre la vision zéro en 2050. Pour la première fois, des objectifs chiffrés sont également fixés pour les blessés graves qui représentent, eux aussi, une conséquence majeure de l'insécurité routière. L'objectif est de diviser par deux le nombre de blessés graves d'ici 2030 (ne pas dépasser 400 blessés graves) et par 8 d'ici 2050 (ne pas dépasser 100 blessés graves).

Le choix des projets à réaliser en priorité a été déterminé sur base des indicateurs de sécurité routière et d'autres indicateurs techniques. Les

besoins sont identifiés par des statistiques d'accidents ou par des inspections sur le terrain. Ils peuvent également provenir de demandes diverses (services internes, autorités communales, police, riverains).

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

Une autre impulsion est la sécurisation des dernières routes nationales à trois bandes (avec bande centrale affectée aux dépassements des

véhicules des deux sens de circulation) et des routes à quatre bandes sans séparateur central. Il s'agit ici de revoir tous les anciens types d'infrastructures qui ne répondent plus au standard actuel de sécurité routière.

La SOFICO réalise également, deux fois par an, des campagnes de sensibilisation aux règles de sécurité routière ou au bon usage des infrastructures routières. Chaque campagne est visible pendant un mois sur les 300 panneaux d'affichage qui bordent les autoroutes et routes nationales de Wallonie. En 2024, la SOFICO a sensibilisé les usagers au mois d'avril à l'impor-

tance de respecter les agents qui entretiennent et réhabilitent nos grands axes. De la mi-juillet à la fin du mois d'août, elle a mené une campagne pour décourager les jets d'immondices ainsi que les dépôts clandestins, ces gestes néfastes à la fois pour l'environnement, mais aussi pour la sécurité de tous et pour les finances publiques.

LA COMMISSION PROVINCIALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CPSR)

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

Cette commission, qui émane des directions territoriales du Service

public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, se compose également de représentants de divers services du SPW (Droits des usagers, Équipements électromécaniques...), de représentants de la SOFICO, de la Commune impliquée, mais aussi, en fonction du sujet traité, d'experts en mobilité, de la Police, d'organismes tels que le TEC, INFRABEL, ou encore tout autre acteur concerné (représentant de comité de quartier, directeur d'école...).

Ponts, viaducs et tunnels : un suivi régulier des nombreux ouvrages d'art qui jalonnent nos voiries

En Wallonie, le relief est tel que de nombreux ponts, viaducs et tunnels ont été créés pour permettre le développement du réseau routier et autoroutier régional. Aujourd'hui, ce sont près de 2.300 ouvrages d'art qui sont gérés par la SOFICO, dont une trentaine de tunnels.

Ces quelques 2.300 infrastructures représentent près de 75 % de la surface du parc wallon d'ouvrages d'art.

Les ponts et viaducs sont répartis en différents groupes en fonction de leur état de santé :

Groupe sA : Pont avec défauts très importants impactant la structure portante,

Groupe sB : Pont avec défauts importants impactant la structure portante,

Groupe sC : Pont avec défauts impactant la structure portante,

Groupe sD : Pont avec défauts uniquement sur les éléments secondaires (garde-corps, dispositif de retenue, signalisation...),

Groupe sE : Pont nécessitant quelques petits travaux.

Plus d'une centaine de ponts ont été réhabilités depuis 2010. Un peu plus d'une dizaine se trouve en catégorie sA, dont certains font actuellement l'objet de travaux ou d'études en vue de leur réhabilitation.

Un suivi adapté de tous les ouvrages

En Wallonie, la périodicité des inspections des ponts, viaducs et tunnels est généralement de 3 ans, mais peut varier de 1 à 6 années, en fonction des besoins. Elle permet donc d'assurer un suivi régulier et adapté à chaque type d'ouvrage d'art.

EN 2024, PARMI LES CHANTIERS EN COURS OU EXÉCUTÉS ON ÉPINGLERA :

- Le lancement de la réhabilitation du pont de Froyennes, supportant l'E42/A8 et surplombant l'Escaut - budget de près de €5,7 millions ;
- La poursuite de la réhabilitation du viaduc de Somme-Leuze, supportant la N63 - budget de près de €11 millions HTVA ;
- Le lancement de la réhabilitation du viaduc de l'Amblève, supportant l'E42/A27 - budget de €4,7 millions HTVA.

À tous ces chantiers s'ajoutent également les réfections d'ouvrage menées dans le cadre des chantiers (auto)routiers.

Des réhabilitations complexes

Les dossiers de réhabilitation, de renforcement ou de remplacement de ces ouvrages sont généralement très complexes, du point de vue tant des études que de la préparation et de la réalisation des chantiers.

Cette complexité engendre un timing de finalisation très différent de celui des dossiers relatifs aux travaux routiers.

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

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



Près de
2.300 ouvrages d'art

Un audit externe pour la gestion des ouvrages d'art

Un audit de la gestion des ponts et murs de soutènement du réseau autoroutier, routier et fluvial de Wallonie gérés par la SOFICO et le SPW MI a été confié au bureau suisse IMDM. Il a démarré en septembre 2022 et ses conclusions ont été présentées au Conseil d'Administration de la SOFICO fin septembre 2023.

Cet audit a pour objectif de fournir une vision externe sur la manière dont le parc d'ouvrages d'art est géré et d'établir différents scénarios budgétaires d'interventions sur ce parc d'ouvrages pour les 30 prochaines années.

La mission comprend :

- Un audit de la gestion des ouvrages d'art et plus particulièrement : l'identification des données disponibles relatives aux ouvrages d'art concernés ainsi qu'une analyse de risques portant sur ces données, l'examen des procédures, des propositions de pistes d'amélioration tenant compte des ressources humaines disponibles et se basant notamment sur des benchmarks, des propositions d'indicateurs de suivi se basant sur les données disponibles ;
- L'étude de différents scénarios d'optimisation des budgets de réhabilitation du parc d'ouvrages d'art ;
- La mise à disposition d'un outil informatisé permettant de réaliser des simulations de scénarios de manière autonome, pendant une période de 10 ans minimum.

Quelques constats et recommandations :

- La moitié du parc d'ouvrages d'art du réseau structurant se dégrade de manière accélérée.
- Les risques (de ruine) sont maîtrisés.
- La gestion actuelle est uniquement réactive, basée essentiellement sur le correctif voire le palliatif, peu propice à une pérennisation du parc d'ouvrages soutenable sur le plan économique.
- Il conviendrait de combiner 3 stratégies :
 - A.** Une stratégie palliative pour les ouvrages en état avancé (groupes de santé sA et sB), en attendant leur réhabilitation : suivi régulier et interventions limitées pour garantir la sécurité avant réhabilitation ;
- B.** Une stratégie curative sécuritaire, de protection ou de renforcement (intervention en profondeur) pour les ouvrages dont la structure porteuse est en cours de dégradation (groupe de santé sC) afin de prolonger la durée de vie de l'ouvrage et reporter le besoin de renouvellement ;
- C.** Une stratégie préventive pour les ouvrages encore en bon état (groupe de santé sE) afin de maintenir ce bon état et optimiser le coût du cycle de vie.

- Il conviendrait de prévoir un budget exceptionnel pour les ouvrages de grande taille.
- Il conviendrait de préserver une réserve budgétaire pour risques et opportunités.

Différents scénarios budgétaires ont été analysés et présentés.

*Le scénario le plus plausible pour une implémentation serait celui qui permet de **stabiliser la note d'état du parc.***

*Il nécessiterait de **doubler tant les budgets actuellement consacrés à la politique de gestion que les ressources humaines à y affecter.***

*Ce scénario représente un montant moyen de **€65 millions HTVA par an.***

66

DES AUDITIONS AU PARLEMENT WALLON

Le 25 janvier, cet audit et ses scénarios de réhabilitation ont fait l'objet d'une présentation et d'échanges au Parlement wallon, en Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité, par la Direction de la SOFICO ainsi que du SPW Mobilité et Infrastructures.

Plan Tunnels 2019-2026

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

sécurité, plans d'urgence) ainsi que les niveaux de services (ITS, plans de mobilité, mesures pour la gestion de la fluidité), en parallèle à son diagnostic. Un schéma directeur de rénovation de l'ensemble des tunnels établi sur huit ans a été proposé et approuvé par le Conseil d'Administration.

Les tunnels du réseau structurant 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 en catégories distinctes : les tunnels du RTE (axe E25-E40/A602), les tunnels

de 500 à 1000 m, les tunnels de 300 à 500 m et les tunnels inférieurs à 300 m...

Les mesures de sécurité à mettre en œuvre dans un tunnel sont fondées sur un examen systématique de tous les aspects du système composé par l'infrastructure, l'exploitation, les usagers et les véhicules. Aussi, chaque tunnel sera doté, suivant sa catégorie et ses caractéristiques plus spécifiques, d'un ensemble de moyens de prévention visant à prévenir l'occurrence d'un incident et de moyens de protection visant à en limiter les conséquences. Ces moyens sont appelés « fonctions de sécurité ». Un investissement régulier est nécessaire dans chaque tunnel pour atteindre et maintenir le niveau de services à atteindre.

Une enveloppe complémentaire a été attribuée pour la remise en état de la rive droite de la liaison E25/E40-A602 à la suite des inondations de 2021 (cf. page 39).

Une partie importante de l'enveloppe du premier Plan Tunnels a été consacrée à l'anticipation de rénovation de la liaison, à la suite des inondations, dans un souci d'uniformité et de cohérence dans l'organisation des travaux.

Un deuxième Plan Tunnels sera donc nécessaire afin de pouvoir poursuivre les travaux de rénovation des autres tunnels wallons présents sur le réseau SOFICO.



En complément des travaux menés dans la Liaison E25-E40/A602, l'année 2024 a été marquée par les opérations listées ci-dessous :

- Au tunnel d'Hyon à Mons (R50) : poursuite des travaux de rénovation des équipements électromécaniques ;
- Au tunnel Astrid à Mouscron (N58) : réalisation d'investigations sur le génie civil afin de préparer le marché de rénovation ;
- Au tunnel Hublinbu à Charleroi (R3) : remplacement de la cabine haute tension ;
- Au tunnel Armée-Française à Charleroi (R3) : remplacement de la cabine haute tension ;
- Dans différents tunnels et stations de pompage de Wallonie : implémentation d'une télégestion centralisée depuis le centre Tilleuls (permanence et gestion du trafic).

Aires autoroutières : développer un réseau de qualité

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

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

- **Les aires de type I** comprennent une station-service 24 h/24, des commerces, un service de restauration, des sanitaires complets (toilettes, douches, local bébé...), des équipements extérieurs (aire de pique-nique, jeux d'enfants, aire de détente...). Facultativement un centre d'affaires (accueil, salles de réunion, etc.) et un hôtel.
- **Les aires de type II** proposent une station-service 24 h/24, des commerces, un service de restauration, des sanitaires complets (toilettes, douches, local bébé...), des équipements extérieurs (aire de pique-nique, jeux d'enfants, aire de détente...).
- **Les aires de type III** sont équipées de commerces, d'un service de restauration, de

sanitaires et d'équipements extérieurs (aire de pique-nique, jeux d'enfants...).

- **Les aires de type IV** proposent des équipements extérieurs.

Parmi la centaine d'aires autoroutières que compte la Wallonie, un peu plus de trente sont concédées à des énergéticiens ou à des PME qui y assurent l'entretien, ainsi qu'une offre de services. Ces derniers consacrent des moyens financiers additionnels pour moderniser les aires, en veillant à apporter une attention particulière à :

- L'amélioration des services et leur adéquation avec les besoins des usagers : diversification des offres de restauration, développement du Wifi et des espaces de réunion ;
- L'autosuffisance énergétique maximale des aires en énergies renouvelables ;
- L'utilisation de matériaux performants ;
- L'intégration des nouvelles aires dans le tissu économique local en phase avec les partenaires locaux ;
- La création de parkings de covoiturage ;
- ...

La SOFICO entend poursuivre ces efforts de valorisation des offres de services des conces-



sionnaires, afin de rencontrer au mieux les besoins et attentes des usagers des autoroutes. Pour améliorer encore la qualité du service offert, des contrôles et des audits des aires auto-

Des places de parking pour poids lourds en suffisance

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

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

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

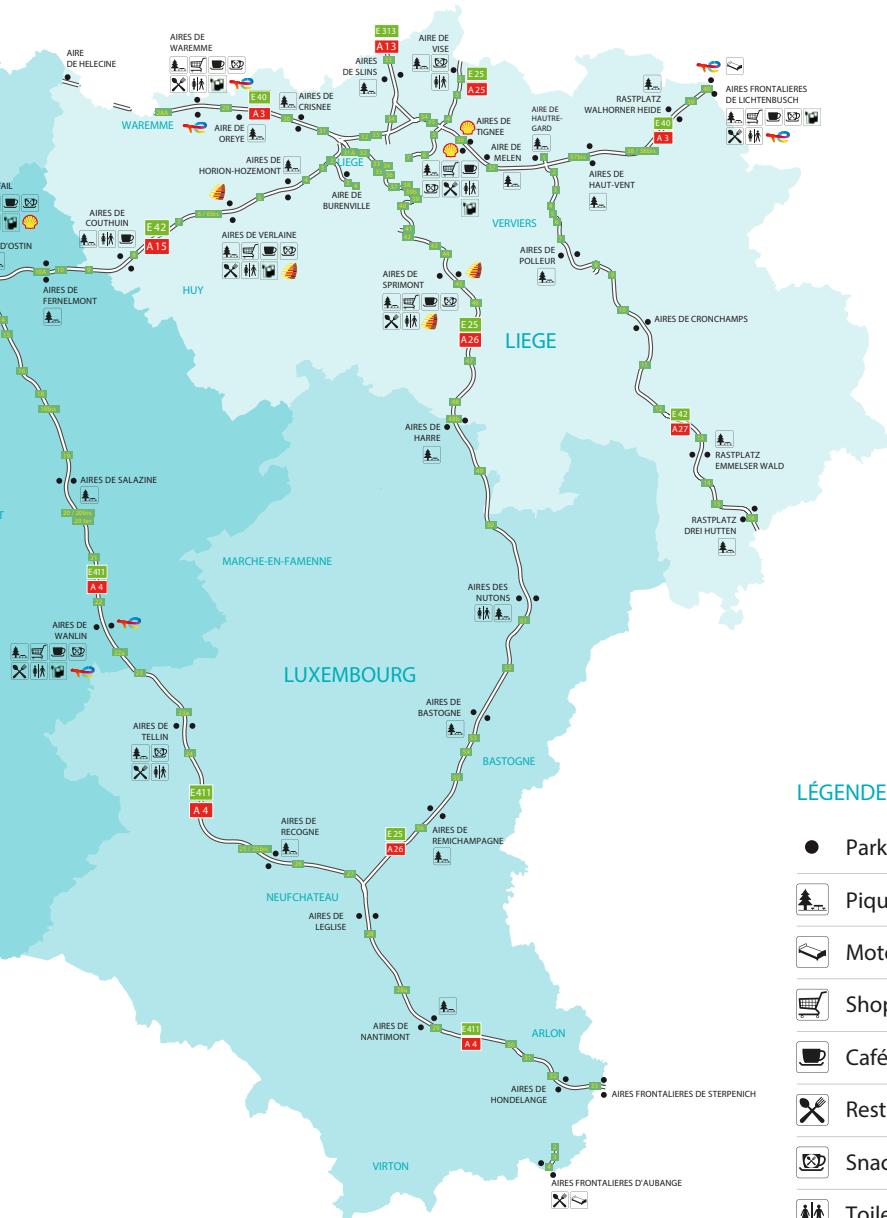
- 107 aires autoroutières
 - 33 aires concédées
 - 74 aires non concédées
 - + de 4.700 places de parking pour véhicules légers
 - + de 3.500 places de parking pour poids lourds

Déploiement de bornes de recharges pour voitures électriques

En 2022, le Gouvernement wallon a fixé à la SOFICO un nouvel objectif de déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques : il vise à proposer sur le réseau structurant d'ici le 30 juin 2026, 1.000 points de chargement équivalents, en charge rapide/HPC, pour un total de 11.000 kW, à dater d'une comptabilisation à partir de février 2020. En septembre 2024, grâce aux services proposés sur ses aires concédées, la SOFICO propose déjà 9.600 kW en puissance installée, dont 1.900 kW installés avant février 2020.

