

RAPPORT D'ACTIVITÉS

2017

SPW Infrastructures

SPW | Éditions





SPW | Éditions, Bilan et perspectives

Éditeur responsable : Étienne Willame, Directeur général SPW infrastructures

Adresse : Boulevard du Nord, 8 - 5000 Namur
Tél. : 081/77.20.00

Création : Expansion

Impression : AZ Print

Publication : Septembre 2018

Numéro de dépôt légal : D/2018/11802/47

ÉDITO

Pour ce rapport d'activités, nous avons choisi de sortir des sentiers battus. Aux chiffres, statistiques et liste de réalisations, nous avons préféré mettre en avant l'humain, c'est-à-dire les agents.

Vous pourrez ainsi faire connaissance avec 14 personnes qui représentent la diversité de nos métiers. Au travers de ces visages, ce sont 1 800 collaborateurs que vous pourrez découvrir. Ensemble, en équipe, ils participent à la dynamique de notre direction générale. C'est au travers de leur expérience et leur savoir-faire qu'elle existe.

Au fil des pages de ce rapport, vous aurez l'occasion de découvrir des femmes et des hommes qui œuvrent au service de l'utilisateur, des collaborateurs motivés, passionnés par leur métier, sans cesse à la recherche de solutions, conscients de leur mission de service public et de l'importance de l'intégrer au quotidien dans l'exercice de leurs missions.

À travers ces portraits, ce sont aussi des départements et leurs directions qui sont mis en avant. Les agents sont répartis en fonction des grands domaines de notre chaîne de valeurs qui nous guide au quotidien. Ce sont eux qui contribuent à mettre en place des réseaux routiers et des infrastructures de qualité au service du développement économique et social de la Wallonie.

Étienne Willame

Directeur général



SOMMAIRE

Introduction	7
Organigramme	9
Chiffres clés	10

PORTRAITS

Développer et moderniser le réseau :

Arnaud Delobbe	14
Samir Wariach	18
Didier Grifgnée	24

Entretenir le réseau :

Ingrid Demeyer	28
Idriss Abbas	32
Yassine Ahid	36

Exploiter le réseau :

Rudi Noël	40
-----------------	----

Conseiller et expertiser :

Philippe Linotte	44
Céline Reuter	48
Donovan Cornelis	52
Sarah Geeninckx	56

Gérer le domaine :

Nicolas Fauville	60
------------------------	----

Subsidier :

Françoise Beckers	64
Hélène Renardy	70

Conclusion	77
------------------	----

INTRODUCTION

SPW Infrastructures : missions

CRÉER, GÉRER, INNOVER

Partie intégrante du Service public de Wallonie, la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments (SPW Infrastructures) est chargée de la gestion du réseau routier et autoroutier régional. Elle y effectue des expertises techniques et y assure les aspects électromécaniques, la propreté, le service d'hiver, la sécurité et la gestion du trafic.

Une organisation souple alliant décentralisation et coordination

Définir les orientations en matière de développement, d'entretien, de modernisation et d'exploitation des matières de sa compétence est une tâche assurée par les services centraux. Quant aux directions territoriales décentralisées, elles se chargent de la réalisation et du suivi des travaux ainsi que des interventions sur les tronçons situés dans leur zone.

Le SPW Infrastructures mène des actions destinées à améliorer l'utilisation du réseau routier.

Parmi celles-ci, il :

- gère le trafic de manière dynamique grâce à des outils de télématique routière et à la permanence PEREX
- oriente les usagers en utilisant des techniques modernes pour la signalisation
- maintient des conditions minimales de circulation en hiver, notamment par l'évaluation régulière et la programmation des épandages
- limite le nombre d'accidents en procédant à des aménagements qui favorisent le respect des principes de sécurité et incitent les usagers à adapter leur mode de conduite
- entretient le réseau par des tâches régulières de réparation et de nettoyage de la voirie, de ses abords et de ses ouvrages d'art, sur base des informations de la Banque de données routières qui fournit une vue d'ensemble de l'état du réseau.

Les moyens financiers

La majorité du budget alloué au SPW Infrastructures provient du budget régional wallon. Face à l'ampleur de certains travaux, ces ressources s'avèrent parfois insuffisantes et d'autres méthodes de financement interviennent alors dans la composition budgétaire du SPW Infrastructures.

C'est là qu'intervient notamment la Sofico, la Société wallonne de financement complémentaire qui permet le financement et l'accélération du calendrier des réalisations de certains grands chaînons manquants et goulets d'étranglement du réseau transeuropéen de transport. Depuis 2009, elle gère le réseau routier dit « structurant », qui regroupe l'ensemble des autoroutes de Wallonie et ses principales nationales. Elle en assure le financement, la gestion, l'entretien, ainsi que la réhabilitation.

SPW INFRASTRUCTURES ORGANIGRAMME

Le SPW Infrastructures est une des 7 directions générales opérationnelles du Service public de Wallonie (SPW). D'un point de vue fonctionnel, elle se divise en 7 départements et 31 directions (dont 3 directions territoriales électromécaniques et 7 directions territoriales génie civil qui elles-mêmes chapeautent 42 districts routiers et autoroutiers).



CHIFFRES CLÉS

6.944 km de routes

687 km de RAVeL

874 km d'autoroutes

1.920 km de pistes cyclables

192 panneaux à message variable

4.100 km de fibres optiques

4.689 ouvrages d'art

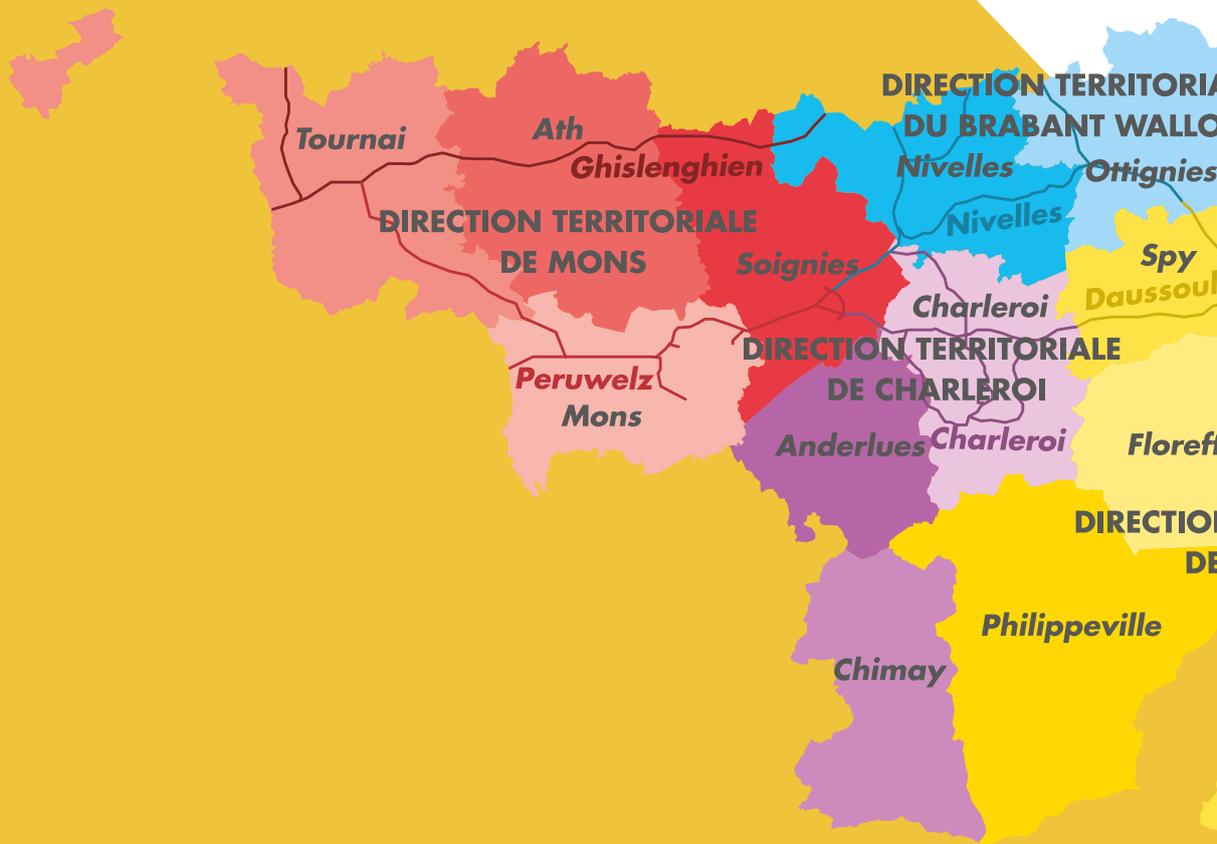
1.800 collaborateurs

Près de

16.000

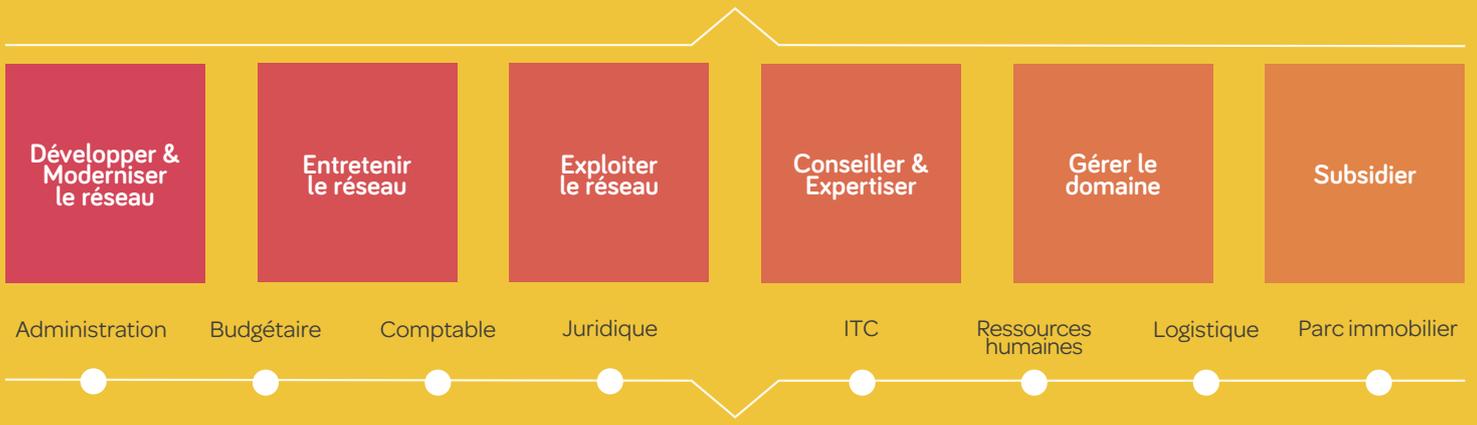
épanchages réalisés et
tonnes de sel épanchées

76.000
(hiver 2016-2017)