3.300 kW doivent encore être installés pour atteindre cet objectif.





LÉGENDE

- Parking 
-  Pique-nique 
-  Motel 
-  Shop 
-  Cafeteria 
-  Restaurant
-  Snack-bar
-  Toilets
-  Borne de recharge électrique

Situation à septembre 2024

Nom	Puissance installée (kW)
AIRE FRONTALIERE DE LICHENBUSCH	100
AIRES DE TIGNEE	1.400
AIRES DE WAREMME	1.200
AIRES DE BIERGES	1.950
AIRES DE WANLIN	100
AIRE D'AISCHE-EN-REFAIL VERS BRUXELLES	-
AIRE D'AISCHE-EN-REFAIL VERS NAMUR	50
AIRE FRONTALIERE DE HENSIES	-
AIRES DU ROEULX - THIEU	1.400
AIRE DE NIVELLES	750
AIRES DE SAINT-GHISLAIN	-
AIRES DE FROYENNES	2.500
AIRES DE HELLEBECQ	50
AIRES DE SPY	0
AIRES DE VERLAINE	100
AIRES DE SPRIMONT	-
TOTAL	9.600

Les parkings de covoitage : des solutions pour une mobilité durable

Le concept de covoitage a le vent en poupe !

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

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

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

En 2024, un nouveau parking de covoitage comprenant 85 places a vu le jour dans le Brabant wallon, à Hélécine, en bordure de la N279 et de l'échangeur n° 26 de l'autoroute E40/A3.

En province de Luxembourg, à Habay, un chantier visant à réaménager et sécuriser complètement l'échangeur n° 29 de l'E25-E411/A4 ainsi qu'à le doter d'un parking de covoitage a débuté. Ce parking, financé grâce à un subside du Plan de Relance Wallon, permettra à terme de créer 150 places de stationnement au croisement avec la N87.

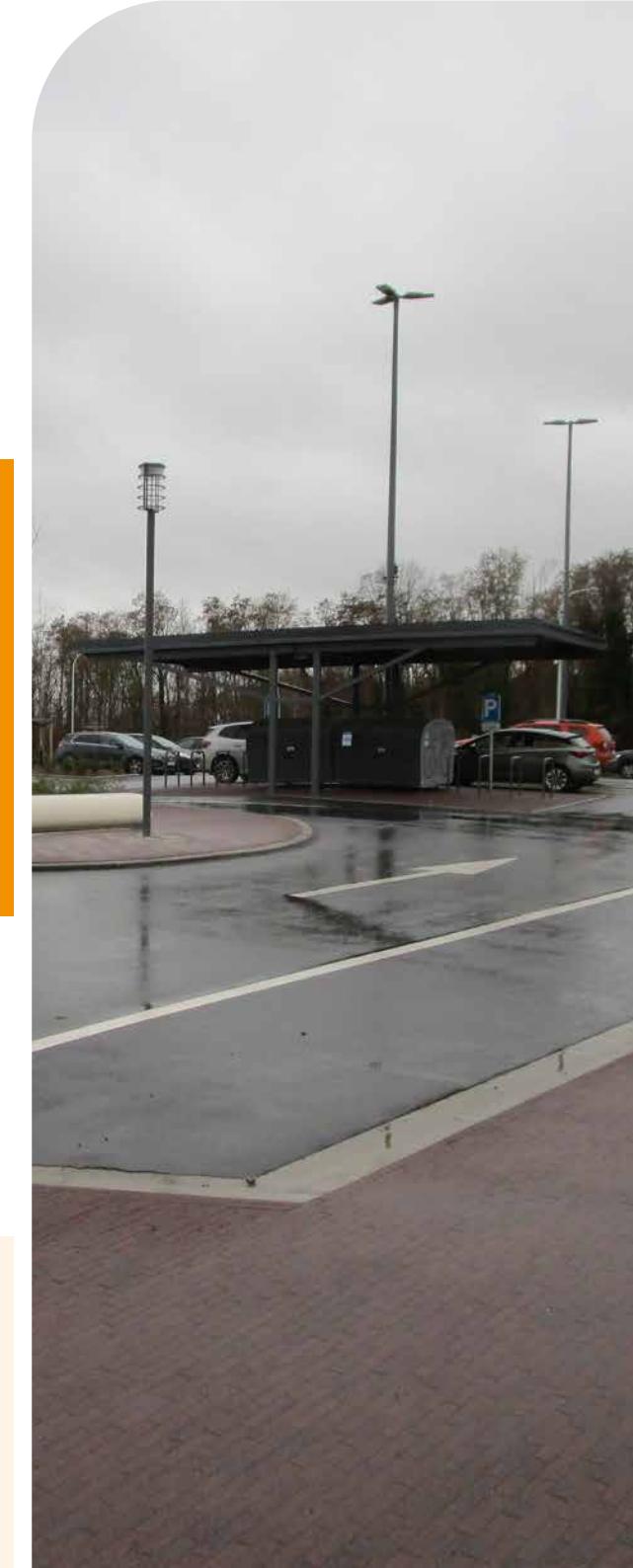


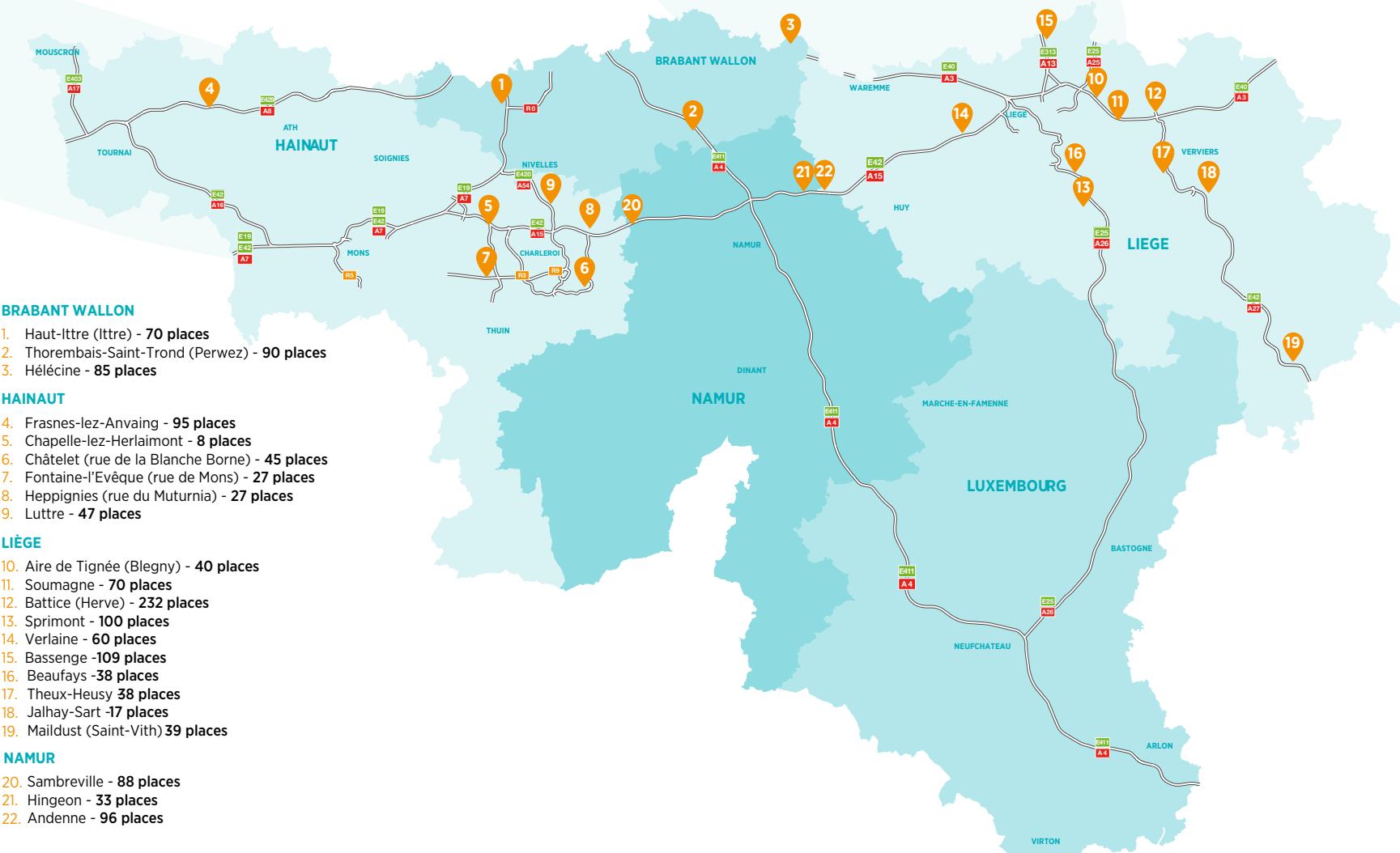
P 22

parkings de covoitage

1535

places





Pour une Wallonie + mobile

Bruit, bassins d'orage, plantations et mesures spécifiques... la SOFICO diminue son empreinte environnementale

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

Bassin d'orage

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

EN 2024 :

Le programme de rénovation des bassins d'orage du réseau routier structurant initié en 2022 suit son cours. Près de 40 bassins d'orage ont maintenant été curés et totalement remis en état. L'entièreté du réseau, soit plus de 300 bassins, a également fait l'objet d'inspections systématiques, et pour une centaine d'entre eux d'un screening environnemental. Ce travail d'inspection et d'analyse permettra de prioriser la suite du programme de rénovation pour l'horizon 2030.

À titre d'exemple des travaux réalisés, on peut citer ces 2 bassins d'orage, l'un situé le long de la N684, proche de Villers-le-Bouillet et l'autre proche de l'échangeur de Marquain à Tournai, dont près de 2 800 m³ de sédiments ont été curés. Ces 2 chantiers ont permis d'améliorer la protection contre les inondations fréquentes des zones résidentielles proches. Des études hydrologiques permettront une réduction supplémentaire de ces risques.

En parallèle avec les travaux, l'administration mène plusieurs études de situations problématiques d'écoulement en lien avec ses infrastructures routières. L'étude des points bas non équipés permettra la réalisation à l'avenir de nouvelles infrastructures protégeant les villages et quartiers de Wallonie par rapport aux inondations.





Panneaux acoustiques

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

Dans le cadre de la Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la Région wallonne a procédé fin 2018 à une consultation publique relative au « Plan d'action de lutte contre le bruit du réseau routier en Wallonie » établi à la suite des cartographies stratégiques du bruit de ce réseau. Cette consultation portait notamment sur le réseau structurant. Sur base de deux cartographies acoustiques (la première portant sur les voiries empruntées par plus de six millions de véhicules par an, la seconde sur les voiries empruntées par trois à six millions de véhicules par an) et de la densité de population, un projet de « Plan d'action de lutte contre le bruit routier en Wallonie » a été établi et présenté lors de cette consultation aux communes concernées.

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

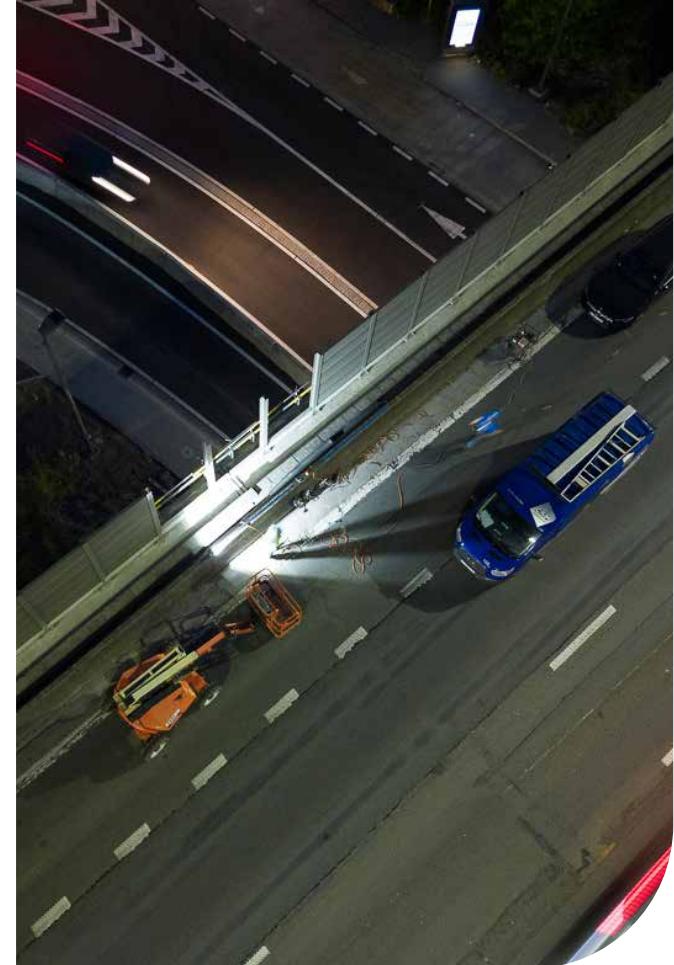
CITONS POUR 2024 :

Le remplacement avec rehausse de panneaux acoustiques sur une longueur de plus de 1,2 km le long de la N90, à hauteur d'Ivoz-Ramet et bordant les voies vers Seraing.

En 2025, d'autres projets seront concrétisés afin de réduire durablement les nuisances sonores en provenance du réseau autoroutier wallon.

En parallèle, une nouvelle cartographie du bruit a été dressée en 2023 pour répondre aux obligations de la Directive 2002/49/CE sur base des infrastructures reprises dans l'AGW du 16 juillet 2020.

Ce nouvel exercice est en cours d'analyse et devrait permettre d'aboutir à une nouvelle liste d'investissements pour un nouveau plan d'action, qui succédera au plan établi en 2018.



 **70** kilomètres

de murs antibruit

 **310**

bassins d'orage



Plantation et entretien de la végétation

Depuis quelques années, la philosophie de plantation sur le domaine relevant de la SOFICO a été redéfinie. Certaines zones du réseau (auto)routier et longeant la voie d'eau peuvent particulièrement bien se prêter à l'accueil d'espaces paysagers et à l'augmentation de la trame verte.

En plus d'être bénéfiques pour l'environnement, ces plantations améliorent aussi l'esthétique des lieux et parfois la sécurité routière (exemple : végétation arbustive en berme centrale permettant d'éviter l'éblouissement par les phares en contresens ou augmentant la lisibilité de la route). Certaines peuvent également remplir un rôle social (vergers), un rôle de sécurisation des usagers ou un rôle de lutte contre les espèces invasives.



Une gestion raisonnée et durable a été mise en place avec un principe qui prévaut en bordure des infrastructures dédiées aux transports : le « bon arbre au bon endroit ».

Trois tailles d'arbres-arbustes peuvent être intégrées le long des infrastructures :

- Des plants forestiers (se développent en massif boisé ou haie). On les retrouve davantage le long des autoroutes et grandes nationales ;
- Des plants baliveaux (se développent en végétation libre) ;
- Des plants hautes tiges.

Ces opérations sont réalisées à l'arrivée de l'automne jusqu'à la fin du mois de mars, afin de favoriser la reprise de ces espèces.

Les marchés conclus prévoient un suivi de ces plantations pendant 5 ans : arrosage, entretien et, si nécessaire, remplacement des plants sous garantie.

L'entretien des arbres le long de nos grands axes repose sur le principe de la gestion raisonnée et durable de notre patrimoine paysager alliant les enjeux environnementaux, l'équilibre des coûts de gestion, le confort et la sécurité des usagers et des agents.

Seuls les arbres morts ou présentant un risque pour les usagers ou les riverains sont abattus, de préférence, au début de l'automne, au moment où la période de la descente de la sève est amorcée. Les souches de ces arbres ne sont pas enlevées afin que de jeunes arbres puissent pousser lors de la saison de croissance suivante.

Les entretiens de la végétation sont réalisés en dehors de la période de nidification.

Toutes ces opérations respectent un cadre défini par le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures et le Département de la Nature et des Forêts.

UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX RIVERAINS

Le respect de la qualité de vie des riverains est une priorité dans l'organisation des différents chantiers. Tout est mis en œuvre pour limiter au maximum les nuisances pour ces derniers.



Le chantier de réhabilitation de l'E411/A4 entre Daussoux et Thorembais-Saint-Trond accueille une plateforme de recyclage et de production de matériaux

Le chantier autoroutier de génie civil le plus conséquent du moment en cours de réalisation en Wallonie s'accompagne d'une mesure particulière pour en réduire les émissions de CO₂ : il abrite, sur une aire autoroutière, en marge des travaux, une plateforme regroupant une centrale mobile à béton, une centrale mobile à enrobés bitumineux ainsi qu'un centre de traitement des matériaux issus des démolitions du chantier. Cette mesure permettra d'économiser au total en kilomètres un peu plus de 56 fois le tour de la Terre. Il s'agit d'un projet pilote visant à inclure les performances CO₂ dans l'attribution du chantier. Ces mesures ont donc été proposées par l'association momentanée qui exécute ces travaux.



Systèmes de transport intelligents, éclairage LED modulable et Centre PEREX ... pour une gestion high-tech des infrastructures wallonnes

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

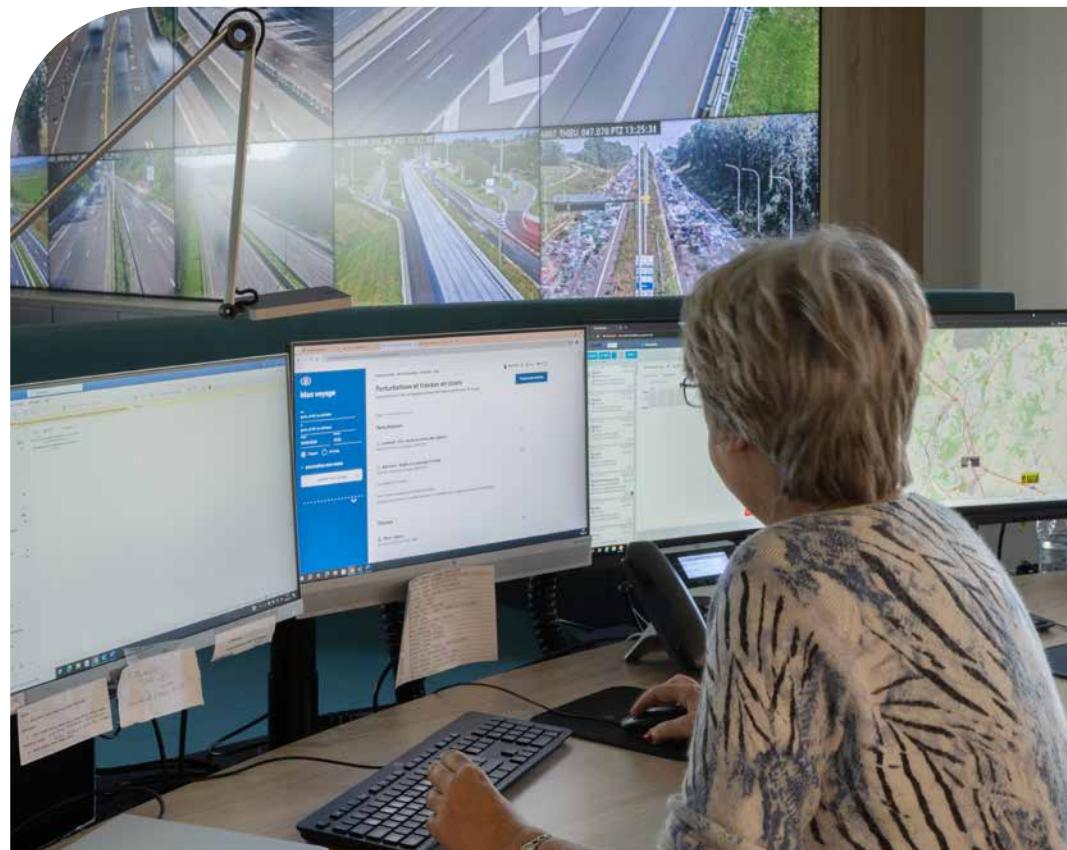


Le Centre PEREX, cœur de la gestion « high-tech » des grands axes (auto)routiers et voies hydrauliques wallons

Situés à proximité de l'échangeur autoroutier de Daussoux, le Centre PEREX et ses équipements permettent notamment d'assurer la surveillance et l'exploitation du réseau (auto)routier structurant de Wallonie. Ce centre, mis en service en 1999, a été entièrement rénové en 2019 et abrite depuis les services de gestion du réseau hydraulique.

24 h sur 24, 7 jours sur 7, des opérateurs sont présents dans la salle de permanence du trafic routier, dotée de son emblématique mur d'écrans, afin de gérer le trafic sur les autoroutes et principales nationales de Wallonie avec, comme priorités : plus de sécurité routière, l'amélioration de la mobilité et une meilleure information des usagers.

Pour gérer, contrôler et sécuriser ce réseau en temps réel, la modernisation des équipements est en cours.



Le Centre PEREX abrite également :

- les salles de permanence du réseau hydraulique à partir desquelles le trafic fluvial, les niveaux d'eau et l'état des ouvrages d'art seront monitorés en temps réel sur l'ensemble du réseau hydraulique. Si trois sites éclusiers de la Basse-Sambre sont téléconduits depuis septembre 2023, un quatrième site a pu être ajouté à la liste dans le courant de l'année 2024. Cette année 2024 a également été synonyme du lancement de la permanence de régulation qui, de manière progressive et en commençant par l'ensemble de la Sambre, reprend la gestion intégrée des barrages au fil de l'eau à son compte. L'objectif est de télégrérer, d'ici 2035, l'ensemble des ouvrages de régulation et de téléconduire 22 écluses supplémentaires et 1 pont mobile. Le SPW Mobilité et Infrastructures assure ces missions ;
- la gestion opérationnelle du réseau fibre optique de la SOFICO, capital notamment au développement d'une gestion dynamique du trafic routier et fluvial ;
- de nombreuses salles de coworking et de réunions ;
- le centre régional de traitement (CRT) de la Police fédérale de la Route ;
- le service RTBF Mobilinfo ;
- et d'autres services du SPW Mobilité et Infrastructures.



Plan Lumières 4.0

Depuis le 15 novembre 2024, l'ensemble du réseau structurant est modernisé avec un éclairage LED à la pointe de la technologie et de nouvelles cabines d'alimentation. Cette conversion aura nécessité 5 années sur le terrain et offre désormais des atouts indéniables !

Le Plan Lumières 4.0 est un projet réalisé sous forme de partenariat public-privé (PPP) entre la SOFICO et le groupement LuWa composé de Citelum, CFE, Luminus et DIF. Conclu en 2019 et d'une durée de 20 ans, ce partenariat porte sur la conception, la modernisation et la maintenance des équipements d'éclairage public situés le long des 2.700 km du réseau structurant géré par la SOFICO.

Dans le cadre de ce projet, 5 années ont été nécessaires, de novembre 2019 à novembre 2024, pour convertir l'éclairage au sodium qui équipait les autoroutes, échangeurs et de nationales du réseau structurant wallon.

Ces luminaires de nouvelle technologie, dits « intelligents », offrent de nombreuses possibilités :

- Entre 22 h et 5 h, l'intensité lumineuse est réduite à 30 % pour limiter la consommation, tout en respectant la norme européenne EN13201 qui établit les exigences de performance pour l'éclairage public, assurant ainsi la sécurité des usagers ;
- L'intensité de cet éclairage s'adapte automatiquement :
 - sur la berme centrale, en fonction de la densité de trafic sur ces axes,
 - de manière instantanée dans les accès et sorties du réseau grâce à des équipements de détection de terrain ;
- Chaque point lumineux peut être télégéré pendant la nuit depuis le Centre PEREX ;
- Dans les zones Natura 2000, l'éclairage est diminué, voire éteint, d'avril à octobre entre 22 h et 6 h pour préserver la biodiversité.

€ 600 millions

Ce Plan Lumières 4.0 représente un budget total de **€600 millions** sur une durée de vingt ans.

Ce ne sont pas moins de **98.000 points lumineux, 70.000 supports, de 845 cabines** électriques et de câblage qui nécessitent la meilleure attention en vue de distiller l'éclairage proportionné à l'intensité du trafic enregistré.

400 emplois

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

76%

Grâce à ces mesures, tout en garantissant la sécurité des usagers, la SOFICO a pu atteindre **76 % d'économie d'énergie** sur l'ensemble du réseau, soit d'éviter **166.000 tonnes** d'émissions de CO₂.

DES LUMINAIRES LED

Ils sont moins énergivores, nécessitent moins d'entretien et présentent une durée de vie plus longue. Associé à un système de variation d'intensité lumineuse, le remplacement par des luminaires LED, moins consommateurs d'énergie et à la durée de vie supérieure, permet de réaliser des économies d'énergie et de réduire la pollution lumineuse. Plus écologiques et plus économiques, ils offrent également un meilleur rendu des couleurs et un éclairage moins diffus, ce qui améliore d'autant la visibilité et la sécurité de tous les usagers.



A la fin de l'année 2024 :

100%

100 % des points lumineux au sodium, soit 98.000, étaient remplacés par un éclairage LED

100%

845 points de commande étaient modernisés, soit 100 %

99,98%

Taux de disponibilité des équipements modernisés : 99,98%

CRISE ÉNERGÉTIQUE

En juin 2024, les mesures d'extinction de l'éclairage prises dans le cadre de la crise énergétique pour contribuer à la diminution wallonne de la consommation énergétique ont été levées.





Projets ITS

S'inscrivant pleinement dans la vision FAST de la Région wallonne (cf. page 45), la SOFICO développe une série de projets de système de transport intelligent.

1) Le projet Trademex, spécialiste des données trafic

Entre 2019 et 2021, une centaine de nouveaux dispositifs électromécaniques ont fait progressivement leur apparition sur les (auto)routes wallonnes. Ils sont installés sur une potence placée à côté de la bande d'arrêt d'urgence et revenant par-dessus. Ces équipements viennent en complément de ceux existants (exemple : boucles de comptage) et nouveaux (infos issues d'opérateurs de mobilité).

Ces installations participent non seulement au comptage des véhicules qui empruntent le réseau autoroutier, mais aussi déterminent leur temps de parcours. On obtient donc aussi une connaissance plus fine de la densité du trafic.

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

En 2023, un travail conséquent visant à fiabiliser les données issues du projet Trademex a été effectué.

Ce projet prévoit également d'informer en temps réel les usagers, plus spécifiquement les conducteurs de poids lourds, du nombre de places disponibles dans les aires autoroutières

situées sur leur parcours. Ainsi, en 2024, l'aire de Verlaine vers Namur a été équipée de caméras ANPR permettant d'estimer son taux d'occupation. Après une période de test, il a été jugé nécessaire d'étendre ce système à 10 aires supplémentaires afin de le fiabiliser. Il s'agit des aires de Hellebecq, Froyennes, Nivelles, Spy et Saint-Ghislain. Le système devra y être opérationnel à la mi-2025. Ces informations seront mises à disposition dès qu'un axe sera suffisamment couvert. L'objectif étant à terme d'équiper l'ensemble des aires du réseau.

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

Ce projet a été lancé en mai 2019. Les endroits sélectionnés subissent régulièrement les remontées de file (depuis Bruxelles ou depuis le Grand-Duché du Luxembourg). La vitesse de circulation y est donc régulièrement inférieure à 50 km/h.

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

Concrètement, la bande d'arrêt d'urgence peut être empruntée en cas d'embouteillage, avec une vitesse maximale autorisée de 50 km/h, par tout véhicule léger comprenant au minimum 3 personnes - conducteur compris - à son bord. Les camions et motos ne peuvent donc pas emprunter cette voie dédiée au covoiturage.

Les bus (service public) sont uniquement autorisés à Wavre (marquage au sol spécifique) et non à Arlon (impossible suite à l'étroitesse de la BAU).

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

Le projet pilote situé en province du Luxembourg a fait l'objet d'une évaluation qui a amené, en 2023, vu la faible intensité de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme bande de covoiturage, à l'ajuster pour le rendre plus performant. Les conditions d'accès ont été assouplies : il est désormais possible d'emprunter la voie lorsque 2 personnes au total se trouvent dans le véhicule, à la place de 3. Un accès est également ouvert aux motos afin de permettre l'utilisation par plus d'usagers.

3) Des tricolores modernisés et télégérables depuis le Centre PEREX

Une modernisation de l'ensemble des tricolores équipant le réseau structurant, soit 283 carrefours à feux, est programmée. Les 160 premiers doivent être achevés d'ici la fin du mois de juin 2026. À la fin de l'année 2024, 37 carrefours à feux avaient été modernisés.

Grâce à un logiciel spécifique, ils seront télégérés depuis le Centre PEREX, qui pourra à distance modifier leur phase ou les basculer en orange clignotant.

Ils permettront également de mieux prioriser certains types de véhicules.

Un suivi technique des pannes pourra aussi être assuré par le logiciel.

Cette phase, en cours jusqu'à la fin du juin 2026 ainsi que l'installation du logiciel l'accompagnant, représentent un budget de **€9,8 millions HTVA**, financé grâce à un subside du Plan de Relance wallon, volet Plan national de Relance et de Résilience.

À la fin de l'année 2024, la SOFICO a également validé l'octroi d'un financement propre complémentaire à hauteur de **€14 millions HTVA** pour assurer la modernisation de ces 161 premiers carrefours.