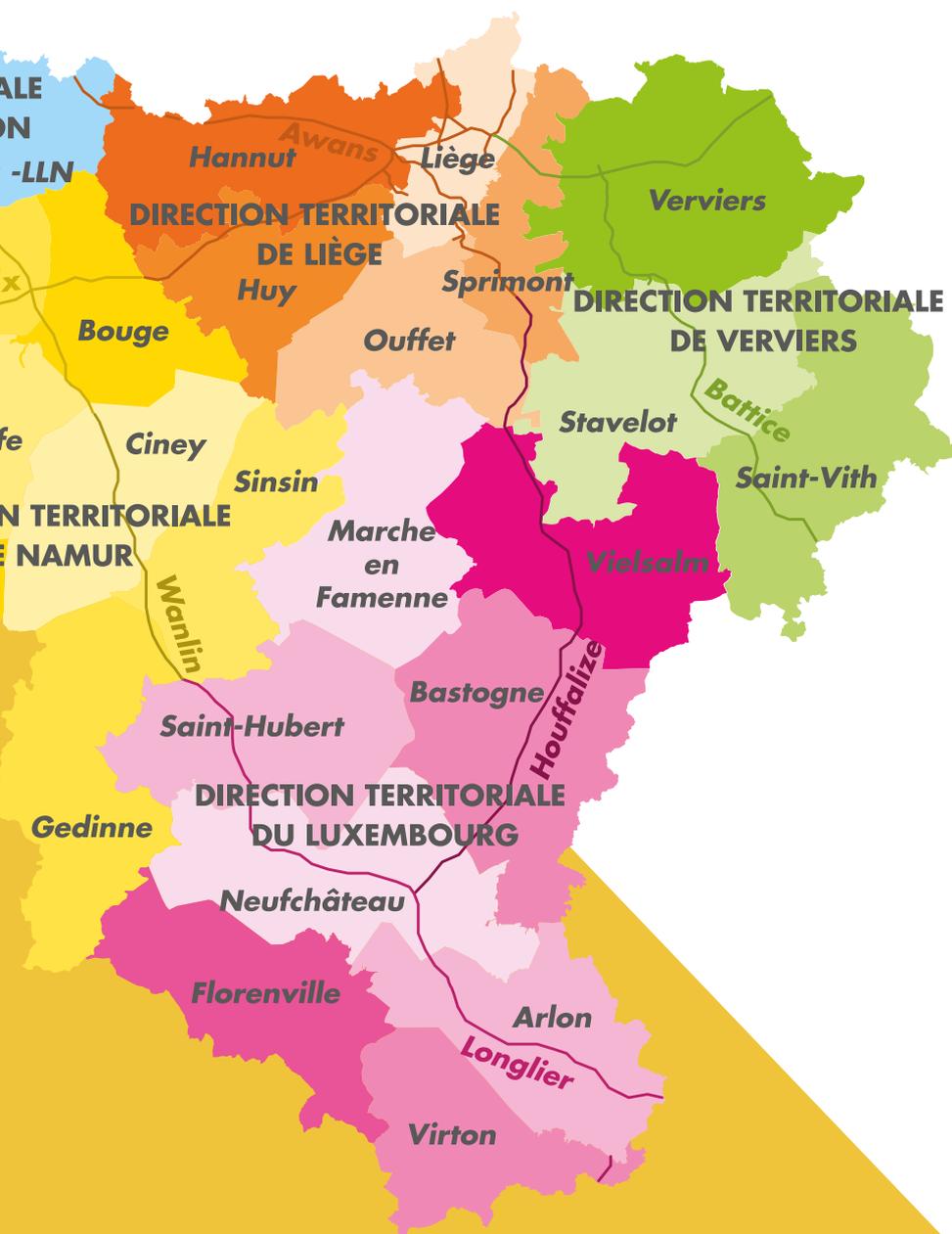


Des réseaux routiers et des infrastructures de qualité au service du développement économique et social de la Wallonie

Management - Pilotage



Support



42
districts

31 directions, dont
10 directions territoriales

CHEF DE PROJET - INGÉNIEUR RESPONSABLE DES DISTRICTS D'ARLON ET DE VIRTON

ARNAUD DELOBBE

« Les **investissements** en travaux du Plan Infrastructures 2016-2019 ont été consentis sur base de 20 critères objectifs. »



« Le SPW Infrastructures est une grande famille. On s'entraide beaucoup ! »

Attaché au SPW Infrastructures depuis 15 ans, Arnaud Delobbe, ingénieur de formation, a ressenti une évolution positive dans la manière de travailler, désormais plus structurée, uniforme et impliquant des collaborations plus soutenues avec les autres services. Tout bénéfique pour mener les projets à bien.

Sa mission ? Entre supervision et gestion en bon père de famille

Qu'il s'agisse de construire de nouvelles voiries, de remettre en état des routes existantes ou d'y effectuer de petites réparations, « tous les intervenants ont le même objectif : faire en sorte que la route reste en bon état le plus longtemps possible. Mais, en fonction du budget, les ambitions doivent parfois être revues, tout en garantissant bien sûr la qualité ! »

Ses missions de gestion de chantiers et de la cellule ponts remplissent bien ses journées : « Avec mon équipe, nous suivons 30 à 40 chantiers de front. Par ailleurs, je supervise les travaux sur les 920 ponts que compte notre direction. » Son temps est divisé entre préparation des dossiers, réunions de chantier, résolution des soucis éventuels - avec l'aide d'experts du SPW Infrastructures - et contrôle qualité en cours et en fin de travaux.

« Nous rencontrons également une fois par an les autorités locales, notamment pour définir les travaux à mener en priorité. Les communes sont pour nous de réels partenaires : nous travaillons main dans la main vers un objectif commun. »

Sa motivation ? Voir avancer les projets, atteindre les objectifs fixés

Bon contact humain, rigueur, autonomie et sens aigu des priorités constituent les qualités essentielles nécessaires pour bien accomplir ses missions. « Tout comme la persévérance ! Même le plus petit projet prend vite 3 ans... »

Direction des Routes du Luxembourg : investir et entretenir

À l'instar des 6 autres directions territoriales (Mons, Charleroi, Namur, Ottignies, Liège, Verviers), deux missions principales sont assignées à cette direction : l'investissement (construction de nouvelles voiries ou rénovation de routes existantes : traversées de village, ronds-points) et l'entretien (nids-de-poule, marquages...), le tout dans le but constant de gérer le domaine public et de **pérenniser** le patrimoine. Ces missions sont complétées par l'organisation d'un service d'hiver et d'été, en cas d'urgence sur les routes de la région (neige, verglas, camion renversé...), et la surveillance des infrastructures.

Objectif : maintenir une **mobilité fluide** pour les usagers de la route.

Concrétiser le Plan infrastructures 2016-2019

Dans le cadre du Plan infrastructures du Gouvernement wallon, 640 millions d'euros ont été débloqués pour réaliser des travaux sur les routes et autoroutes régionales entre 2016 et 2019. Afin d'allouer ce budget à des projets répondant aux besoins du citoyen, une nouvelle méthode a été mise en place : tous les travaux à mener ont été listés et classés par priorité en fonction d'une vingtaine de critères objectifs (tels que la sécurité ou l'âge du revêtement). Par ailleurs, une base de données a été mise en place afin d'offrir une vue d'ensemble des travaux en cours.

Le contournement de Marche-en-Famenne ou comment fluidifier le boulevard urbain marchois

Le chantier de contournement de Marche-en-Famenne est l'un des projets importants menés dans le cadre du Plan Infrastructures. Il reliera l'échangeur de la N4 et le rond-point aménagé sur la route industrielle de Marloie. Le chantier représente un investissement de 7.800.000 euros.

L'objectif de ce contournement est de réduire fortement le trafic de transition qui parasite le centre-ville et engendre des bouchons quasi permanents. Ce chantier d'une ampleur exceptionnelle devrait prendre fin en juin 2019.

Autre réalisation 2017

Réalisation d'un giratoire au carrefour de Neuvillers

Le carrefour de la route de Neuvillers est un carrefour dangereux à quatre branches. Les usagers de la N40, route prioritaire, ont tendance à ne pas ralentir, ce qui complique les manœuvres de croisement et de « tourne à gauche ». La construction du giratoire a permis d'apporter une solution à ce problème de sécurité.

Particularité du chantier : le carrefour n'a été fermé que pendant 1 mois, ce qui a fortement limité les inconvénients pour les usagers. Cette organisation a permis d'économiser un montant de +/- 80 000 € sur le budget prévu initialement (économie d'une route de contournement).

7.8 millions €

c'est le montant investi pour le chantier
du contournement de Marche-en-Famenne



1 mois

Durée de fermeture du carrefour de Neuvillers

CHEF DE PROJET - INGÉNIEUR

SAMIR WARIACH



« Les **innovations** intégrées aux équipements électromécaniques routiers vont dans le sens d'un meilleur service aux usagers. »



« Le métier d'ingénieur ne comporte pas que du technique. Loin de là ! »

Sensibilisé depuis toujours aux besoins des citoyens, Samir Wariach rejoint le SPW Infrastructures en 2009, après un passage dans le privé. Il y met en application ses talents techniques d'ingénieur en électricité/électronique et, surtout, ses compétences de savoir-être acquises en *business school*, essentielles pour mener à bien ses missions.

Sa mission ? « Chef d'orchestre » de projets

De la définition des besoins à la validation du projet, le chef de projet exerce les rôles de concepteur, contrôleur, coach des différents intervenants, expert, gestionnaire de risques... « C'est une mission délicate, mêlant écoute active, négociation, leadership, rigueur, mais aussi responsabilité... Car tous les risques sont transférés sur le chef de projet. Mais c'est ce qui rend ce métier si passionnant ! » Cette fonction très complète oblige Samir à mettre continuellement à jour ses connaissances les plus pointues aux niveaux technique, organisationnel, financier et juridique. « Par ailleurs, l'ère numérique qui envahit petit à petit notre quotidien nécessite une réflexion globale sur notre façon de travailler, en termes de management, de compétences à mobiliser, de formations à suivre... »

Sa motivation ? Apporter des réponses concrètes aux besoins des usagers

Tous les projets sont construits à partir d'un besoin précis à combler. « Fournir un travail utile, qui améliore concrètement le service rendu au citoyen tout en gérant en bon père de famille les deniers publics, c'est une motivation extraordinaire pour moi ! » Outre la fierté ressentie lorsqu'un projet arrive à terme et l'acquisition d'expériences et de capacités, l'intérêt réside aussi à « être en permanence dans l'action, souvent sur le terrain, jonglant avec plusieurs projets à la fois, chacun à des stades différents. »

Direction des Équipements électromécaniques : investir et rénover tout en innovant

La mission dévolue aux 3 Directions des Équipements électromécaniques consiste à concevoir et gérer des projets d'investissement, d'entretien et de rénovation des équipements qui jalonnent les routes et autoroutes wallonnes : éclairage public, feux de signalisation, panneaux de signalisation éclairés de l'intérieur, cabines électriques haute et basse tension, caméras routières, panneaux lumineux à messages (PMV, PMT, etc.), boucles de comptage, cinémomètres radar. Ces équipements remplissent différentes fonctions, qui vont de la sécurité et du bien-être du citoyen à l'amélioration de la mobilité. L'innovation est au centre des préoccupations quotidiennes du SPW Infrastructures.

L'avenir : le LED et l'intégration du numérique

Les nouvelles technologies mises en place dans chaque projet d'investissement ou de rénovation des équipements apportent un complément technique, qu'il s'agisse de fonctionnalités ou de solutions innovantes. Elles intègrent également la notion de **responsabilité sociétale** en permettant de diminuer l'empreinte écologique et le coût énergétique d'un matériel, tout en participant à la sécurité des citoyens.

Citons notamment :

- **L'éclairage public intelligent 4.0** qui constitue une perspective d'avenir répondant parfaitement à ces attentes. Il intègre des capteurs qui réagissent selon le contexte : météo, accident, taux de pollution, densité de circulation... Ces capteurs communiquent entre eux et peuvent envoyer des informations utiles à l'utilisateur de la route ;
- **Le LIFI**, un moyen de communication par la lumière, plus sain que le Wifi, qui sera placé dans les éclairages publics dans les prochaines années ;

- Le remplacement des éclairages vétustes par des **lumières à technologie LED** (voir le cas de Daussoix ci-après), déjà pleinement en cours en Wallonie.

Le LED, aussi pour les nouveaux feux tricolores...

La technologie LED également utilisée dans les nouveaux feux tricolores offre de nombreux avantages :

- économie d'énergie (environ 80 %)
- réduction du coût d'entretien : maintenance 1 fois/an au lieu de 4
- sécurité accrue pour les usagers : reflet du soleil atténué, donc meilleure visibilité du rouge ou du vert
- dimming nocturne pour ne pas éblouir pendant la nuit
- dispositif sonore pour sécuriser la traversée des personnes malvoyantes
- régulation intelligente des flux grâce à divers capteurs...



10

feux tricolores LED ont été installés/rénovés
sur la zone Namur-Luxembourg en 2017.

L'INNOVATION EST AU CENTRE DES
PRÉOCCUPATIONS QUOTIDIENNES
DU SPW INFRASTRUCTURES



Daussoulx : 8 bretelles d'autoroute mises en lumière

La zone de l'échangeur de Daussoulx a connu, ces dernières années, un important projet de rénovation qui a permis de remplacer ses luminaires vétustes, à consommation et maintenance élevées, par du LED dernière génération disposant d'un système de gestion à distance via une application web.

Ce type de luminaire a été choisi en fonction de sa performance et du coût de son cycle de vie (investissement et maintenance).

Les atouts du LED pour Daussoulx

- - 40 % de consommation énergétique ;
- - 70 % de maintenance nécessaire, donc de coûts, de main-d'œuvre et d'obstacles sur les routes ;
- Meilleur rendu des couleurs, donc amélioration de la sécurité ;
- Contrôle à distance en temps réel pour une planification plus aisée de la maintenance ;
- Durée de vie beaucoup plus longue.



8.000

C'est le nombre de points lumineux
en LED sur le réseau routier
et autoroutier régional.

INSPECTEUR DES PONTS DISTRICT AUTOROUTIER DE BATTICE

DIDIER GRIFGNÉE



« On fait souvent appel à mon **expertise**. C'est motivant ! »



« Je gère les ouvrages d'art en bon père de famille. »

Gradué en construction, Didier Grifgnée connaît parfaitement les ponts et viaducs qui jalonnent son secteur autoroutier. Un véritable expert même, tant il parcourt ces voiries en permanence depuis déjà 3 ans.

Sa mission ? Pérenniser les ouvrages d'art du district de Battice

« Mon district comporte environ 200 ponts et viaducs datant des années 60 et du début des années 80. Pour chacun d'eux, il faut réaliser une inspection générale tous les 3 ans. » Celle-ci débouche parfois sur une inspection plus en détails effectuée par le Bureau des ponts (département des expertises techniques). « Après la réalisation des métrés, schémas et plans pour pouvoir calculer les coûts et demander les budgets, vient la vérification de l'état d'avancement du chantier. Tout cela remplit bien mes journées ! » Des journées... et même parfois des nuits, puisque Didier fait partie de l'équipe d'intervention d'urgence, été comme hiver.

Egalement préposé aux archives, l'inspecteur des ponts a notamment répertorié les bassins d'orage dont certains étaient inconnus de ses services jusqu'alors. « Tout est désormais digitalisé et centralisé, y compris les données relevées lors des inspections : gabarit de l'ouvrage d'art, portance, inspections réalisées... Nos outils évoluent et c'est notre direction qui a été choisie pour tester ce nouveau programme ! »

Sa motivation ? Trouver des solutions grâce à son expertise

« J'ai toujours travaillé sur des ouvrages d'art et j'en ai donc une connaissance relativement pointue. La preuve en est qu'on s'adresse souvent à moi en tant qu'expert. » Une expertise utilisée également pour prodiguer des conseils aux entreprises qui effectuent les travaux. « Autre motivation : le génie civil est l'un des secteurs les plus valorisants de la construction. Il faut continuellement se mettre à jour et passer du temps pour trouver des solutions pertinentes, fiables et raisonnables. »

Plusieurs projets exemplatifs :

- Sécurisation du pont de Dison (budget : 1.130.000 €)
- Entretien annuel des ouvrages d'art (budget : +/- 500.000 €)
- Réhabilitation du viaduc d'Ensival, pose d'écrans antibruit et réfection de la berme centrale (budget : 5.000.000 €)

Écrans acoustiques

Un écran antibruit (absorbant et/ou isolant) est un dispositif placé entre la route et les habitations pour réduire les nuisances sonores. 62 km d'écrans antibruit sont présents le long des routes et autoroutes wallonnes. En 2017, les travaux réalisés se sont essentiellement concentrés sur

la réhabilitation d'écrans antibruit très abîmés (pour une longueur d'environ 1,3 km). 1 kilomètre de nouveaux écrans a également été installé.

Projets à venir :

- Viaduc de Lambermont (E42) : études en cours pour ce projet de réhabilitation d'envergure
- Réparation des joints de dilatation des viaducs
- Sécurisation de la rive du pont d'Ensival

2 bandes de circulation minimum sur les autoroutes : la mobilité a ses raisons...

Un principe de mobilité en Wallonie impose de conserver lors de chantiers, sur certains tronçons de nos autoroutes, deux bandes de circulation libres, tout en évitant d'en fermer aux heures de pointe.

Comment répondre à ce principe de mobilité ?

- Dans le cadre de la réhabilitation du viaduc d'Ensival où la berme centrale devait être rénovée, une structure spéciale a dû être posée pour maintenir deux bandes de circulation.
- Le cas de la sécurisation du pont de Dison, situé en pleine ville, a quant à lui nécessité la pose d'un plancher de chantier. Ce corridor, sous forme de bande unique pour les véhicules de chantier, ne facilite pas le travail des ouvriers mais permet, d'une part, de maintenir la circulation de la nationale sous le pont et, d'autre part, de conserver 2 bandes de circulation sur le pont.

Cependant, en cas de travaux lourds ou pour accélérer un chantier, une autoroute peut être limitée à une seule bande.

ENTRETIEN DES
OUVRAGES D'ART 2017

5.1 millions €_{/an}



La pose d'un plancher de chantier permet notamment de conserver 2 bandes de circulation sur le pont de Dison.

1.13 million €

C'est le budget de la sécurisation du pont de Dison.

INGÉNIEUR CHEF DU DISTRICT ROUTIER DE TOURNAI

INGRID DEMEYER



« Notre objectif est d'atteindre la même qualité d'**entretien** dans tous les districts. »



« L'entretien des routes nous occupe en toute saison ! »

Depuis près de 8 ans, Ingrid Demeyer, ingénieur industriel en construction, exerce sa fonction de chef de district au sein du SPW Infrastructures. Les saisons sont rythmées par les différents types de travaux d'entretien des routes à réaliser (réfection des asphaltes, bétons, abattage, signalisation, nettoyage, avaries...).

Sa mission ? Gérer l'entretien des voiries et... les entretiens avec ses collaborateurs

« J'ai deux casquettes : superviser les différents travaux d'entretien ou d'investissement réalisés sur les 250 km de routes que compte notre district. Et, en parallèle, gérer les ressources humaines des 26 membres de l'équipe : ouvriers, contrôleurs de chantier et administratifs. » En 1^{ère} ligne face aux citoyens, aux communes et à ses collaborateurs, Ingrid a développé, en partie grâce à des formations organisées par le SPW, les qualités humaines nécessaires à sa fonction. « Notamment l'assertivité, essentielle pour résoudre les problèmes, régler les conflits... Heureusement, avec mes collaborateurs, ça se passe bien. J'ai même coutume de dire que je suis un peu leur 'petite maman'... Mon bureau est toujours grand ouvert : ils savent qu'ils peuvent entrer m'exposer leurs soucis. »

Sa motivation ? Responsabilités, service au citoyen et quotidien varié

Aucun jour ne ressemble au précédent : réalisation de métrés, gestion des bons de commande et des baux d'entretien, suivi des chantiers et des budgets, gardes d'hiver et d'été, déplacements sur chantier, mise en priorité des travaux à réaliser d'urgence... « Tout cela nécessite une grande polyvalence, une connaissance technique aigüe et une adaptabilité rapide à toutes les nouvelles normes et règlements. » Cette fonction comporte aussi des aspects très gratifiants : « Non seulement en termes de responsabilités, mais aussi de retours positifs des citoyens ou des communes, que je m'empresse de transmettre à mon équipe. »

Entretien et réhabilitation du réseau : quelques chiffres clés

Pour l'ensemble du SPW Infrastructures, les budgets dédiés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier et autoroutier en 2017 étaient de 442 millions. Cette somme n'inclut pas les dépenses liées au service d'hiver, assuré du 15 octobre au 15 avril (sel, épandage, matériel, moyens humains...). Pour la saison 2016-2017, ce service représente 33 millions d'euros.

Le SPW Infrastructures innove...

POWALCO, Qualiroutes, groupe de travail « entretien »... : les nouveautés ne manquent pas au sein du SPW Infrastructures pour optimiser l'efficacité du travail et la gestion pertinente des deniers publics. Avec un objectif permanent : rendre le meilleur service au citoyen !

Groupe de travail « entretien »

Les districts se réunissent régulièrement pour harmoniser la qualité et la périodicité de leurs travaux d'entretien, qu'il s'agisse de brossage, de fauchage ou d'abattage. Leurs travaux de réflexion portent également sur le budget minimal à obtenir pour mener à bien leurs missions d'entretien.

Qualiroutes

Pour améliorer la qualité des cahiers des charges liés aux marchés de travaux d'infrastructures routières et la réalisation de ces travaux, le SPW Infrastructures a créé Qualiroutes. Ce cahier des charges type compile les nouvelles prescriptions et tient compte de l'évolution des techniques et de la mise en conformité des produits de construction aux normes européennes.

POWALCO

Plateforme informatique unique, POWALCO permet aux opérateurs de communiquer et de s'échanger des données afin de répondre aux obligations du décret « Impétrants » fixé par le législateur wallon. Les impétrants y postent également leurs demandes d'autorisation, traitées ensuite par les districts.

Comment est calculé le budget entretien ?

Selon le kilométrage des surfaces, le nombre de bandes des voiries, la traversée de villages...