Ces opérations s'intègrent dans un projet plus vaste visant à rénover l'ensemble des feux tricolores (environ 700 carrefours à feux) équipant les autoroutes et nationales de Wallonie.

4) Une première station de pesage dynamique équipée de WIM, permettant de verbaliser automatiquement un véhicule en surcharge sans l'immobiliser

Depuis le 30 octobre 2023, la première station de pesage dynamique équipée de Wight In Motion (WIM), permettant de verbaliser automatiquement un véhicule en surcharge sans l'immobiliser, est opérationnelle sur l'autoroute E411/A4 à hauteur de Louvain-la-Neuve. Trois types de surcharge sont concernés : le poids total des camions et des camionnettes, ainsi que la charge par essieu.

Ce nouvel outil, qui sera déployé sur d'autres sites, permet à la fois d'éviter la dégradation

des infrastructures routières, d'améliorer la sécurité des usagers et de lutter contre la concurrence déloyale entre transporteurs.

Le système est composé de divers équipements installés dans la structure de la voirie (boucles d'induction magnétique, capteurs piézoélectriques), mais aussi sur un portique (caméras de contexte pour obtenir une photo générale du véhicule et caméra ANPR pour la plaque d'immatriculation).

Ils permettent de détecter le passage d'un véhicule et le type de véhicule concerné, sur quelle voie il circule, sa position exacte sur celle-ci et enfin de calculer sa charge.

Ces calculs sont réalisés par un ordinateur en bord de route qui traite les diverses données et les diffuse aux serveurs centraux.

Le système mis en place est conçu pour répondre aux paramètres métrologiques exigeants en matière de pesage dynamique à haute vitesse pour permettre la verbalisation automatique, ce qui implique une chaussée de qualité particulière. L'autoroute a donc dû être localement entièrement reconstruite selon un cahier des charges précis pour obtenir une calibration minutieuse des données produites par le système.

Cette technologie de pointe a été développée par la SOFICO et le SPW grâce à des partenariats de recherche et de développement, en collaboration avec des experts en métrologie légale, des universités, le secteur privé (Sterela, Tein), la Police fédérale, l'Unité de Contrôle routier.



La verbalisation est gérée par les Conseillers de poursuites administratives au sein de la Direction de la Réglementation de la sécurité routière et du contrôle routier du Service public de Wallonie. Les montants font l'objet d'amendes administratives et sont perçus sur le Fonds des infractions routières. Ils sont ensuite utilisés à des fins d'amélioration de la sécurité routière.

5) Suppression de l'application « Edwige »

Lors de la suppression des postes téléphoniques de secours au 1^{er} mai 2021, les gestionnaires de trafic souhaitaient proposer un système adapté aux nouvelles habitudes des usagers, dont la plupart disposent aujourd'hui d'un smartphone et d'applications. Après 3 années, cette application, qui a permis une période de **transition vers un réseau sans poste téléphonique** de secours, a été évaluée.

Le Conseil d'Administration de la SOFICO et le Comité directeur du SPW ont voté en faveur de sa suppression, les 3 années d'exploitation présentant un **bilan estimé négatif** au regard de l'efficacité du service rendu à l'usager, comme en témoigne sa faible utilisation qui peut notamment s'expliquer par :

- Une utilisation **spécifique « seulement en cas de problème »** ;
- Un **fonctionnement restreint au seul réseau de la Police de la Route (WPR) et de la Convention SIABIS**, sur lequel une intervention du centre PEREX est donc possible ;
- Les **alternatives** offertes aux usagers tant par leur service d'assistance que par d'autres applications.

Sur presque 3 années (du 30 avril 2021 au 31 décembre 2023), on notera que :

Au total, 50.400 installations de l'application ont été enregistrées sur iOS et Android. La majeure partie de ces installations a eu lieu durant les 2 premiers mois suivant la mise en service. Cela est très probablement dû aux campagnes de publicité effectuées au lancement du produit. Sur Android (info non disponible sur iOS), 2 pics de désinstallations assez importants ont été rencontrés : un pic dans les 2 semaines suivant la mise en production et un autre durant l'été 2021. Ce phénomène peut certainement s'expliquer par une installation lors de la campagne de publicité et une désinstallation rapide par la déception de l'application (principalement à cause de la non-couverture de tout le territoire).

La majorité des alertes étaient « **hors zone** », soit **91 %**.

La majeure partie des alertes concerne les **appels 112 (67 %)**, suivis des pannes (26 %). Le nombre de signalements de conducteurs fantômes est si faible que le pourcentage arrondi qui lui est rapporté est de 0 %.

Sur les 3 années, **19 appels** ont été passés au Centre PEREX.

On a recensé au total **2285 alertes**, parmi elles, 1533 appels au 112.

L'application « **Edwige** » a été désactivée le 6 septembre 2024.

Impacts positifs des projets ITS :



Sécurité routière =

diminution du nombre d'accidents



Environnement =

diminution des émissions de CO₂



Temps de parcours des usagers =

gain de temps et diminution des embouteillages



Meilleure connaissance du réseau et du trafic =

prévenir les usagers des situations dangereuses et éviter les suraccidents, optimisation des itinéraires, davantage de sérénité et de confort



Le Busway de Charleroi : réinventons la mobilité !

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

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

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

Ce projet ambitieux pour Charleroi et sa métropole est porté par l'ensemble des pouvoirs publics et financé à hauteur de €63,3 millions par le Gouvernement wallon grâce à la SOFICO qui finance les travaux d'infrastructures néces-

saires à la réalisation du BHNS. Le TEC, quant à lui, est financé pour la réalisation des études techniques du projet, l'achat du matériel roulant (€5.000.000) et l'exploitation de la ligne (€1.600.000/an).

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

UN ESPACE PUBLIC PARTAGÉ DE MANIÈRE HARMONIEUSE

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

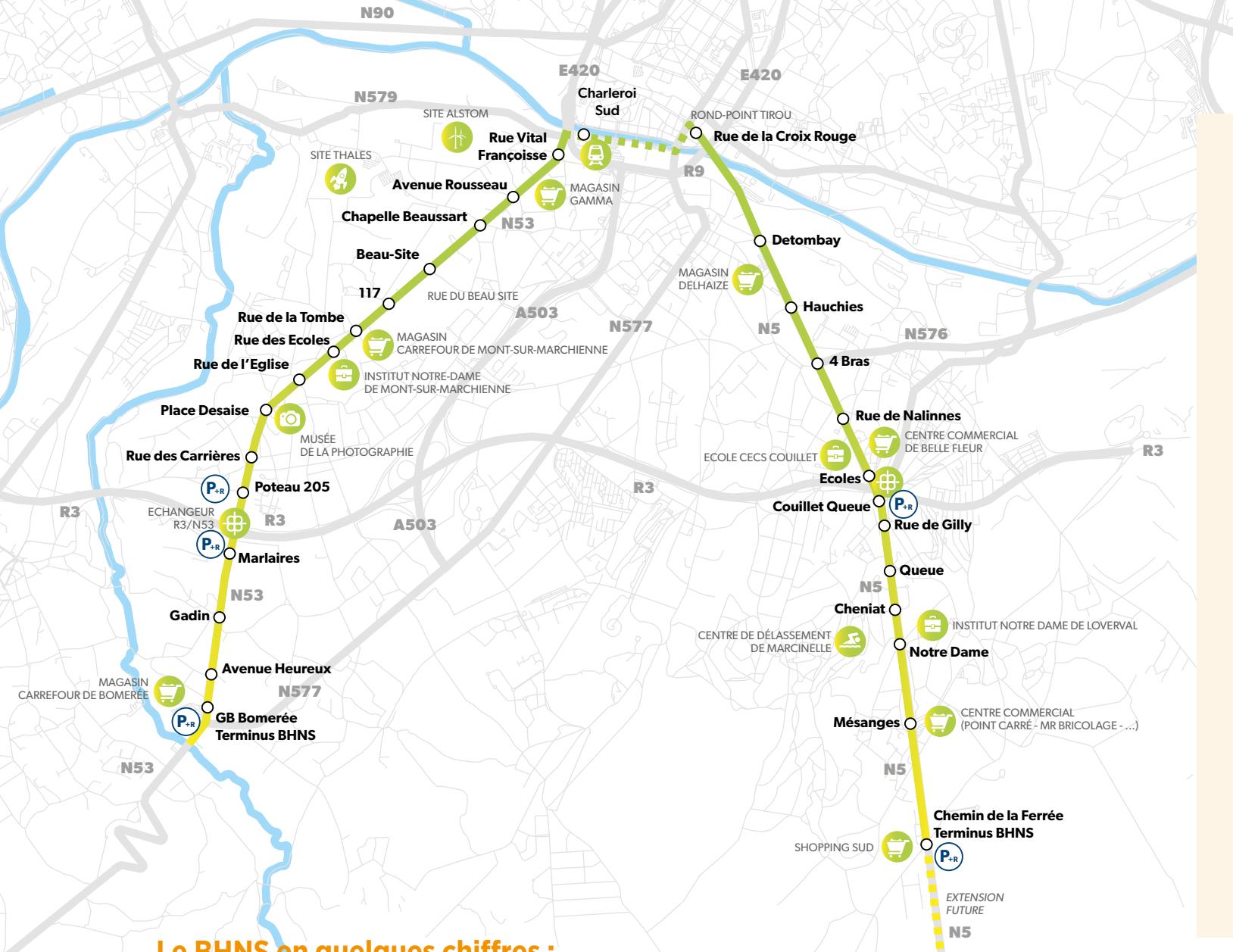
UN SERVICE DE HAUTE QUALITÉ DU TRANSPORT PUBLIC

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

UNE INFRASTRUCTURE PRIORITAIRE ET CONNECTÉE DE TRANSPORT PUBLIC

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





Le BHNS en quelques chiffres :

10,95 km

de lignes

2

lignes BHNS sur
10,95 km

54

arrêts

4

parcs-relais offrant 800
places de parkings

19 000

habitants desservis

1

bus toutes les 10 minutes

EN 2024 :

Concernant la N53, les études du projet et la rédaction du cahier des charges ont été réalisées. Concernant la N5, un recours déposé par des tiers concernant la décision d'octroi du permis d'urbanisme est à l'instruction.

EN 2023 :

Les modifications à apporter au projet ont été étudiées.

FIN DU MOIS DE JANVIER 2023 :

Le permis d'urbanisme a été octroyé par le fonctionnaire délégué de la Région wallonne pour la N5.

FIN DU MOIS DE DÉCEMBRE 2022 :

Le permis d'urbanisme a été octroyé par le fonctionnaire délégué de la Région wallonne pour la N53.

Plus d'information :
bhnscharleroi.be

La perception de la redevance kilométrique pour les poids lourds

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

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

Suite à une directive européenne et un accord de coopération conclu entre les trois Régions du pays, les véhicules de plus de 3,5 tonnes, destinés au transport de marchandises et qui circulent sur les autoroutes et principales natio-

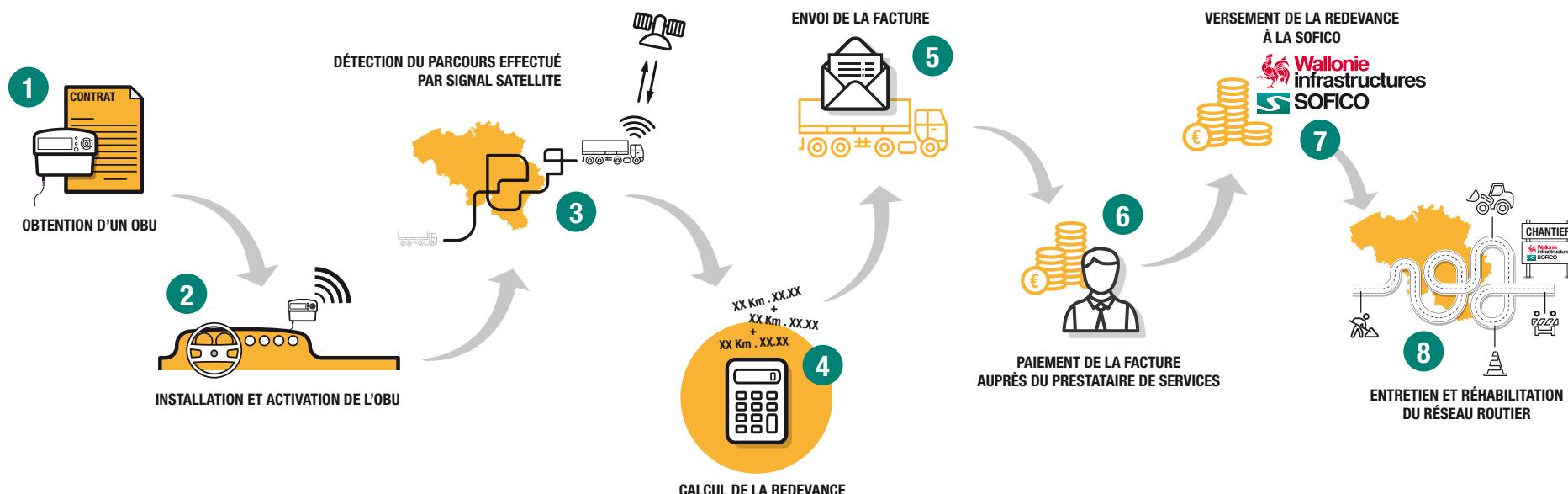
nales de Belgique, sont soumis à un prélèvement kilométrique. Ce prélèvement est instauré sous la forme d'une taxe en Flandre et à Bruxelles ; et sous la forme d'une redevance en Wallonie. Il remplace l'« Eurovignette ».

En Wallonie, le prélèvement kilométrique a ainsi été organisé sous la forme d'une redevance au kilomètre parcouru qui concerne les véhicules à moteur (camions) ou les ensembles de véhicules articulés (camions avec remorques ou tracteurs avec semi-remorques) prévus ou utilisés, soit partiellement, soit exclusivement, pour

le transport par route de marchandises, et dont la masse maximale autorisée (MMA) dépasse 3,5 tonnes.

Les véhicules qui sont exonérés de cette redevance sont :

- les véhicules affectés à des tâches d'intérêt général et identifiés comme tels (véhicules de la Défense, de la protection civile, des services de secours et du maintien de l'ordre),



- les véhicules équipés spécialement et exclusivement à des fins médicales et reconnaissables en tant que tels,
- les véhicules de type agricole, horticole ou forestier qui ne sont utilisés que de manière limitée sur la voie publique en Belgique et qui sont exclusivement utilisés pour les activités suivantes : l'agriculture, l'horticulture, l'aquaculture et la sylviculture.

Concrètement...