**BUDGET 2017 POUR
L'ENTRETIEN ET LA
RÉHABILITATION DES
ROUTES ET AUTO-
ROUTES WALLONNES**

442 millions €



**BUDGET ANNUEL
D'ENTRETIEN POUR LE DISTRICT
DE TOURNAI**

2.6 millions €

CONTRÔLEUR DE CHANTIER DISTRICT AUTOROUTIER DE CHARLEROI

IDRISS ABBAS



« La **qualité** finale des travaux, c'est ma responsabilité. Mais les entrepreneurs, eux aussi, sont impliqués dans le processus ! »



« 8h de travail par jour, ce n'est pas assez ! »

Les journées d'Idriss Abbas sont bien remplies. Depuis qu'il a intégré le SPW Infrastructures voici 8 ans, il n'a cessé de contrôler des chantiers d'envergure comme, récemment, celui de la rénovation du ring de Charleroi. Avec la plus grande vigilance : une des qualités majeures nécessaires à sa fonction.

Sa mission ? Préparation et contrôle des travaux

Calcul des métrés et contrôle des travaux, inspection des ouvrages d'art de la zone et service d'hiver... « Avec autant de missions à assumer, c'est un peu la course ! Je passe tous les jours sur le chantier pour suivre l'avancement des travaux, rendre compte à mon ingénieur-dirigeant et répondre aux questions de l'entrepreneur. Mon rôle est en effet de l'accompagner de A à Z durant le chantier. » Un rôle à responsabilités, notamment de la qualité des travaux réalisés - durant et en fin de chantier - et de la bonne gestion des comptes avec l'entrepreneur.

Sa motivation ? L'autonomie et le travail au grand air

« Je travaille seul - et j'aime ça ! - mais j'en réfère évidemment à mon ingénieur, un soutien très important lorsqu'il s'agit de prendre des décisions sensibles. Cette façon de faire m'a permis de prendre de l'assurance, notamment lors des réunions hebdomadaires de chantier. » Idriss apprécie également la variété du quotidien, la mise à jour constante de ses savoirs techniques et en matière de sécurité, ainsi que les journées au grand air. « En plus d'être constamment vigilant, il faut être organisé, rigoureux, et avoir à la fois du caractère et le dialogue facile. »

Charleroi se dote d'un tout nouveau ring !

Lancés voici 3 ans, les travaux de réhabilitation du ring de Charleroi (R9) ont déjà permis de rénover tout le béton, de placer le complexe d'étanchéité, le revêtement et les glissières de sécurité. Seules restent les peintures à poser.

Quelques chiffres clés de ce chantier majeur :

- Le kilométrage concerné : 1,2 km
- Le budget : 23.000.000 €
- La durée prévue : 4,5 ans

Cellule qualité et autocontrôle des entreprises

Pour s'assurer de la qualité des éléments qui composent la nouvelle voirie, des tests sont effectués par une cellule qualité. Ceux-ci concernent notamment :

- le **béton** : vérification du procédé de mise en œuvre et, en laboratoire, de la recette spécifique à partir d'échantillons carottés sur le chantier (normes à respecter)
- le **tarmac** : contrôle du respect de la chaleur du camion et de la bonne température de la mise en œuvre
- l'**étanchéité**.

De leur côté, les entrepreneurs organisent un **contrôle interne** destiné à garantir le travail de qualité réalisé par leurs équipes, ainsi qu'à apporter un deuxième avis dans le cas où la cellule qualité détecterait des défauts dans le béton ou l'étanchéité. Les entreprises, elles aussi, sont intransigeantes par rapport à la sécurité qui règne sur les chantiers qui leur sont confiés.

Ring de Charleroi :

1,2

km de voiries en cours de réhabilitation



DURÉE PRÉVUE
DU CHANTIER

4 ½ ans



BUDGET DU CHANTIER

23 millions €

CONTREMAÎTRE/OUVRIER DISTRICT AUTOROUTIER DE NIVELLES

YASSINE AHID



« Pour chaque type de situation, on s'appuie sur une planche qui définit les précautions de **sécurité** à prendre en termes de signalisation. »



« Le danger permanent ? On y est sensibilisé ! »

La sécurité... Voilà bien la clé de voûte du quotidien de Yassine Ahid. Sa propre sécurité et celle de ses collègues lors de travaux à effectuer le long ou sur les voiries, et bien sûr celle des usagers de la route pour laquelle ces chantiers sont justement réalisés.

Sa mission ? Sécuriser le réseau par son entretien continu

« Chaque matin, avant de partir, on analyse la liste des travaux programmés. Il faut que chacun sache précisément ce qu'il a à faire sur place. » Entre dégager les avaloirs, réparer les nids-de-poule, entretenir les abords et ramasser les dépôts clandestins, l'équipe composée de 10 ouvriers a fort à faire. « Il nous arrive d'effectuer des missions non prévues : puisqu'on est sur place, on prend l'initiative de rapidement déboucher un avaloir par exemple. C'est plus efficace ! » Par ailleurs, Yassine s'est également porté volontaire pour le service d'hiver et les gardes d'interventions d'urgence en été. « Pour réduire au maximum les risques, nous suivons des formations et respectons toujours les prescriptions des planches sécurité. » La circulaire mobilité doit également être respectée. « Ce qui impose parfois de travailler la nuit : sur certaines routes en effet, le nombre de bandes de circulation ne peut être réduit entre 8h et 20h. Bien sûr, il y a moins de trafic la nuit, mais ce n'est pas moins dangereux. Au contraire ! Par trafic dense, au moins, les conducteurs sont obligés de ralentir... »

Sa motivation ? Être utile et travailler à l'extérieur

« On est en permanence en contact avec les usagers de la route à qui on rend service. Parfois, certains d'entre eux ne sont pas très aimables. Heureusement, d'autres nous envoient des gestes sympas... C'est comme ça ! Il faut comprendre que réparer un nid-de-poule par exemple, ça prend du temps si on veut que ça tienne. » Polyvalent, flexible, appréciant le travail à l'extérieur, Yassine dispose également d'une très bonne connaissance du réseau sur lequel il agit.

Lidar : la sécurité avant tout

Pour renforcer la sécurité des ouvriers sur le chantier, mais aussi celle des usagers des routes wallonnes, le SPW dispose de lidars. Gros boîtier mobile de près de 3 tonnes, un lidar est un radar entièrement autonome et déplaçable permettant de flasher les usagers en excès de vitesse sans la présence d'un agent.

Depuis 2017, les 72 zones de police locale wallonnes peuvent en bénéficier gratuitement pour des périodes allant de 4 à 8 semaines par an, via un prestataire désigné à l'issue d'un

appel d'offres. Cette mesure, qui participe à l'amélioration de la sécurité routière dans les communes, a remporté un franc succès : en 2017, 33 zones de police (pour un total de 221 semaines de location) ont pu en bénéficier. La présence de lidars ayant un véritable effet dissuasif, la mesure est reconduite jusqu'à la fin 2018.

Quelques actions mises en place pour une meilleure sécurité

- Les **planches de signalisation** : 6 catégories de signalisation (pour chantiers mobiles ou stationnaires) ont été définies afin de sécuriser les interventions à réaliser. Elles peuvent par exemple exiger la mise en place d'une remorque à 500 m du chantier avec indication des voies bloquées, d'un camion tampon avec une zone tampon de 100 m minimum et d'un véhicule de travail.
- Les **supports passifs** : Petit à petit, les anciens fûts de signalisation sont remplacés par de nouveaux poteaux plus fragiles qui se sectionnent lorsqu'un véhicule les emboutit, ce qui engendre moins de dégâts.
- Les **formations à la sécurité** : Elles sont dispensées à chaque arrivant et régulièrement à tous les collaborateurs qui travaillent en voirie.
- Les **réunions sécurité** : Tous les 15 jours, les ouvriers participent au « Quart d'heure sécurité ». Destinés à la prévention des risques, ces rendez-vous prennent la forme de discussions autour d'une thématique (chute de plain-pied, sécurité au volant, premiers soins...)
- Pour agir sur le comportement des conducteurs : les **campagnes d'affichage** le long des routes, les **lidars** sur les chantiers...

6

catégories de planches de signalisation



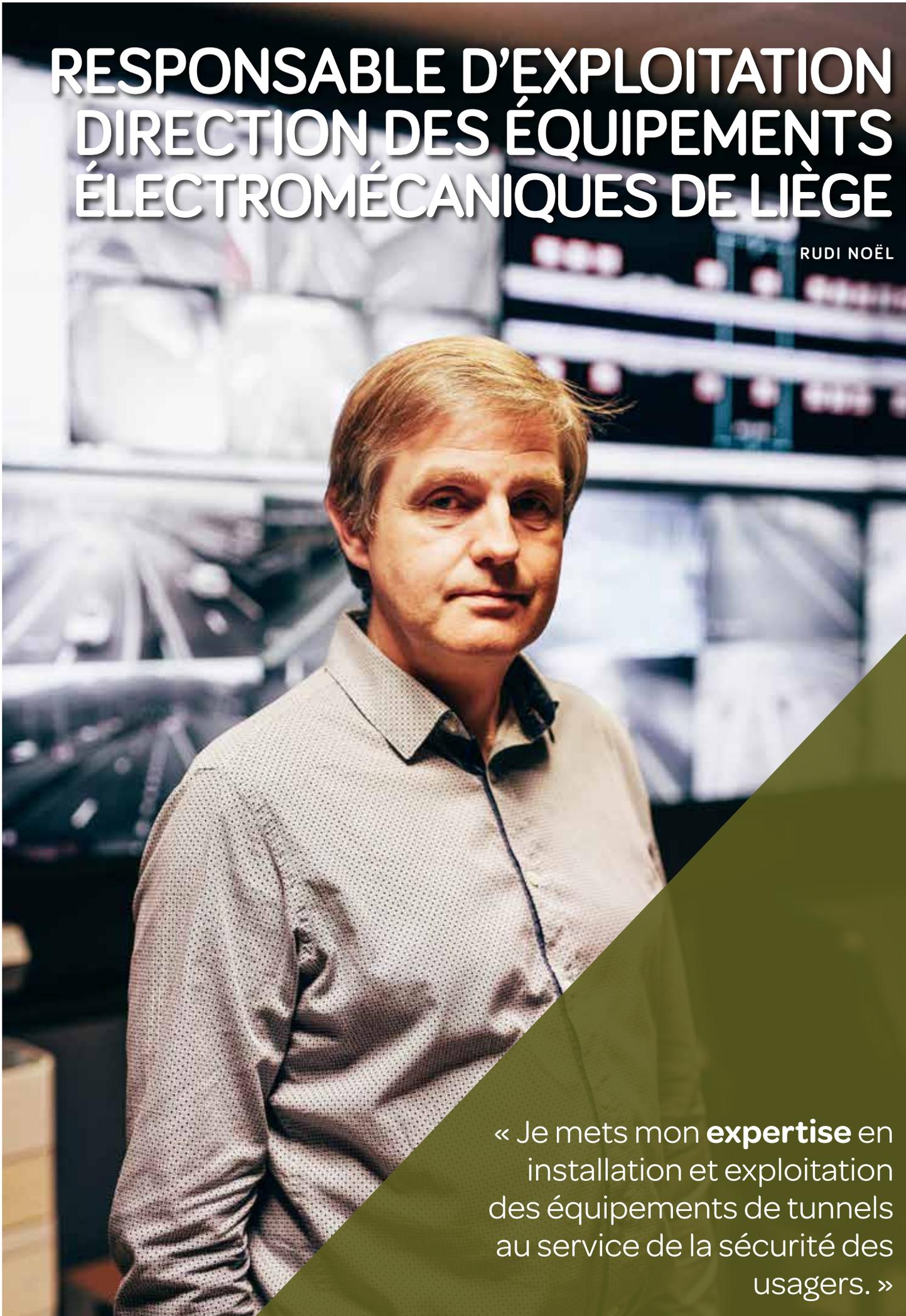
Des formations à la sécurité sont dispensées à chaque collaborateur du SPW Infrastructures qui travaille en voirie.