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

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

Des contrôles sont effectués pour vérifier que les poids lourds de plus de 3,5 tonnes sont bien équipés du système OBU. Il existe trois types de contrôles :

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

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

CE PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE EST ESSENTIEL,

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

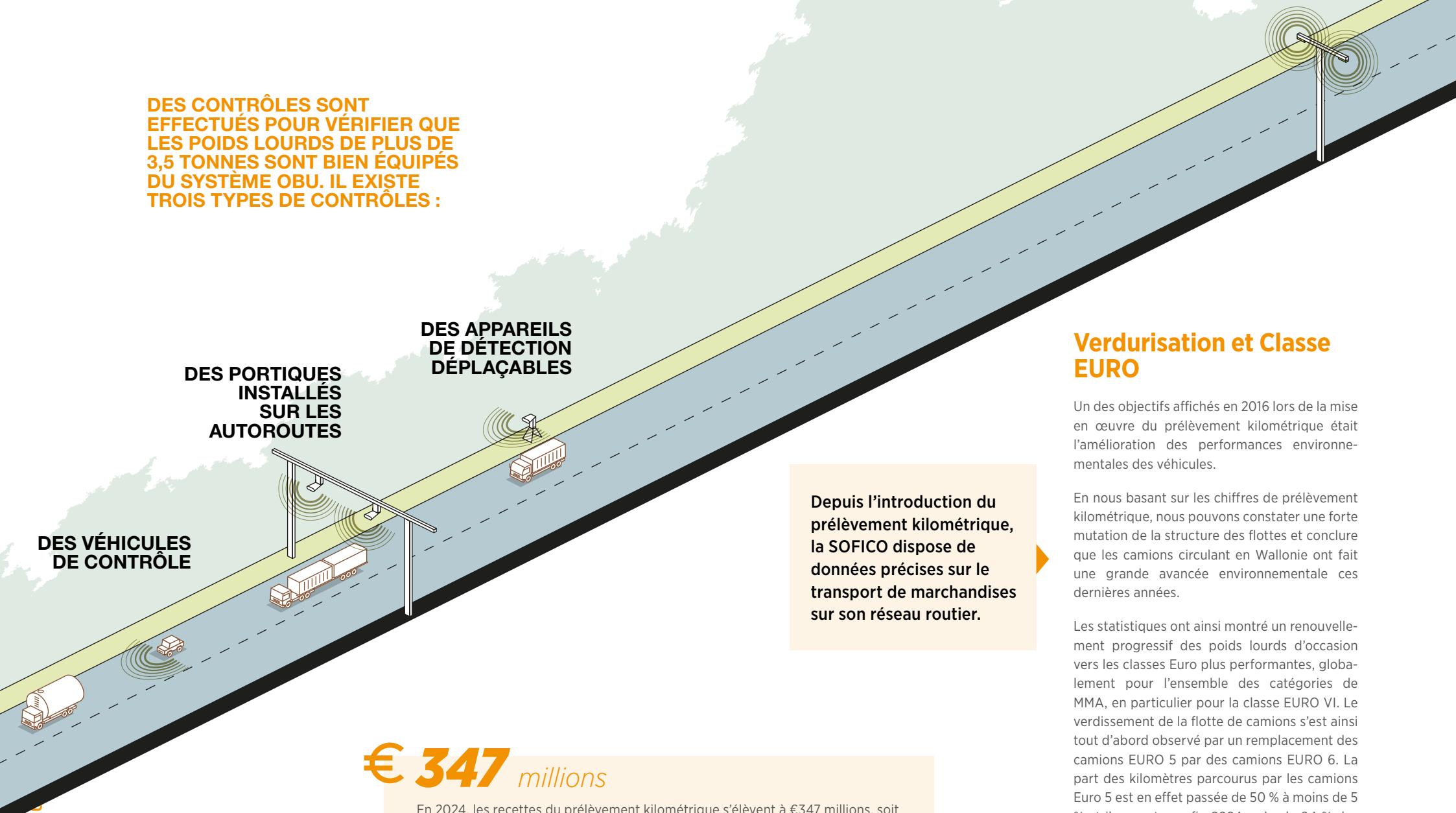


**DES CONTRÔLES SONT
EFFECTUÉS POUR VÉRIFIER QUE
LES POIDS LOURDS DE PLUS DE
3,5 TONNES SONT BIEN ÉQUIPÉS
DU SYSTÈME OBU. IL EXISTE
TROIS TYPES DE CONTRÔLES :**

**DES PORTIQUES
INSTALLÉS
SUR LES
AUTOROUTES**

**DES APPAREILS
DE DÉTECTION
DÉPLAÇABLES**

**DES VÉHICULES
DE CONTRÔLE**



€ 347 millions

En 2024, les recettes du prélèvement kilométrique s'élèvent à €347 millions, soit une hausse de €35 millions par rapport à 2023. En termes de trafic, après une année de reprise en 2021, la tendance baissière observée en 2022 s'est poursuivie en 2023. Toutefois, les chiffres pour 2024 témoignent d'une légère reprise, avec un total de kilomètres parcourus atteignant 1,9 milliard de kilomètres. Cette évolution, bien que modérée, laisse entrevoir une dynamique plus positive, traduisant la résilience du secteur face aux défis récents et ouvrant la voie à une possible relance progressive de l'activité.

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 nous 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. Le verdissement de la flotte de camions s'est ainsi tout d'abord 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 5 % et il ressort que fin 2024, près de 94 % des kilomètres parcourus le sont par des véhicules les moins polluants répondant aux normes EURO 6 (01/01/2014).

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, a 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 efficaces, les transporteurs utilisent de préférence des poids lourds d'une masse maximale autorisée de plus de 32 tonnes.

Les entreprises qui exploitent des poids lourds 12-32 tonnes proches de la limite supérieure de cette catégorie ont ainsi potentiellement opté pour des véhicules plus capacitaires de plus de 32 tonnes ce qui a contribué à une massification et une meilleure utilisation du transport. Ces véhicules représentent aujourd'hui plus de 91 % des flottes.

Répartition de la flotte par origine

Après huit ans de fonctionnement du prélèvement kilométrique, il apparaît que la composition des flottes de véhicules circulant sur le réseau structurant wallon demeure particulièrement stable en ce qui concerne leur origine.

Malgré quelques variations mensuelles mineures, 42 % des trajets sont effectués par des poids lourds immatriculés en Belgique. La majorité des kilomètres est ensuite repartie 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 eux seuls près d'un quart des flux enregistrés.

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

1,92 milliard

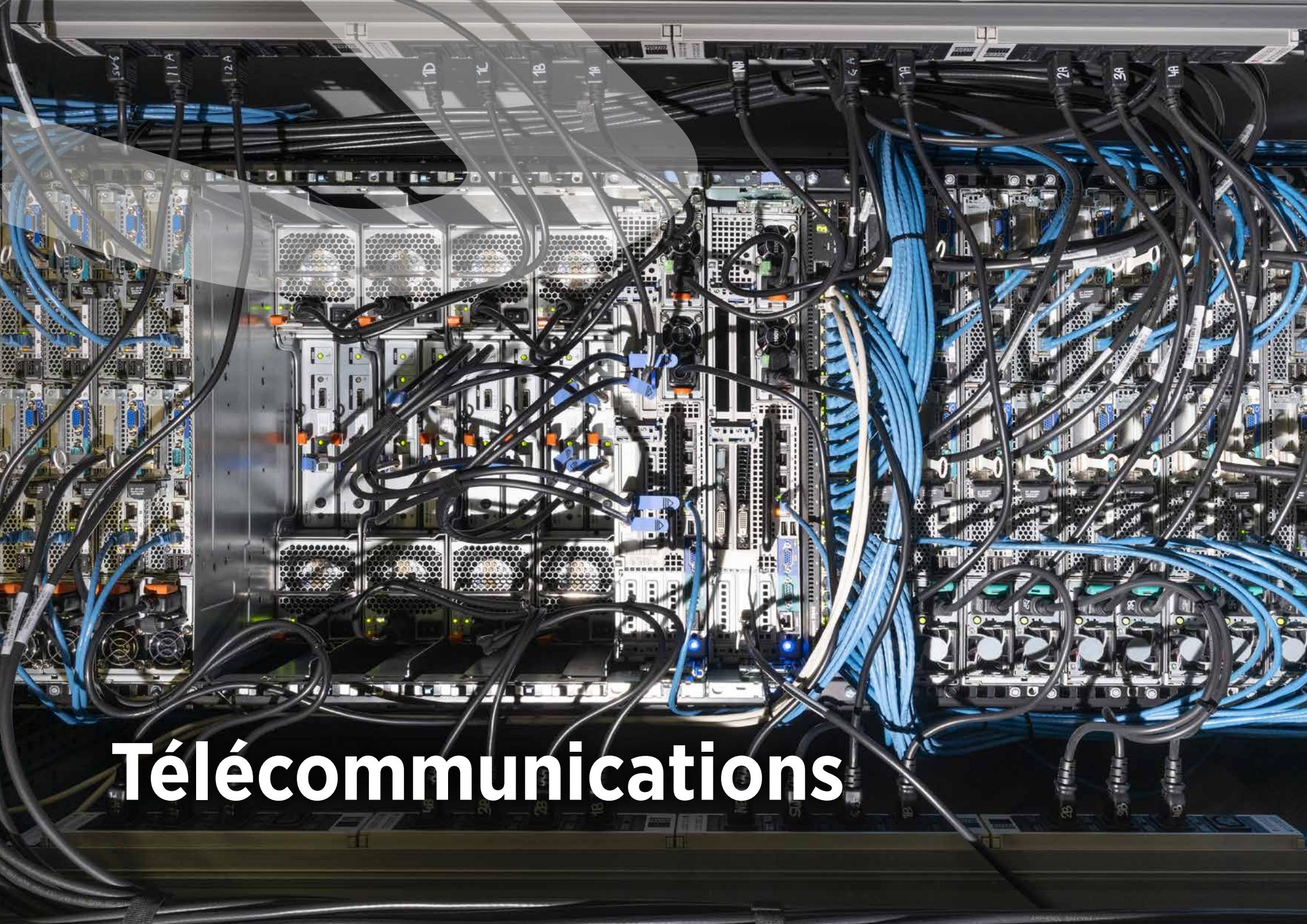
1,92 milliard de kilomètres ont été parcourus sur le réseau « structurant » wallon en 2024, ce qui représente des recettes de €347 millions.



Près de 60 %

Près de 60 % du trafic camions sur le réseau wallon soumis à péage est effectué par des poids lourds qui ne sont pas immatriculés en Belgique.





Télécommunications

Avec la fibre optique, la SOFICO devient un fournisseur de connectivité

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

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

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

Une opportunité pour la SOFICO en Wallonie

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

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

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



La SOFICO, au cœur des réseaux

Aujourd'hui, le réseau de fibre optique géré et valorisé par la SOFICO représente plus de 5.000 kilomètres de câbles et couvre l'ensemble du territoire wallon, est présent à Bruxelles et réalise un bouclage en Flandre (Courtrai - Gand - Bruxelles).

L'épine dorsale de ce réseau court principalement le long des grands axes routiers wallons, alors que des boucles urbaines permettent de couvrir les villes de la Région ainsi que progressivement les parcs d'activité économique.

La SOFICO utilise tout d'abord cette fibre pour gérer au mieux son réseau autoroutier et rencontrer les nouveaux besoins des autoroutes intelligentes. Elle commercialise également, à destination des opérateurs, des liens de connectivité qui leur permettent de développer leurs services envers les PME, le secteur des soins de santé, les administrations... Elle souhaite en complément, via sa fibre, rencontrer des objectifs sociaux. Elle facilite, par exemple, son déploiement dans les zones à plus faible rentabilité.



Plusieurs secteurs bénéficient du réseau de fibre optique wallon géré par la SOFICO :



160 bâtiments du Service Public de Wallonie (réseau MAN)



Les centres administratifs et informatiques de la Fédération Wallonie- Bruxelles (ETNIC)



Les universités francophones en Wallonie (BELNET)



18 hautes écoles en Wallonie



La RTBF



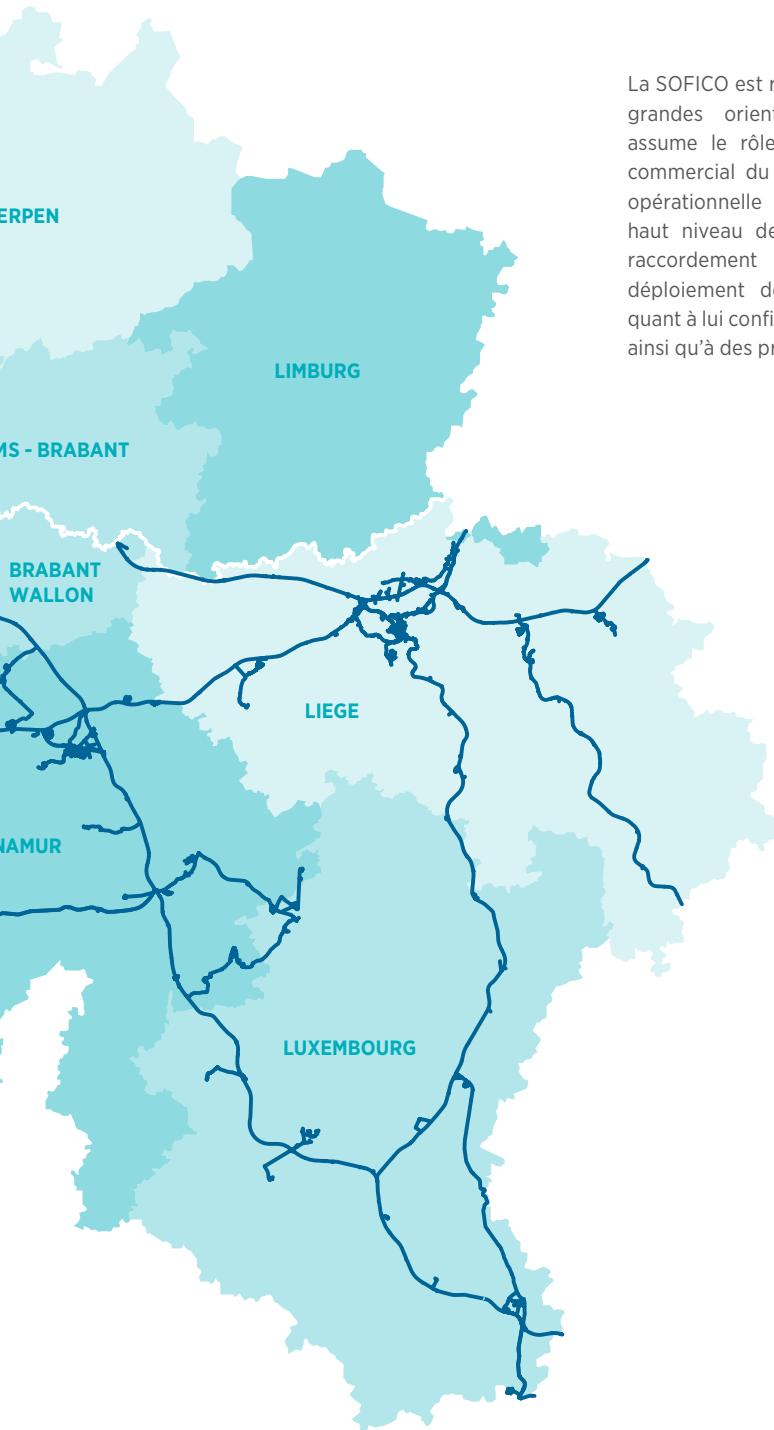
Une vingtaine de sites hospitaliers situés en Wallonie et à Bruxelles



194 Parcs d'Activités Economiques (PAE) en Wallonie (172 entièrement connectés et 22 partiellement)



Des autorités fédérales, régionales et locales



La SOFICO est responsable de la définition des grandes orientations stratégiques et elle assume le rôle de gestionnaire financier et commercial du réseau. Elle assure la gestion opérationnelle du réseau en garantissant un haut niveau de disponibilité et s'occupe du raccordement des clients commerciaux. Le déploiement des extensions du réseau est quant à lui confié au Service public de Wallonie, ainsi qu'à des prestataires externes.