Tous les
15

jours, les ouvriers participent au « Quart d'heure sécurité ».

RESPONSABLE D'EXPLOITATION DIRECTION DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉCANIQUES DE LIÈGE

RUDI NOËL

A portrait of Rudi Noël, a middle-aged man with light brown hair, wearing a light-colored patterned button-down shirt. He is standing in a control room with multiple computer monitors in the background. A large green diagonal graphic element is in the bottom right corner.

« Je mets mon **expertise** en installation et exploitation des équipements de tunnels au service de la sécurité des usagers. »



« Une autoroute urbaine avec 3 tunnels ne laisse aucune place à la monotonie ! »

Assurer la sécurité dans un tunnel, c'est tout un art... que maîtrise Rudi Noël, responsable d'exploitation de la liaison E40/E25 au Centre de permanence des Tilleuls (Liège). Un tronçon de 10 km par lequel transitent 90.000 véhicules par jour et dont il doit surveiller les équipements et le trafic, notamment dans les 3 tunnels de Cointe, Kinkempois et Grosse Batte.

Sa mission ? Assurer la sécurité des usagers et la fluidité du trafic

« Je suis responsable depuis 17 ans de l'équipe qui assure la surveillance 24h/24 de la liaison E40/E25. Un réseau de 140 caméras allié à un outil de détection automatique nous alerte en temps réel de tout incident. Il m'incombe alors de prendre - souvent dans des situations de crise et en coordination avec les services de secours - les dispositions adéquates pour assurer un trafic fluide et sécurisé. » Une signalisation dynamique informe instantanément les automobilistes de l'incident survenu et des limitations de vitesse et itinéraires bis éventuellement mis en place.

La sécurité et la fluidité passent également par l'entretien préventif et curatif des équipements de haute technologie et de l'appareillage électromécanique lourd du tronçon. « Nous devons être attentifs à leur obsolescence et tenir compte de l'évolution technologique pour renouveler ce parc d'équipements complexes. »

Sa motivation ? La variété des cas à traiter et la remise en service d'équipements complexes

« Les particularités des tunnels nécessitent une intervention urgente en cas d'incident. C'est ce qui rend mon métier si intéressant : je dois prendre les bonnes décisions rapidement et sans paniquer, tout en soutenant et rassurant mes opérateurs ! » Une gestion maîtrisée puisque Rudi a participé à l'époque au chantier de construction des tunnels... Son expertise l'a naturellement amené à établir le cahier des charges aboutissant au marché d'étude de l'état des tunnels wallons menée par le SPW Infrastructures.

Rénover les tunnels wallons

La Wallonie possède sur son réseau routier un nombre important de tunnels dont les caractéristiques (longueur, trafic, année de construction...) sont très diverses. Pour une bonne partie d'entre eux, les équipements électromécaniques sont vieillissants. L'infrastructure génie civil peut également présenter des anomalies et/ou usures à traiter.

Les extensions de réseaux actuelles font apparaître la création de nouveaux tunnels à équiper au mieux pour permettre aux usagers de les emprunter en toute sécurité. Ainsi, soucieux

de respecter les nouvelles législations en matière de tunnels et d'inscrire le réseau de la Wallonie dans la perspective des routes intelligentes, le SPW souhaite procéder à une étude approfondie de ses tunnels afin de disposer d'un schéma directeur de rénovation étalé sur 5 ans.

Ce marché, notifié en 2017, a permis de mettre au point les procédures d'inspections et les timings. Ces inspections ont débuté en 2017 avec les tunnels de Cointe et se termineront en 2018.

Zoom sur l'étude de l'état des tunnels wallons

Mis sur pied en 2017, ce diagnostic des 55 tunnels que compte le réseau routier et autoroutier wallon est mené conjointement avec les Directions de Liège, Charleroi, Namur et Mons, du centre Perex et du département des Expertises techniques.

Les 3 étapes de l'étude :

1. Diagnostic de l'état en termes de génie civil et d'équipement électromécanique
2. Établissement d'un document de stratégie d'exploitation des ouvrages : l'objectif est de classer les tunnels en fonction de leur taille, longueur, densité du trafic... et d'uniformiser les prescriptions en matière d'équipement de tunnel en Wallonie.
3. Estimation du niveau de sécurité dans chaque tunnel existant : après analyse des équipements manquants ou superflus et de leur état, les travaux à réaliser sont classés en fonction du budget estimé et de leur degré d'urgence.

À ce jour...

- La liste des travaux à réaliser en priorité sur la liaison E25/E40 a d'ores et déjà été dressée.
- A Charleroi, la deuxième phase a été lancée.
- L'étude des autres secteurs a débuté en janvier 2018.

55

tunnels sont présents sur les routes et autoroutes wallonnes.



Le Centre de permanence des Tilleuls surveille un tronçon de 10 km par lequel transitent 90.000 véhicules par jour.

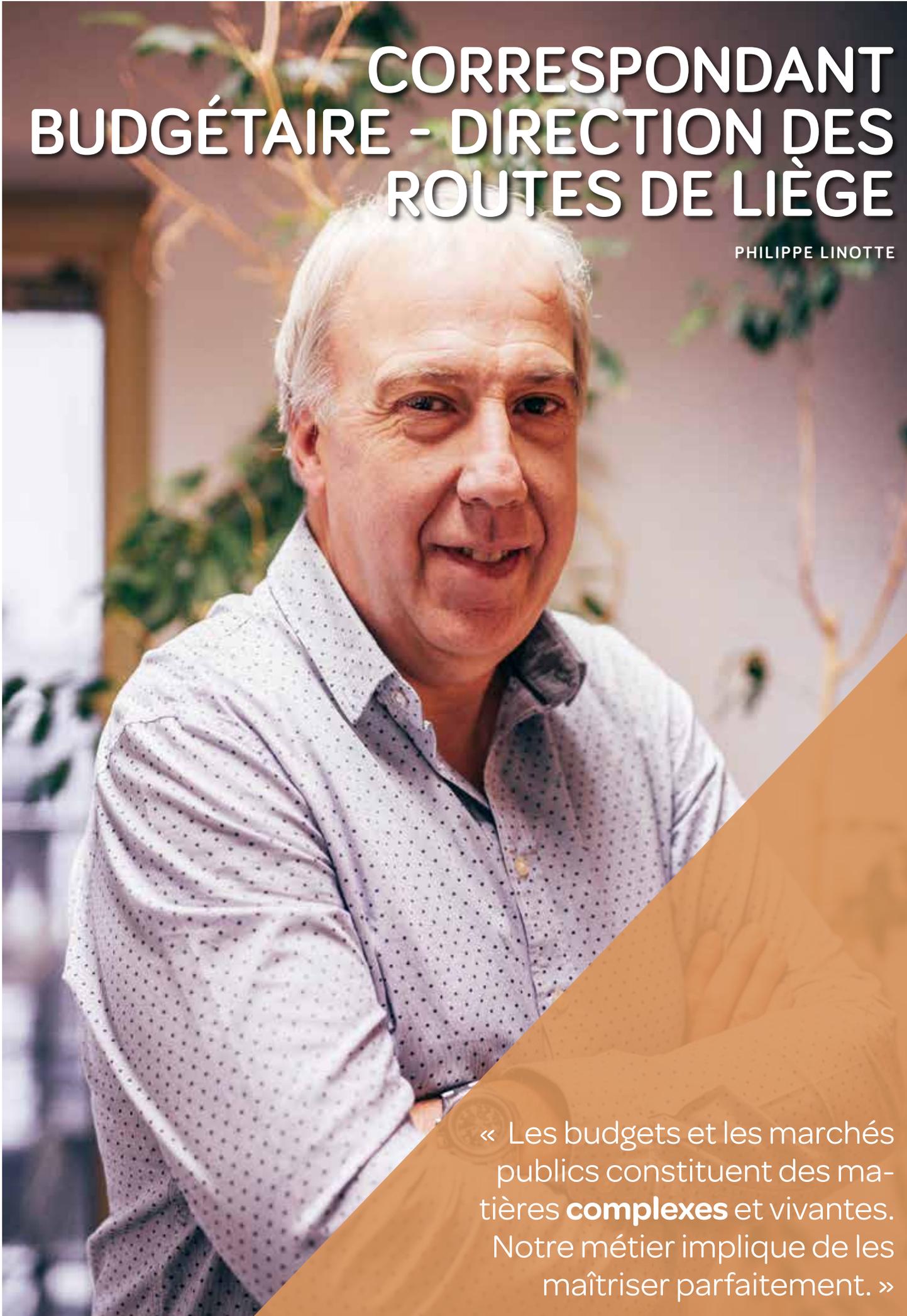


140

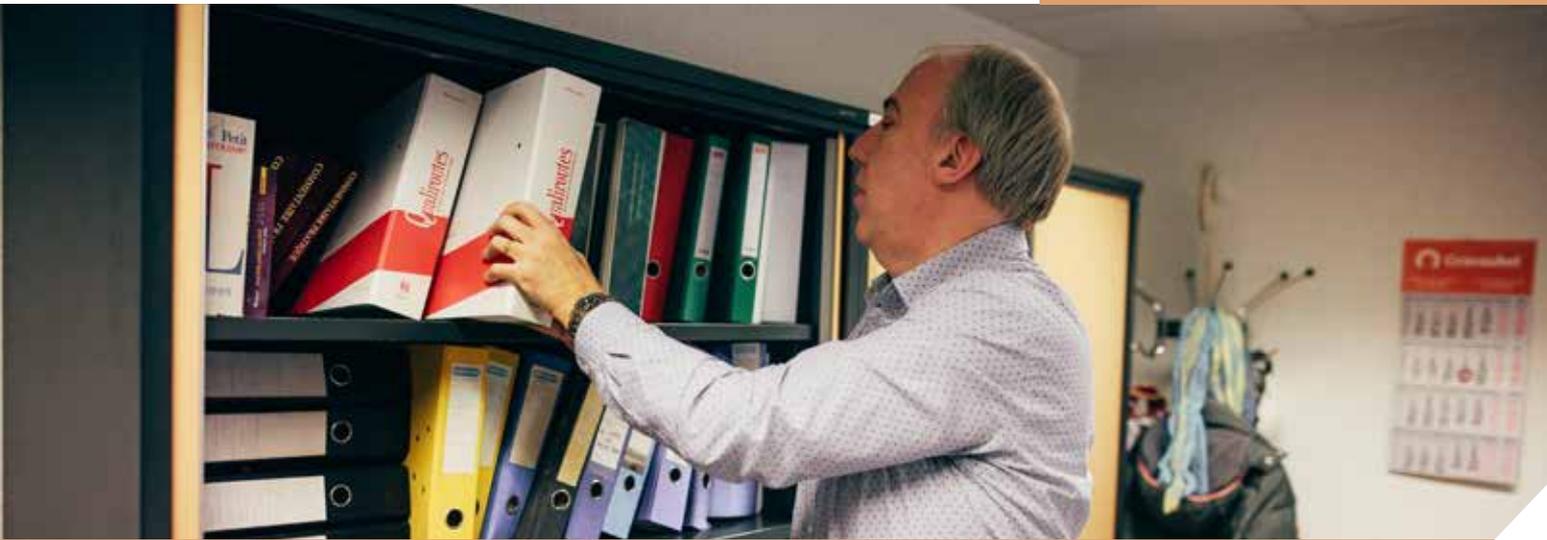
caméras captent en simultané des images de la liaison E40/E25.

CORRESPONDANT BUDGÉTAIRE - DIRECTION DES ROUTES DE LIÈGE

PHILIPPE LINOTTE

A portrait of Philippe Linotte, a middle-aged man with short, light-colored hair, wearing a light blue patterned button-down shirt. He is smiling slightly and looking towards the camera. The background is a blurred indoor setting with green plants. A large, semi-transparent orange triangle is overlaid on the bottom right of the image, containing a quote.

« Les budgets et les marchés publics constituent des matières **complexes** et vivantes. Notre métier implique de les maîtriser parfaitement. »



« Service public : deux mots que nous devons avoir en permanence à l'esprit ! »

Entre comptabilité, gestion de l'aspect budgétaire et des marchés publics, Philippe Linotte agit dans le souci perpétuel d'optimiser les résultats de son service. Un service... public, comme il aime à le rappeler, tant cette notion fait partie intégrante de sa mission.

Sa mission ? Conseiller, résoudre, anticiper

Responsable de son service, Philippe doit gérer les crédits mis à disposition et veiller à respecter les délais de paiement des factures des entreprises. « Ce qui me plaît dans ce métier, c'est la richesse des contacts tant externes qu'internes. Je suis en interaction permanente avec les entreprises, les chefs de district et les chefs de projet. Pour ce faire, je peux compter en permanence sur une équipe efficace et soudée. » Une équipe qui compte notamment une juriste. « Ce qui n'était pas le cas il y a 10 ans... Mais la matière des marchés publics s'est très complexifiée ces dernières années. »

Sa motivation ? Variété des défis, formation permanente et objectif commun

« Une grande partie de mon travail s'effectue en parfaite collaboration - et bonne humeur ! - avec mes contacts. Nous visons le même but : rendre service au public ! » En constante mise à jour de ses connaissances dans les matières qu'il traite, Philippe met aussi en œuvre ses qualités d'écoute, de compréhension, de dialogue, de diplomatie et d'anticipation. « Chaque jour, se présentent de nouveaux défis, des dossiers ardues, des problématiques à résoudre, des matières variées avec lesquelles il faut jongler... C'est passionnant ! »

Service Comptabilité de la Direction des Routes de Liège

Le SPW Infrastructures dispose de budgets répartis suivant la nature des travaux : entretien ou investissement. Chaque direction territoriale reçoit ainsi des crédits à répartir pour des projets gérés par le Service public de Wallonie, pour le réseau routier non structurant, et la Sofico pour le réseau routier structurant :

- Réseau structurant : 874 km d'autoroutes et 1400 km de nationales à grand gabarit

- Réseau non structurant : 5544 km de routes et nationales au trafic moins dense

En collaboration avec les services centraux de la direction générale à Namur, les services « comptabilité, budgets et marchés publics » des différentes directions territoriales sont spécialisés en marchés publics et budgets. Ils assurent le bon suivi de chaque dossier de réservation des crédits.

Des échanges d'expérience

La communauté de correspondants budgétaires

Une communauté des correspondants budgétaires s'est récemment mise en place. 7 collègues des Directions territoriales pour la partie génie civil et 4 correspondants budgétaires pour la partie électromécanique se rencontrent régulièrement. Objectif : optimiser le travail par l'échange d'expériences.

Le groupe de travail relatif à l'audit de la Cour des comptes

Les administrations publiques sont contrôlées de manière ponctuelle par la Cour des comptes : audit de matières bien précises, contrôles après paiements... Après une étude sur place des dossiers, la Cour des comptes émet un projet d'observation. Il arrive que certaines de ces observations soient incorrectes, et il s'agit alors de préparer une réponse officielle au premier président de la Cour des comptes. C'est dans le cadre de cette réponse qu'un groupe de travail a été créé afin de discuter du dernier audit et d'échanger des expériences.



+/- 150-200
marchés passés/an

+/- 21 millions €

Investissement Feder pour 2014-2020

Des travaux d'envergure lancés grâce au fonds Feder

Outre les budgets alloués par la Wallonie, le SPW Infrastructures bénéficie de fonds qui lui permettent de mener à bien des travaux d'envergure. Il s'agit des fonds Feder (Fonds européen de développement régional).

Les projets Feder pilotés par le SPW Infrastructures représentent, pour la programmation 2014-2020, un investissement d'un peu plus de 21 millions d'euros. Durant l'année 2017, les efforts ont été concentrés sur les phases préparatoires et administratives nécessaires au lancement de ces projets.

Quelques projets références

Plusieurs études sont déjà en cours ou en passe d'être initiées, notamment pour les projets relatifs aux portefeuilles de la ZAE de Liège, de la Requalification 2020 de la vallée sérésienne, Intermodalité (La Louvière), la Barre au Centre – le Pont Capitte et Mouscron – Aménagement des voiries au bord de la gare. D'autres projets sont sur le point d'être lancés, comme le projet de Boulevard urbain à Sambreville. Un autre projet bat déjà son plein, celui du portefeuille Namur Innovative City Lab avec l'aménagement de l'espace du Grognon, pour lequel le déplacement des impétrants a déjà pu être réalisé.

+/- 2.500

factures traitées/an sur un total de

21.642 factures pour l'ensemble du SPW Infrastructures

JURISTE DIRECTION DES DROITS DES USAGERS

CÉLINE REUTER

« Nos **conseils** permettent à nos collègues de trouver des réponses à leurs questions concrètes. »



« Nous avons un réel rôle de support ! »

Lundi, 10h. Appel d'un ingénieur. « J'ai une question d'ordre juridique sur le marché public que je suis en train de rédiger. » C'est là que Céline Reuter, jeune juriste active à la Direction des Droits des usagers, entre en jeu.

Sa mission ? Conseiller une solution adaptée aux problématiques de ses collègues

« Mes collègues traitent de matières comme la question des responsabilités, les plaintes des usagers, l'expropriation, le décret impétrants... Moi, mon domaine de prédilection, ce sont les marchés publics. La plupart du temps, je m'assure qu'ils sont passés dans le respect de la réglementation. » Céline complète ses journées par des recherches sur des bases de données juridiques. « Parfois aussi auprès de mes collègues juristes ou ingénieurs, lorsque j'ai besoin d'un avis de terrain. Notre rôle est principalement informatif : nous cherchons des solutions, dans le respect des prescriptions légales. »

Suite à la nouvelle réglementation sur les marchés publics entrée en vigueur en 2017, des groupes de travail, réunissant juristes et fonctionnaires dirigeants, ont été mis en place pour rédiger des documents adaptés permettant aux directions techniques d'agir de manière autonome. « En plus d'optimiser ces modèles, j'effectue également une relecture attentive de certains documents de marché complétés par les directions. »

Sa motivation ? L'autonomie progressive et l'acquisition de connaissances

« C'est mon premier job : je suis très heureuse d'avoir eu cette opportunité alors que je n'avais pas d'expérience. » Bien sûr, notre jeune juriste en réfère encore beaucoup à son directeur. « Mais j'ai de plus en plus d'autonomie, de confiance en moi, d'assurance... Je sais que je peux aussi toujours compter sur mes collègues ! » Céline apprend tous les jours : « Des réunions de rencontre et d'échange sur des questions juridiques sont régulièrement organisées avec tous les juristes du SPW Infrastructures. C'est très enrichissant ! »

Du support, mais pas seulement...

Les compétences de la Direction des Droits des usagers ne se limitent pas à un rôle de support.

Les collaborateurs participent notamment à la rédaction de décrets, comme celui sur la gestion des impétrants. Les impétrants sont les câbles et canalisations qui se trouvent sur et sous les voiries.

Ce décret, entré en vigueur en janvier 2017, vise à informer, coordonner et organiser les chantiers pour éviter les ouvertures intempestives et renforcer la sécurité des travaux effectués en voirie (canalisation de gaz...)

La législation relative aux écocombis

Des juristes, on en retrouve également au sein de la Direction de la Réglementation de la Sécurité routière. Outre les autorisations pour le passage de convois exceptionnels sur le réseau routier régional, les collaborateurs de cette direction ont rédigé toute la législation relative aux écocombis (trains de véhicules plus longs et plus lourds).

Depuis le 1^{er} novembre 2016, les transporteurs souhaitant obtenir une autorisation de mise en circulation d'écocombis dans le cadre d'un projet pilote wallon ont la possibilité d'introduire leur demande auprès de la Direction de la Réglementation de la Sécurité routière. Cette autorisation décrit un seul et unique trajet que l'écocombis doit emprunter.

9.761

demandes pour des convois exceptionnels en 2017

2017

l'année de l'entrée en vigueur de la nouvelle
réglementation sur les marchés publics



INFORMATICIEN SERVICES DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

DONOVAN CORNELIS



« Il est important d'investir dans un **système d'information moderne** pour diminuer les frais de fonctionnement futurs. »



« En tant qu'informaticiens, nous créons les routes de demain ! »

Plus accessible, plus rapide, plus fiable, plus économique... le nouveau système d'information du SPW Infrastructures en préparation devrait permettre un travail plus efficient des agents et une meilleure relation administration-citoyen. Avec deux objectifs majeurs : mobilité et sécurité. C'est à cela que Donovan Cornelis consacre ses journées.

Sa mission ? Analyse et propositions

« D'un côté, les métiers et attentes des utilisateurs évoluent et, de l'autre, nous devons travailler toujours plus efficacement avec des équipes et un budget réduits. » Un nouveau système d'information s'impose donc pour répondre à ces nouvelles exigences. Donovan s'attache à formaliser les besoins métiers et à en recadrer le périmètre. « Cela nécessite de prendre de la hauteur. Avec mon collègue, nous dressons aussi la liste des projets prioritaires. » Certains outils ont ainsi déjà vu le jour : Alfresco (solution collaborative de gestion électronique des documents), la communauté GESDOM, GPS Library (gestion des projets routiers)... « De nombreux projets sont en cours. Un important travail d'analyse - encore non visible par les utilisateurs - a déjà été effectué. »

Sa motivation ? Faire évoluer le système, trouver des solutions à valeur ajoutée directe

« Permettre une gestion fine de nos ressources et l'optimisation de nos interventions tout en réduisant les coûts et en augmentant la satisfaction des usagers, c'est très motivant ! » Avec sa rigueur, sa capacité d'analyse et d'anticipation et son esprit orienté résultat, Donovan réalise également un gros travail de veille technologique. « Un projet met au minimum deux ans pour être finalisé. Avec une vision très long terme, nous devons trouver des solutions faciles à mettre en œuvre et amenant une vraie valeur ajoutée aux utilisateurs. » Son vœu pour l'avenir ? « Que nos gouvernants prennent conscience de la nécessité d'investir massivement dans le système ! »

Le nouveau système d'information du SPW Infrastructures

Un coût...