3 plans d'investissements pour une meilleure couverture haut débit de la Wallonie

Plan stratégique Fibre optique (PsFO)

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

- 1) L'importance du réseau fibre optique pour la gestion du réseau structurant et son adaptation à l'ITS, ainsi que pour la gestion des voies hydrauliques ;
- 2) Le besoin d'augmenter les recettes par l'adaptation de l'offre et des prix tout en maintenant un niveau de qualité élevé ;
- 3) Le besoin d'une meilleure connectivité fixe et mobile du territoire wallon notamment à destination de ses entreprises.

Ce Plan stratégique de €80 millions pour 1.500 km supplémentaires se structure en trois axes :

- La poursuite du déploiement du réseau de fibre optique avec la pose supplémentaire

de 263 km le long du réseau structurant et de 163 km le long des voies hydrauliques, en cohérence avec les stratégies ITS et les besoins de gestion des voies hydrauliques (PEREX 4.0) ;

- Le renforcement du positionnement de la SOFICO, en tant que fournisseur neutre « open network » de connectivité (la SOFICO adapte sa stratégie commerciale pour accélérer son développement sur le marché des entreprises avec la mise en place de partenaires privilégiés) ;
- La capitalisation de l'expérience et de l'organisation de la SOFICO pour faciliter le déploiement et la gestion du réseau de fibre optique dans les zones à plus faible rentabilité, notamment auprès des entreprises wallonnes, en complétant la couverture des 103 Parcs d'Activités Economiques existants et en déployant la fibre dans 154 PAE additionnels. Au total, avec 257 PAE, la SOFICO couvrira ainsi près de 90 % (87 %) des PAE wallons. La volonté est aussi d'apporter un soutien aux opérateurs fixes et mobiles dans le développement de leur réseau, notamment au niveau de la 4G et de la 5G.

100 % DES PARCS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE WALLONS ÉQUIPÉS EN TRÈS HAUT DÉBIT POUR LA FIN 2026

Le Plan National de Relance et de Résilience (PNRR)

En complément du Plan stratégique Fibre optique (PsFO), la SOFICO s'est inscrite dans le plan de relance subventionné par l'Europe en Belgique (PNRR) en proposant, pour un montant de €15 millions, le raccordement de 35 PAE complémentaires pour couvrir finalement 100 % des PAE en Wallonie soit 292 PAE.

ÉTAT D'AVANCEMENT FIN 2024 :

Dans le cadre du PsFO :

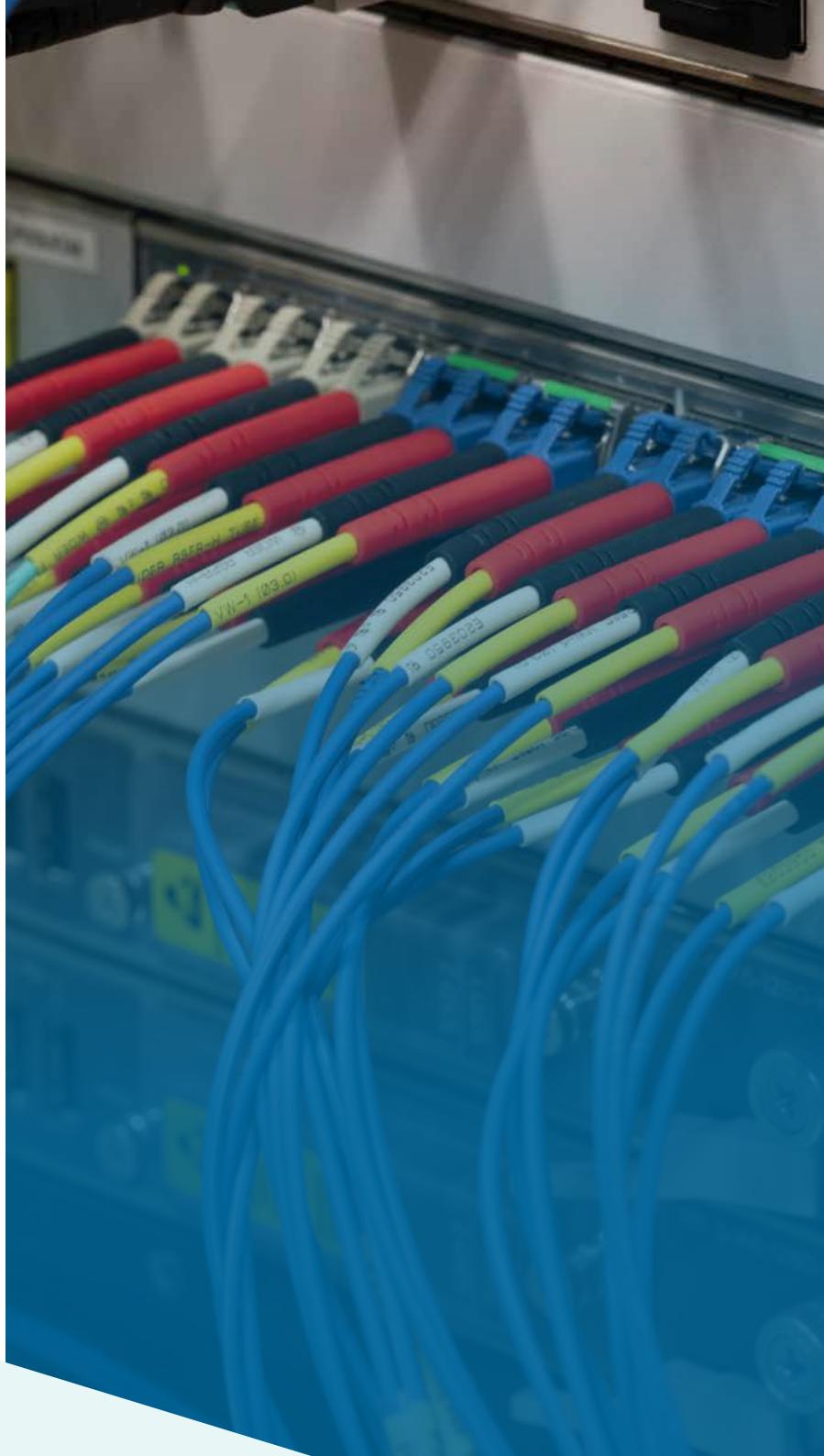
- Sur les **257 PAE** à connecter
 - **168** totalement câblés
 - **22** partiellement câblés

Dans le cadre du PNRR :

- Sur les **35 PAE** à connecter
 - **4** totalement câblés
 - **24** planifiés pour 2025
 - **7** planifiés pour 2026

Le Plan de Relance wallon (PRW)

Enfin, dans le cadre du Plan de Relance Wallon, la SOFICO déploie son réseau de fibre optique sur 31 km supplémentaires, pour un montant de €2,4 millions, en vue de sécuriser son infrastructure fibre optique. Elle raccorde par ailleurs les infrastructures hydrauliques pour un montant de €14 millions.



Le lien avec les évolutions technologiques de la mobilophonie

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

La SOFICO a conclu, en décembre 2005, une convention avec les trois opérateurs de mobilophonie (Proximus, Base et Orange), ainsi qu'avec le réseau Astrid utilisé par les services

de secours et de police. Ceux-ci ont alors délocalisé leurs antennes et autres équipements dans le cadre d'installations « *mono ou multi-opérateurs* » sur des terrains appropriés exploités par la SOFICO. À ce jour, le domaine régional accueille environ 300 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 télécoms, la SOFICO a procédé à une recommandation visant à mettre en place avec les services du SPW Mobilité et Infrastructures un guichet unique pour l'introduction des demandes d'autorisation en vue du déploiement des nouvelles infrastructures de mobiloph-

phonie sur le domaine de la Région. Ce guichet unique, qui a vu le jour en 2018, facilite/accélère le traitement des dossiers et standardise l'approche d'évaluation technique des dossiers.

Avec l'explosion des besoins mobiles de transmission de données, les opérateurs opèrent aujourd'hui leur infrastructure 4G et préparent le déploiement des équipements de 5^e 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 raccorde-

ments massifs d'antennes de deux opérateurs de mobilophonie au réseau fibre optique, ce qui a déjà permis le raccordement de plus de 300 antennes sur le réseau fibre optique de la SOFICO.

La SOFICO mutualise ses moyens financiers et organisationnels pour procéder, dans le cadre des investissements prévus dans les 3 plans stratégiques, au raccordement le plus large possible des antennes des opérateurs mobiles. Ces raccordements participent à l'amélioration de la couverture GSM et data des territoires de la Région wallonne.

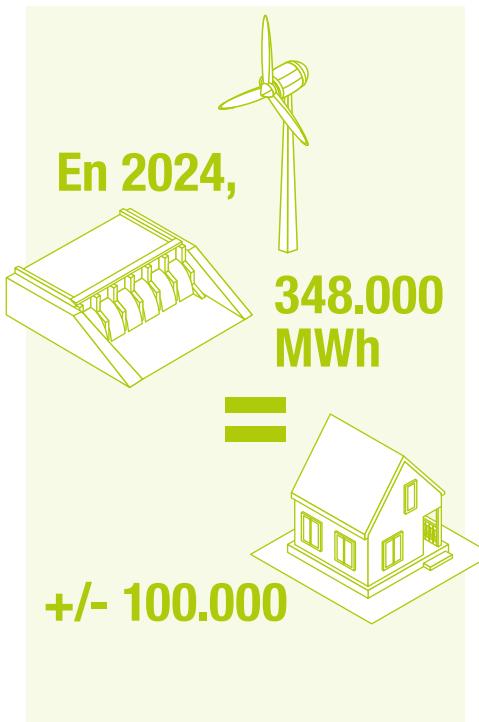




Énergies renouvelables

La mise à disposition de chutes d'eau ou de terrains le long de ses infrastructures permet à la SOFICO de favoriser le développement d'énergies renouvelables, tout en générant des recettes.

Grâce à l'ensemble de ses concessions, tant sur le réseau routier que sur la voie d'eau, **en 2024**, près de **348.000 MWh** ont été produits sur les infrastructures qui relèvent de la SOFICO, soit l'équivalent de la consommation annuelle moyenne **de près de 100.000 ménages**, soit l'équivalent de la consommation annuelle d'une Ville telle que **Liège**.



Les centrales hydroélectriques

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

Centrales amovibles

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

- la Haute-Meuse (9) : La Plante, Tailfer, Rivière, Hun, Houx, Anseremme, Rivière, Dinant (Haute-Meuse) ;
- la Basse-Sambre (6) : Salzinnes, Auvelais, Roselies, Montignies-sur-Sambre, Marcinelle et Monceau-sur-Sambre ;
- Grosses Battes et Chaxhe (Ourthe) ;

- et l'Ourthe (3) : Grosses-Battes, Féchereux-Hony et Chaxhe.

Ces centrales pourraient produire au total près de 80.000 MWh/an, soit l'équivalent de la consommation annuelle de près de 23.000 ménages (un ménage moyen consommant environ 3,5 MWh/an).

14 centrales sont actuellement en fonction :

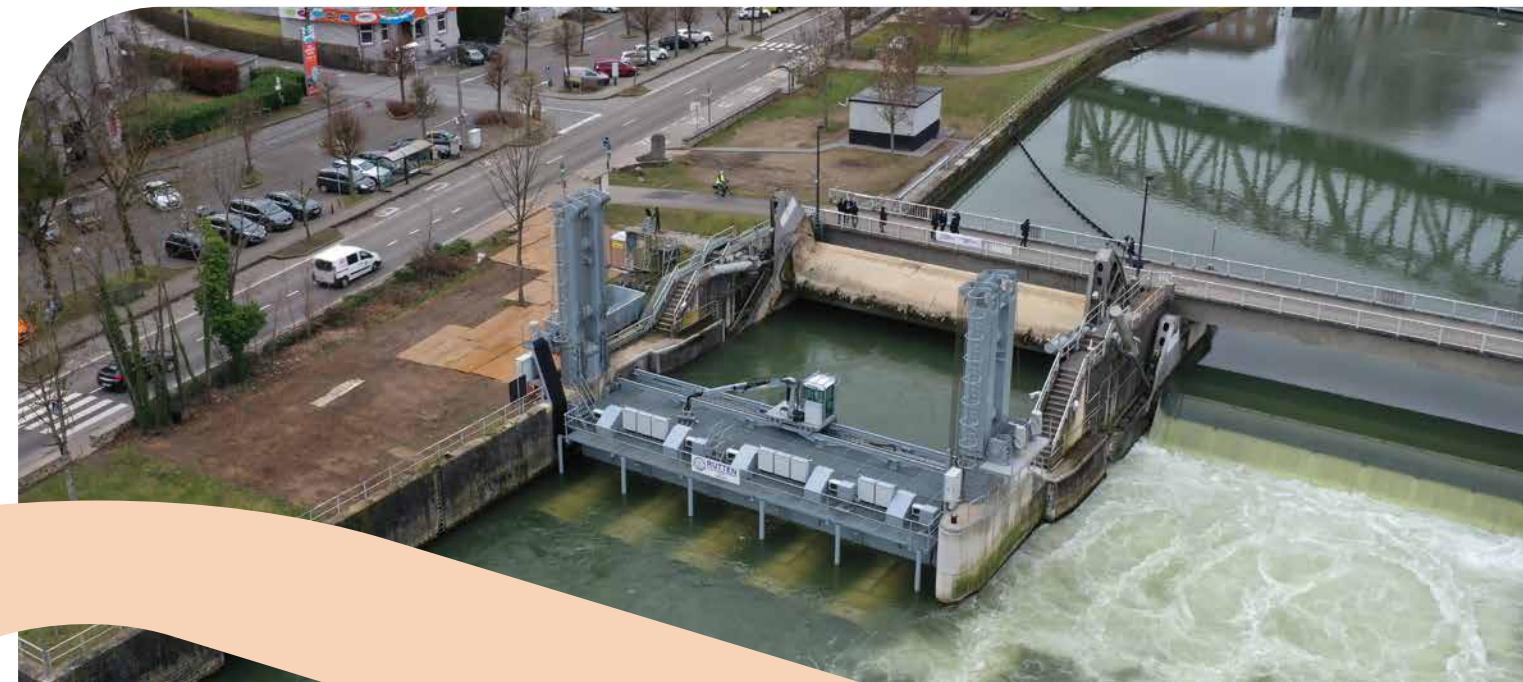
- Tailfer, Waulsort, Hastière, Hun, Houx, Anseremme, Rivière, Dinant (Haute-Meuse) ;
- Marcinelle, Monceau-sur-Sambre, Roselies et Auvelais (Basse-Sambre) ;
- Grosses Battes et Chaxhe (Ourthe).

Centrales fixes

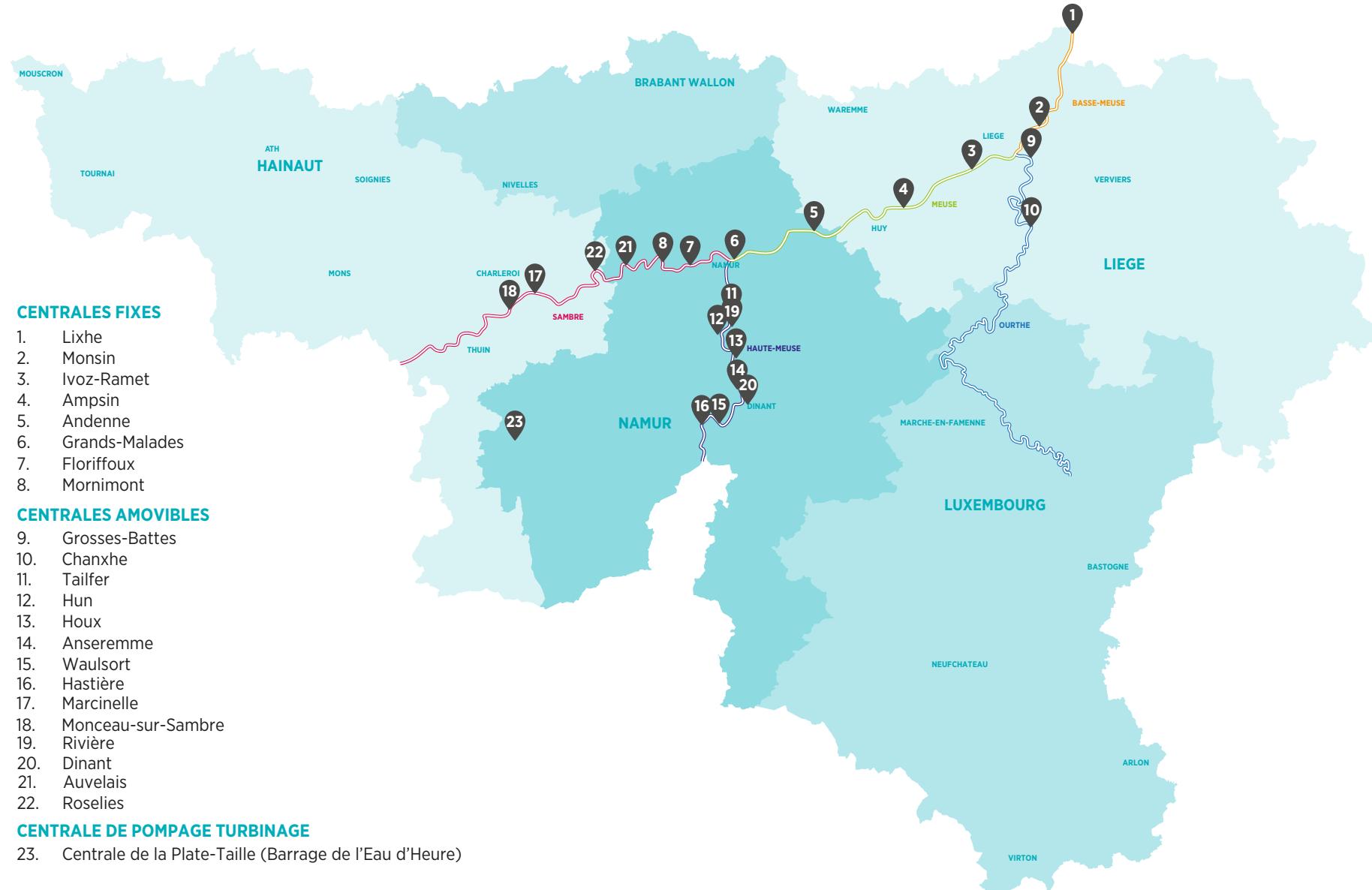
La SOFICO a également hérité des concessions sur une série de centrales fixes, toutes opérationnelles à ce jour : Mornimont, Floriffoux, Lixhe, Monsin, Ivoz-Ramet, Ampsin-Neuville, Andenne et Grands-Malades.

Centrale de pompage-turbinage

La centrale de la Plate-Taille est l'une des rares à pouvoir stocker une capacité élevée d'énergie. La station comporte 4 unités de pompage-turbinage d'une capacité totale de **140 MW**, soit l'équivalent de 60 éoliennes.



À ce jour, les centrales situées sur cette carte sont opérationnelles :



Les éoliennes

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

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

Suite à cet appel, un premier projet, remporté par la société VENTIS, a permis de concrétiser en 2016 l'implantation et l'inauguration de 4 éoliennes de 2,35 MW (soit une production équivalente à la consommation annuelle 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 ($>1\text{MW}$) sur le domaine des aires autoroutières gérées par la SOFICO.

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

Il appartient aux concessionnaires de demander les permis uniques nécessaires à la mise en œuvre de leurs projets.

Il se peut que les projets d'éoliennes sur les aires autoroutières soient, à certains endroits, 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.

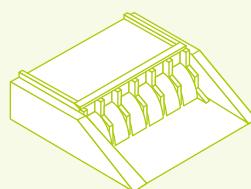
DANS LE CADRE DE CE PROGRAMME, DEPUIS 2023, DEUX ÉOLIENNES SONT OPÉRATIONNELLES :

- une à Froyennes (E42/A8) sur l'aire autoroutière en direction de Tournai ;
- une sur l'aire d'Aische-en-Refail (E411/A4) vers Bruxelles.

Suite au développement du dossier, le projet concerne actuellement potentiellement 11 éoliennes sur 8 sites.

EN 2024 :

Dans le cadre d'un autre appel, une éolienne est opérationnelle depuis 2024 au sein de l'échangeur de Gouy-lez-Piéton, à Courcelles (intersection de l'E42/A15 et du R3).

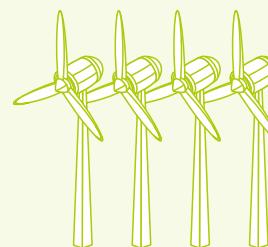


319.000 MWh

En 2024, les **centrales hydroélectriques** ont produit au total près de 319.000 MWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 91.000 ménages.



Plus de 91.000



29.000 MWh

En 2024, ces **éoliennes** ont produit au total plus de 29.000 MWh, soit l'équivalent de la consommation annuelle de près de 8.300 ménages.



Plus de 8.300





Communication externe

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

2 événements d'envergure ont marqué cette communication externe en 2024 : la célébration des 30 ans de la SOFICO, ainsi que l'inauguration du nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuville, qui a clôturé la mise à grand gabarit des divers sites éclusiers situés sur la Meuse, entre Namur et Liège.

Véritables succès de participation, ils ont également été largement répercutés dans les médias et sur les réseaux sociaux, offrant une communication particulièrement positive à l'institution.



LA SOFICO FÊTE SES 30 ANS !

Pour célébrer ses 30 ans d'existence, la SOFICO a organisé un évènement sous forme de colloque-anniversaire, suivi d'un cocktail dinatoire, le mardi 22 octobre.

Plus de 200 convives ont pris part à cette soirée placée sous le signe de la réflexion et du réseautage, au Théâtre de Namur, en plein cœur de la capitale wallonne, symbolisant parfaitement l'implication wallonne des missions qui relèvent de la SOFICO.

Cet anniversaire a notamment rassemblé autour de son personnel les partenaires de la SOFICO issus des milieux économiques et politiques, de nombreuses entreprises privées, de fédérations, des membres du SPW MI, d'anciens membres du CA ou encore d'anciens ministres de tutelle.

Ce colloque de 2 heures a permis à la fois de célébrer la SOFICO en mettant en exergue ses réalisations ainsi que son évolution, mais a aussi constitué un véritable moment de réflexion autour de thèmes phares portés par l'entreprise.

Le colloque a été découpé en 4 plateaux, chacun dédié à une thématique spécifique en lien avec

les missions de la SOFICO permettant à des panels composés d'experts d'échanger sur le thème proposé :

- La fibre optique ;
- L'économie liée au transport routier et par voie d'eau ;
- La mobilité sur le réseau (auto)routier structurant et en voie d'eau ;
- Les énergies renouvelables.

Les bilans de 3 décennies SOFICO et de cette soirée anniversaire ont été également répercutés sur les réseaux sociaux. Enfin, à cette occasion diverses interviews phares ont été délivrées par la Direction de la SOFICO. Les 30 ans de la SOFICO ont donc été une magnifique opportunité de véhiculer son image de marque et de lui offrir une visibilité conséquente.



INAUGURATION DU NOUVEAU SITE ÉCLUSIER D'AMPSIN-NEUVILLE

Le nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuville a été inauguré au cours de deux journées : le vendredi 28 juin lors d'une séance protocolaire et le samedi 29 juin, à l'occasion d'une journée de découverte du site proposé au grand public.

Vendredi 28 juin - Séance protocolaire :

Cet évènement a regroupé **150 convives** parmi lesquels les partenaires ayant participé à la construction de l'écluse (privés et SPW MI), des personnalités politiques communales et régionales, des partenaires économiques comme la Banque Européenne d'Investissement et la Commission européenne, des médias... Une réception

sous chapiteau a permis, dans un premier temps, de présenter le projet de manière didactique et pédagogique pendant près d'une heure trente.

Une plaque commémorative a ensuite été dévoilée sur le site par les autorités avant d'embarquer dans un bateau pour un walking dinner, au cours duquel le site éclusier a été franchi en guise de geste symbolique inaugural.

Samedi 29 juin - Journée de découverte du site par le grand public :

Cette journée a permis à **1.000 visiteurs de découvrir gratuitement le site**.

300 personnes ont pu bénéficier des visites guidées, dispensées par des experts ayant participé au chantier (agents du SPW MI, sociétés privées).

700 personnes ont pu embarquer à bord d'un bateau pour franchir le site éclusier qui leur était présenté.

Ces visites s'effectuaient sur inscription. Toutes les places ont été réservées en **3 jours seulement**, témoignant d'un véritable engouement pour ce nouveau site.

Ces 2 journées ont permis d'assurer une visibilité vers tous les publics, de l'échelon communal à l'échelon européen. Elles ont

incontestablement permis de présenter le nouveau site à différents publics, en mettant en exergue ses atouts tant au niveau du transport par voie d'eau que du report modal, du point de vue du développement économique, sans oublier les avantages pour les autres types d'usagers (aménagements cyclables et routiers réalisés), ainsi qu'au niveau environnemental. Elles ont également placé le focus sur l'aboutissement de la mise à grand gabarit des divers sites éclusiers situés sur la Meuse, entre Namur et Liège. Un projet titanesque porté par la SOFICO depuis 2011.



Bilan médiatique

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

Cette année encore, la SOFICO a incontestablement bénéficié d'une importante visibilité médiatique (nombres records d'interviews

destinées à la télévision et à la radio), notamment grâce aux communiqués diffusés et évènements organisés.

Pas moins de 11 visites de chantiers et/ou conférences de presse ont été réalisées.



En 2024, de janvier à décembre inclus :

La SOFICO ou des projets qui y sont liés ont été mentionnés dans :

**90**

dépêches publiées par l'agence BELGA (FR et NL)

**586**

articles parus dans les éditions papier des quotidiens francophones (selon le moteur de recherche Belgapress)

**998**

articles parus en ligne (y compris uniquement les articles parus sur les sites des quotidiens francophones et de langue allemande, ainsi que les articles parus sur le site Internet de la RTBF et de la VRT).

La SOFICO a délivré :

**63**

interviews diffusées en télévision (JT, émissions)

**40**

interviews pour des reportages diffusés en radio

**9**

interviews destinées exclusivement au web

**127**

communiqués de presse ont été diffusés par le service communication de la SOFICO.

Présence digitale

Répondant au continual objectif d'amplifier sa communication directe et bidirectionnelle avec le grand public, et notamment avec les usagers du réseau structurant, la SOFICO consolide sa présence digitale sur l'ensemble des réseaux sociaux, principalement LinkedIn et Facebook.

Le site Internet offre également aux usagers différents outils d'information : une carte dynamique reprenant les grands chantiers du réseau structurant ainsi que la possibilité de s'inscrire à des newsletters par thématique et, concernant les chantiers, par province.

Sur les réseaux sociaux :

Au niveau des réseaux sociaux, la SOFICO a continué à développer son audience. C'est notamment le cas sur LinkedIn, la SOFICO y a gagné **près de 20 % d'abonnés** cette année, en comptabilisant plus de 2.444 followers. Pour

rappel, l'année 2023 avait déjà enregistré 40 % d'augmentation d'abonnés sur ce réseau social.

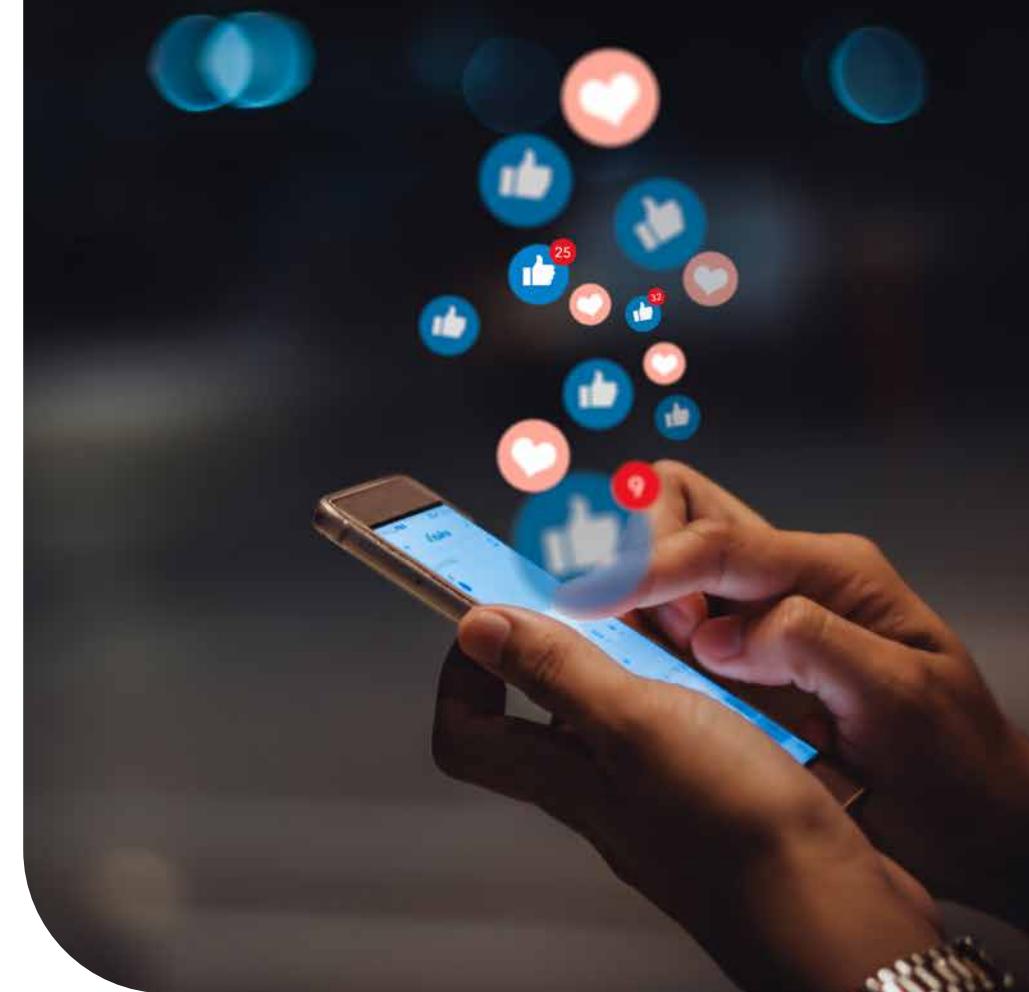
Sur Facebook, en une année, la société a connu une **augmentation de 17 % de followers** : ils étaient plus de 18.180 à la fin du mois de décembre 2024.