Une étude réalisée avec des analystes des TIC et des consultants en stratégie informatique a permis d'évaluer les coûts et moyens à mettre en œuvre pour effectuer la modernisation du système d'information du SPW Infrastructures. Résultat : Jusqu'à la migration vers le nouveau système (échéance évaluée à 10 ans), 40 millions d'investissement, 10 millions de maintenance de l'existant et 10 millions d'engagement de personnel informatique seront nécessaires.

Une méthode...

Afin de rationaliser son système d'information et de répondre au nouveau besoin d'efficacité, le SPW Infrastructures, en collaboration avec le DTIC, a réalisé une démarche dite d'urbanisation. Celle-ci propose de comparer le système d'information à une ville comprenant des zones, des quartiers et des îlots, puis d'appliquer une méthodologie proche de celle de l'urbanisation traditionnelle pour gérer l'organisation. Objectif : rendre le système plus réactif et plus flexible !

Quelques projets de digitalisation en route...

Better Street : une meilleure gestion des incidents routiers

- Des garde-routes prennent des photos des incidents qu'ils rencontrent : trous, glissières embouties, feux de signalisation en panne...
- Ces images géolocalisées sont envoyées à la centrale.
- Des équipes sont envoyées sur place pour résoudre le problème.
- Le chef de district a une vue globale des travaux réalisés et à réaliser.

Better Street est actuellement en phase de test dans 6 districts pilotes.

GAP : la gestion des actions et du patrimoine

GAP entend combler des besoins complémentaires à ceux de Better Street. Là où Better Street s'attache à gérer l'entretien curatif, GAP aura pour objectif de s'occuper de tout type d'entretien sur le réseau routier et de devenir le référentiel du patrimoine routier. Dans le futur, une offre de service plus poussée permettra même la dématérialisation des signalisations : une voiture intelligente pourra se connecter à la source de données pour connaître la limitation de vitesse, par exemple.

Nouveau portail infrastructures : un site web tout neuf déployé en 2018

Grâce à ce portail, le citoyen pourra interagir avec l'administration sur les différentes thématiques de la route (entretien, sécurité, espaces verts...), sera informé de la résolution des problèmes signalés, accédera plus facilement aux services (Météoroutes, Trafiroutes...) et obtiendra une réponse à ses questions spécifiques.

6

districts pilotes utilisent l'application Better Street.



Modernisation du système d'information informatique

40 millions d'investissement

10 millions de maintenance de l'existant

10 millions d'engagement
de personnel informatique



UN SYSTÈME PLUS RÉACTIF
ET FLEXIBLE GRÂCE À LA
DÉMARCHE D'URBANISATION

GÉOTECHNICIENNE- DÉPARTEMENT DES EXPERTISES TECHNIQUES

SARAH GEENINCKX



« Tout chantier routier est lié au sous-sol. Notre mission est de **conseiller** les ingénieurs sur base des analyses que nous effectuons. »



« Une route, c'est comme une maison : ses fondations sont essentielles ! »

C'est ce que Sarah Geeninckx, géologue active depuis 12 ans au SPW Infrastructures, s'attache à faire comprendre à ses collègues ingénieurs : l'importance capitale de la géologie dans la chaîne de décisions sur un chantier routier. Une mission difficile car le sous-sol peut réserver quelques surprises...

Sa mission ? Intervention en amont, conseil et réactivité

« La géotechnique n'est pas une science exacte, au grand dam de mes collègues ingénieurs ! » sourit Sarah. « En tant qu'expert, j'émet des hypothèses sur base de chiffres récoltés à partir d'essais et de forage, d'étude de cartes, d'analyse d'anciennes données et de mon expérience. » De ces hypothèses découlent des pistes de solutions pour construire des ouvrages pérennes. Ces conseils sont souvent prodigués en amont du chantier, mais il n'est pas rare de devoir ajuster l'ouvrage en cours de route suite à l'apparition de nouvelles données. « Il est essentiel de ne rien négliger et de bien faire comprendre l'utilité de l'adaptation, auprès des entrepreneurs comme auprès de mon équipe. » Une équipe pluridisciplinaire composée d'ingénieurs civils en construction, d'ingénieur des mines ou en hydrologie. « Tout ce petit monde - très masculin ! - a un lien avec le sous-sol. »

Sa motivation ? Le terrain : entre découvertes et défis

« Être en contact avec le terrain, c'est essentiel et... génial ! Je visite des endroits incroyables auxquels la plupart des gens n'ont pas accès ; j'ai pu descendre dans des anciennes carrières sur une échelle de 30 m... Mon métier nécessite donc un certain goût de la découverte, voire de l'aventure ! » La curiosité est ainsi une qualité de base pour Sarah, tout comme l'art de s'adapter : « La nature est infiniment variable. Tous les jours surgit un problème différent. C'est difficile et passionnant en même temps ! »

Département des Expertises techniques

La Direction de la Géotechnique est une des 6 directions du département des Expertises techniques. L'une des missions de cette dernière est d'apporter une expertise technique dans différentes matières (béton, structures métalliques, marquages et matériaux routiers) et domaines (conception, calculs et inspection d'ouvrages d'art, conception routière...).

Certaines directions proposent leur expertise à d'autres directions générales du SPW (notamment la DGO2 pour les voies hydrauliques et les aéroports) ainsi qu'aux communes.

Contournement de Couvin : quand le sous-sol joue des tours

Hier : une forêt. Aujourd'hui : un chantier immense. Demain : une nouvelle autoroute. Issu d'un projet de mobilité européen, ce chantier exceptionnel a pour objectif de réduire considérablement le transit de poids lourds dans le centre-ville de Couvin.

Le rôle de la Direction de la géotechnique

Elle est intervenue plusieurs années - voire dizaines d'années - avant les travaux pour vérification de la stabilité du sol avant et après excavation. Elle apporte son expertise en termes de matériaux de déblai avant la construction des ouvrages d'art et le coulage du béton.

Et en cas d'imprévu en cours de chantier ?

Après réflexion, les experts de la direction proposent des solutions adaptées avec l'objectif de pérenniser l'ouvrage. Dans le cas du contournement de Couvin, le sous-sol a amené son lot de surprises. Les parois prévues initialement ont notamment provoqué des effondrements. L'analyse géotechnique a indiqué que la roche n'était pas capable de soutenir le vertical initialement imaginé. Il a donc fallu excaver 2.000.000 m³ supplémentaires de roche afin de réduire l'inclinaison de la pente. Et d'y adapter tous les ouvrages d'art... Tout cela a entraîné du retard dans l'exécution du chantier mais a permis d'assurer la sécurité des travailleurs et des futurs usagers de la route. Car telle est la raison d'être de ce département : trouver des solutions pour que le chantier continue et offre au final au citoyen une solution qualitative de mobilité.

Un chantier hors normes

- Budget initial : 130.000.000 €
- Tranchée de 30 m creusée, 6.000.000 m³ de roches transportés par des camions d'une capacité de 65 tonnes
- 2x2 bandes d'autoroute, soit près de 14 km de nouvelles voiries
- Début des travaux en 2012 - Fin de l'ensemble du chantier en 2019. La première phase du contournement (la création d'un tronçon de 4 kilomètres d'autoroute) a été inaugurée le 17 octobre 2017.

Près de
14

km de nouvelles voiries



Que deviennent les terres excavées ?

Elles sont réutilisées pour créer des remblais sur le même chantier.

Objectif : éviter leur transport en camion vers les déchetteries, ce qui endommagerait les routes.

130 millions €

BUDGET DU CHANTIER
DU CONTOURNEMENT DE COUVIN

AGENT DE POLICE JUDICIAIRE

NICOLAS FAUVILLE



« Notre mission de **préservation du domaine public** est très utile en matière de sécurité et d'environnement. »



« Êtant agronome de formation, je suis très sensible à la préservation de l'environnement ! »

Compétente sur les routes régionales et autoroutes wallonnes, la police communale recherche et constate des infractions routières et environnementales. Préserver l'environnement, c'est d'ailleurs ce qui a séduit Nicolas Fauville lorsqu'il a postulé au SPW Infrastructures.

Sa mission ? Constater des infractions liées à la préservation du domaine public

Pour tout abandon de déchets, affichage intempestif, dégradation ou occupation du domaine public, la police communale intervient et exige le paiement d'une amende. « À titre d'exemple, une poubelle abandonnée coûte 150 €, un jet de mégot 100 €. » L'autre mission de Nicolas consiste à vérifier, lors de contrôles routiers, la surcharge des poids lourds. « Nous pouvons contrôler tout véhicule circulant sur le domaine public. Nous les pesons essieu par essieu grâce à nos balances fixes installées sur 6 axes d'autoroute. » En cas de surcharge, le déchargement total ou partiel, une immobilisation de 96h, un retrait de permis et/ou le paiement immédiat d'une amende peuvent être ordonnés. « Comme tout agent de police, nous pouvons effectuer des interpellations, demander la carte d'identité et les documents de bord... » Une vingtaine d'agents sillonnent ainsi les routes wallonnes.

Sa motivation ? La répression, oui ! Mais en sensibilisant...

« L'abandon de déchets est intolérable ! Pour moi, il est donc essentiel, en marge de la répression, de sensibiliser le citoyen aux dégâts qu'il cause. Même chose pour les chauffeurs qui roulent sans frein ou avec des charges non arrimées : il s'agit de vraies bombes lâchées sur la route ! Leur expliquer les enjeux en matière de sécurité, c'est aussi notre job. » Un job pour lequel l'agent communal est formé en techniques d'audition, self defense, anglais, législation... « Ces formations nous permettent d'appliquer la loi sans discrimination ou préjugé, de garder notre sang-froid dans des situations tendues, de respecter scrupuleusement les procédures... Après l'examen, nous prêtons serment. »

Quelques nouveautés liées au métier de policier domaniale

Des compétences accrues pour les agents

de la police domaniale

Suite à la 6^e réforme de l'État, les agents domaniaux contrôlent désormais la masse maximale autorisée d'un véhicule, un élément essentiel pour la sécurité. Dans le même ordre d'idée, l'agent peut également profiter du contrôle de poids pour faire des vérifications de type contrôle technique, notamment au niveau de l'arrimage. Cette mission est effectuée en collaboration avec le GOCA qui bénéficie d'un dispositif mobile pour un contrôle technique approfondi.

Le cumul des amendes

Certaines sociétés sont des récidivistes... Actuellement, si le véhicule est en infraction en termes de surcharge et dépasse en plus la masse maximale autorisée, seule l'amende liée à cette dernière doit être payée, avec un plafond de 7500 € par an. Depuis mai 2018, le cumul des amendes est possible. Les entreprises ont eu un an pour s'adapter à cette nouvelle mesure.