Sur l'ensemble de l'année, **173 publications** ont été effectuées.

Le record de personnes touchées par une seule publication cette année est en lien avec une réparation urgente dans le chantier de mise à 4 voies de l'E411/A4 entre Wavre et Bierges. Elle a touché **plus de 120.000 personnes**.

Au total, le top 5 des publications a touché près de **500.000 personnes**.

Chaque publication touche **en moyenne près de 23.000 personnes**.



Au 31 décembre 2024



18.180
abonnés

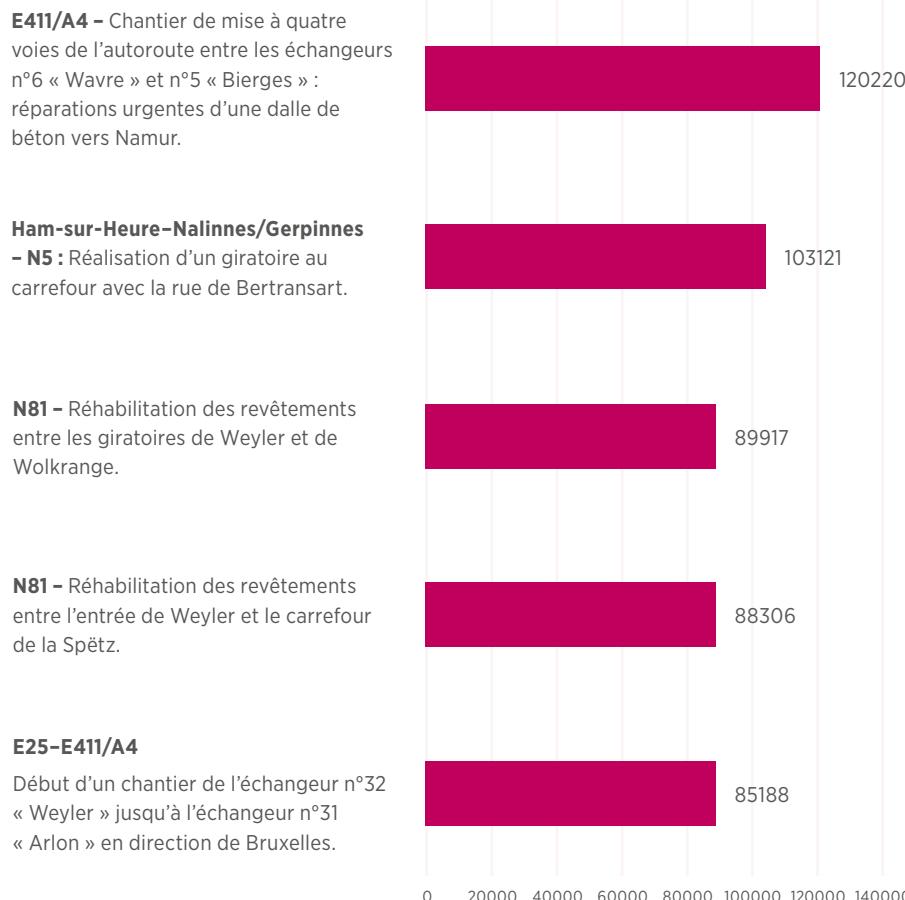


Plus de
2.244
abonnés

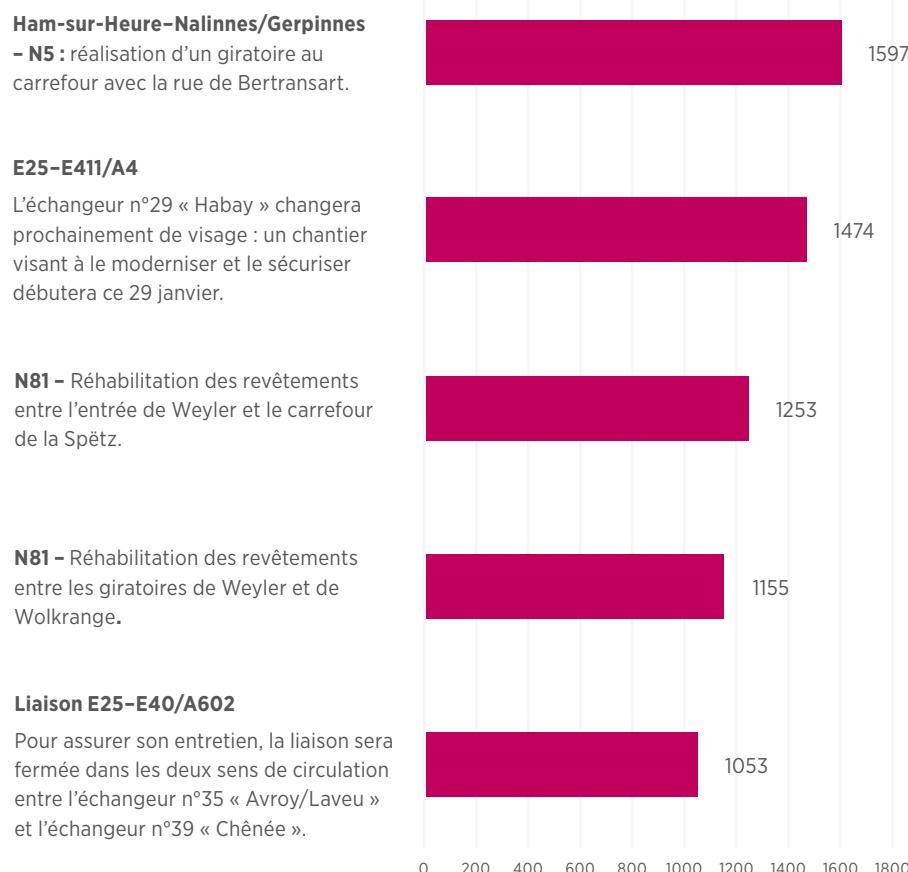


533
abonnés

TOP 5 DES PUBLICATIONS AYANT TOUCHÉ LE PLUS DE PERSONNES SUR FACEBOOK EN 2024



TOP 5 DES PUBLICATIONS AYANT SUSCITÉ LE PLUS D'INTERACTIONS SUR FACEBOOK EN 2024



Campagnes de communication

En 2024, la SOFICO a procédé à deux campagnes mensuelles d'affichage sur les 300 panneaux bordant le réseau structurant. Ces campagnes ont chaque fois également été déclinées dans une vidéo diffusée sur les réseaux sociaux.

Elles ont également fait l'objet d'un spot radio diffusé sur Classic 21 et Vivacité.

SUR LA ROUTE

COMME EN DEHORS

LE RESPECT S'IMPOSE

CLASSIC 21

Wallonie infrastructures SOFICO

« SUR LA ROUTE COMME EN DEHORS, LE RESPECT S'IMPOSE »

En avril, campagne consacrée au respect des agents qui entretiennent et réhabilitent les grands axes (auto)routiers de la SOFICO.



« ARRÊTEZ D'EN FAIRE DES TONNES »

De mi-juillet à fin août, campagne consacrée à l'importance du respect de la propreté sur le réseau (auto)routier de la SOFICO.

Evènements

9 JANVIER :

Conférence de presse et premier coup de pelle du chantier visant à réaliser une cyclotrade entre Louvain-la-Neuve et Wavre, tout en réhabilitant le revêtement de la N4.

Avec la participation du ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité ainsi que des autorités communales.



9 FÉVRIER :

Participation de la SOFICO au sommet « Climate Chance Europe », en collaboration avec le SPW MI, dans le cadre de la Présidence belge du Conseil européen, pour y présenter la réhabilitation de la liaison E25-E40/A602.



18 ET 19 AVRIL :

Participation de la SOFICO à Municipalia, le Salon des Mandataires, qui a rassemblé près de 10.800 visiteurs. Les missions de la SOFICO en matière de fibre optique y étaient à l'honneur, notamment grâce à une présentation effectuée sur le stand par l'équipe.

25 AVRIL :

Conférence de presse et visite des médias au site éclusier d'Ampsin-Neuville, à l'occasion de la finalisation de sa nouvelle passe à poissons, la plus longue de Wallonie.

Avec la participation du ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité ainsi que des autorités communales.



27 MAI :

Conférence de presse et visite du chantier d'aménagement du carrefour N4-N25-E411/A4 de Mont-Saint-Guibert en échangeur en diamant à l'occasion de sa deuxième phase.

Avec la participation du ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité, du ministre wallon de l'Économie, ainsi que des autorités communales.



20 MAI :

Visite avec les médias du chantier visant à aménager deux nouveaux giratoires et un parking de covoiturage à Tinlot, sur la N63, à l'occasion de la démolition du pont de Tinlot supportant la N66. En présence des autorités communales.



12 JUIN :

Conférence de presse de présentation du dernier état de modernisation de la liaison E25-E40/A602 en région liégeoise, portant sur le tunnel de Cointe vers Bruxelles.



19 JUIN :

Conférence de presse et visite avec les médias du chantier de transformation de l'E25/A25 en boulevard urbain à Bressoux à l'occasion de l'ouverture de sa nouvelle trémie. En présence des autorités communales.

**28 JUIN :**

Inauguration du nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuville : Séance protocolaire. En présence des autorités européennes (BEI et Commission européenne), du ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité, des autorités communales.

**20 JUIN :**

Participation à la traditionnelle rencontre dédiée au secteur de la construction et des entrepreneurs de voiries, au Moulin de Beez, organisée en collaboration avec le SPW MI ainsi qu'avec le ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité afin d'y passer en revue les grands dossiers planifiés en matière d'infrastructures.

29 JUIN :

Inauguration du nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuville : Journée de découverte du site par le grand public.



5 JUILLET :

Participation de la SOFICO à l'inauguration de la place de Station et du Boulevard Ernest Mélot/N90 à Namur. Avec les autorités communales.



21 AOÛT :

Au sein de la liaison E25-E40/A602, visite avec les médias à l'occasion de la fin des travaux estivaux de modernisation du tunnel de Cointe vers Bruxelles. Il s'agissait du dernier étage de modernisation de l'axe. Cette visite s'est déroulée avec la participation du nouveau ministre wallon de la Mobilité, des Infrastructures et de la Sécurité routière. Il y a effectué sa première visite de terrain. Les autorités communales étaient également présentes.



8 AOÛT :

Visite avec les médias des travaux de modernisation du tunnel de Cointe vers Bruxelles, au sein de la liaison E25-E40/A602 à Liège.

16 OCTOBRE :

Participation à un webinaire suivi d'une visite technique organisée par la Road Federation Belgium à destination de ses membres au chantier d'aménagement du carrefour N4-N25-E411/A4 de Mont-Saint-Guibert en échangeur en diamant.

22 OCTOBRE :

Tenue du colloque-anniversaire célébrant les 30 ans de la SOFICO, au Théâtre de Namur.



Éditeur responsable : Jean-Luc Gosselin,
Rue Canal de l'Ourthe, n°9, bte 3 · 4031 Angleur
Gestion et coordination : Expansion Partners
(www.expansion.be)
Photographies : SOFICO/DETIFFE



Financé par
l'Union européenne
NextGenerationEU



LE FONDS EUROPÉEN DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL
ET LA WALLONIE INVESTISSENT DANS VOTRE AVENIR



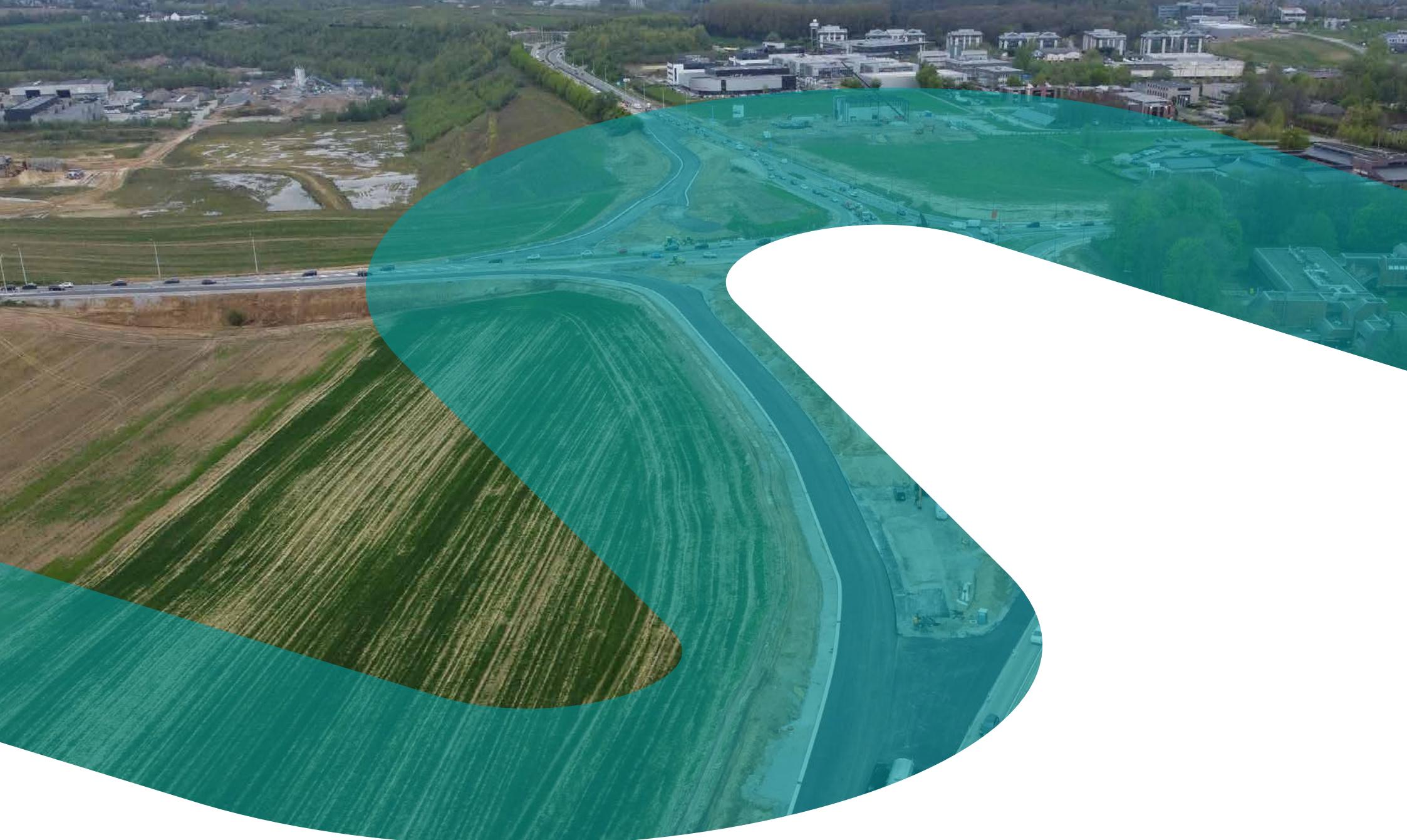
Cofinancé par
l'Union européenne



Banque européenne
d'investissement







SOFICO

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