Les balances mobiles

Un marché est sur le point d'être lancé pour disposer de balances mobiles. Idée : traquer les chauffeurs en infraction qui évitent sciemment les 6 aires d'autoroute actuellement aptes à réaliser les contrôles.

Le WIM (Weight In Motion)

La détection d'un véhicule en surcharge était auparavant réalisée « à l'œil ». Le véhicule recevait ensuite l'injonction de se garer sur l'aire d'autoroute sur laquelle il était contrôlé, parfois sans résultat. Aujourd'hui, un nouveau dispositif, le WIM, a été installé en amont des aires de Nil-Saint-Vincent, Courrière, Milmort, Maizières et Habay-la-Neuve. Il s'agit d'un portique qui envoie les données de vitesse et de poids des véhicules, et alerte ainsi les équipes d'agents placées sur l'aire. Grâce à ce système, presque tous les contrôles se révèlent positifs.



96h

c'est le temps maximal d'immobilisation d'un poids lourd

La 6^e réforme de l'État permet désormais
aux agents domaniaux de contrôler la masse
maximale autorisée des poids lourds.



ATTACHÉE INFRASTRUCTURES SPORTIVES SUBSIDIÉES

FRANÇOISE BECKERS

A portrait of Françoise Beckers, a woman with blonde hair, wearing a black and white patterned coat and a black scarf. She is standing by a swimming pool, with her hand resting on a metal railing. The background shows a swimming pool with lane markers and red and white triangular flags hanging from the ceiling. A large teal diagonal graphic is overlaid on the bottom right of the image.

« Infraspports, c'est d'abord
une aide financière. Mais
c'est aussi un réel service
d'**accompagnement** ! »



« La routine ? Je ne connais pas ! »

Avec son diplôme de licenciée en Éducation physique (aujourd'hui on dirait « Master en Sciences de la motricité ») obtenu à l'ULg, Françoise Beckers entre chez Infrasports en septembre 1994 en tant qu'attachée responsable du secteur de Liège.

Sa mission ? Coordination et solutions

Françoise coordonne une équipe de 3 personnes : une secrétaire et deux agents techniques, un architecte et un contrôleur de chantier. « Ma mission première consiste à analyser les dossiers introduits par les maîtres d'œuvre sur les plans fonctionnels, sportifs, financiers et administratifs. » Chaque jour, elle les fait profiter de son expérience et de ses connaissances techniques liées au domaine sportif. Objectif : proposer des solutions efficaces et pertinentes aux problématiques spécifiques à chacun des projets qui lui sont soumis. « Mais ce n'est pas tout : nous actualisons également en permanence la base de données Cadasports ou participons à des groupes de travail, notamment dans le cadre du plan piscine et du plan football. »

Sa motivation ? Apprendre, collaborer et servir

« Avec une formation comme la mienne, je n'imaginais pas devenir fonctionnaire... et que cela soit si passionnant ! » Sur le terrain la moitié du temps, Françoise apprécie particulièrement les rencontres et la diversité des projets à suivre. « Le monde du sport est en perpétuelle évolution ! J'apprends chaque jour. » Les rencontres sont également un point fort de son job. « Pour atteindre un résultat optimal, nous travaillons en collaboration étroite et de manière transversale avec les acteurs de terrain et divers organes comme l'ADEPS, l'AES (Association des établissements sportifs), les fédérations sportives... » mais aussi avec d'autres services institutionnels dans le cadre de projets cosubsidiés.

Infrasports : un vrai service public

Infrasports alloue des **subventions** aux pouvoirs locaux et aux groupements sportifs pour leur permettre de construire, d'acquérir, de rénover ou d'équiper leurs infrastructures sportives, récréatives et de loisirs.

Au-delà de cet apport financier, Infrasports a une **véritable mission de conseil** auprès des demandeurs. La direction a notamment développé des fiches utiles reprenant toutes les spécificités des bâtiments liés à chaque sport. Permettant d'éviter au demandeur de contacter chaque fédération spor-

tive (ou de lui garantir l'homologation des installations sportives en cas de compétition). Quant aux architectes, pas toujours au fait des spécificités liées aux bâtiments sportifs, ils apprécient également de collaborer avec Infrasports.

Conseils avisés, disponibilité, recherche de solutions pertinentes en termes de fonctionnalité du bâtiment, d'accès PMR, de performances énergétiques... Toutes ces qualités positionnent Infrasports comme un **organisme de référence en matière d'infrastructures sportives**.

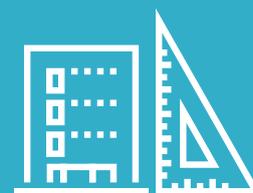
La piscine communale de Waremme : un projet novateur

Réfection de la toiture et des plages, nouvelle structure portante, isolation, réfection des sols des vestiaires, éclairage optimisé, systèmes de ventilation dernier cri : excepté les bassins, tout a été renouvelé à la piscine de Waremme. Le tout dans le respect le plus strict des nouvelles normes énergétiques et des exigences liées au décret régional relatif aux conditions sectorielles concernant les bassins de natation.

Deux dossiers avaient été rentrés chez Infrasports : l'un pour la réfection de la toiture, le second pour le reste des travaux. Grâce à un subside de plus de 2 millions d'euros, l'ensemble du chantier a pu être réalisé pour un résultat bluffant, notamment dû aux finitions en bois et à un apport de lumière savamment réfléchi. Outre les grandes baies vitrées laissant la part belle à une luminosité naturelle - sans pour autant gêner les nageurs ou le travail des maîtres-nageurs -, l'éclairage LED propose des scénarios d'intensité lumineuse variant selon les utilisations de la piscine et la lumière extérieure.

Et ce n'est pas fini...

Des travaux à venir feront l'objet d'une nouvelle demande de subsides à Infrasports : construction d'un sauna extérieur, rénovation de la salle de gonflage des bouteilles pour la plongée et installation d'un toboggan.



18

mois de travaux
(avril 2015-novembre 2016)



Sa grande qualité architecturale a permis à la piscine de Wareme de remporter, en octobre 2017 lors du salon mondial des professionnels de la piscine *Piscina & Wellness Barcelona*, l'award de la « **Meilleure rénovation 2017** ».



INVESTISSEMENT GLOBAL

3 millions €

dont 2,231 millions € de subsides RW

Le plan piscine : de nombreux projets sur le plot de départ

Dans les prochaines années, de nombreuses piscines wallonnes subiront un lifting. Le plan piscine du Gouvernement wallon prévoit en effet la réhabilitation du parc des piscines wallonnes pour un budget de 110 millions d'euros (55 millions de subsides et 55 millions en prêt sans intérêt). Indépendamment de ce plan, la direction des infrastructures sportives continuera à participer à la rénovation des piscines wallonnes.

Quelques missions de la Direction des Infrastructures sportives

La direction des Infrastructures sportives est une des 5 directions du Département des Infrastructures subsidiées dont la mission principale est d'assister et de conseiller les pouvoirs locaux dans la mise en oeuvre de leurs projets (voiries, bâtiments...)

L'ensemble du département en 2017, c'est aussi :

- La mise à jour permanente et la promotion de Cadasports, la base de données des infrastructures sportives subsidiées présentes sur le territoire wallon et mise à disposition des pouvoirs locaux et du citoyen. Une application mobile verra le jour en 2018
- Près d'un million d'euros de subsides pour l'installation de stationnement vélos à proximité des lieux de pratique sportive-5,5 millions d'euros investis dans l'entretien (21 kilomètres), la construction (15 kilomètres), la signalisation (195 kilomètres), les itinéraires cyclables de longue distance. 35 000 cartes RAVeL ont par ailleurs été distribuées
- La gestion de 409 projets de voiries en cours de réalisation, la validation de 662 propositions d'investissements communaux pour les années à venir : l'ensemble représente plus de 500 millions d'euros d'investissement dans le cadre des plans d'investissements communaux
- Le lancement du plan arbres : référencement de l'ensemble des arbres d'alignement morts, malades ou moribonds



+/- 1 million €

pour des parkings vélo près des
infrastructures sportives

110 millions €

pour rénover les piscines wallonnes

ARCHITECTE DIRECTION DES BÂTIMENTS SUBSIDIÉS

HÉLÈNE RENARDY



« Le Centre Perex 4.0 sera
un projet exemplaire en
termes de **développement
durable.** »



« Mon métier ? Une belle découverte ! »

Loin des bureaux d'architecte auxquels elle se destinait en entamant ses études, Hélène Renardy exerce aujourd'hui la fonction d'architecte à la Direction des Bâtiments subsidiés. Un métier qui comble ses attentes tant humaines que techniques.

Sa mission ? Entre expertise et suivi de projet

« Le SPW Infrastructures est naturellement associé aux infrastructures routières, alors qu'on s'occupe également des bâtiments ! » La mission première de l'équipe consiste ainsi à subsidier, conseiller et accompagner les pouvoirs locaux pour mener à bien leurs projets de construction ou de rénovation. « En ce qui me concerne plus particulièrement, je mets à leur disposition mon expertise technique et juridique pour le suivi du chantier, des décomptes... »

L'équipe de 6 personnes est chargée de suivre les projets subsidiés dans plus de 200 communes wallonnes. Elle travaille également pour les directions territoriales et, dans le cadre des plans triennaux, avec les provinces.

Certains bâtiments remarquables font l'objet de fiches de présentation. « L'objectif est de donner plus de visibilité à nos réalisations tout en expliquant en quoi on peut aider les pouvoirs locaux. »

Sa motivation ? Rencontrer, évoluer, aider

« Cette fonction était pour moi une réelle opportunité : en plus de comporter une part humaine aussi importante que la part technique, elle me permet de travailler sur des projets architecturaux très variés et parfois même exceptionnels, comme le nouveau Centre Perex 4.0. » Ce projet innovant a également été l'occasion pour Hélène d'en apprendre plus sur les gestions routière et fluviale. « C'est très enrichissant ! Acquérir de l'expérience est essentiel pour pouvoir anticiper des problèmes éventuels et prendre les bonnes décisions sur chantier. »

Direction des Bâtiments subsidiés : un appui vers l'extérieur et en interne

Cette Direction gère les projets de construction, de rénovation ou d'aménagement de bâtiments et abords directs, émanant aussi bien des pouvoirs locaux que des districts routiers. Elle opère dans le cadre du PIC (programme d'investissements communaux) et gère les dossiers en cinq étapes : demande de PIC, avis sur le projet, attribution, chantier et décompte final. Par l'expertise de ses collaborateurs, elle apporte une réelle plus-value aux pouvoirs locaux en termes d'appuis administratif et technique.

Programmation 2017-2018* :

- Stade PIC : 722 projets, 11 % BAT
- Stade projet : 102 projets, 10 % BAT
- Stade attribution : 17 projets, 13 % BAT
- Montant global octroyé : 93.125.523,00 €
- Montant adjudication : 2.504.098,57 €

* Chiffres au 20/11/2017

Perex 4.0 : la gestion « high-tech » des infrastructures wallonnes routières et fluviales

La mobilité de demain passera par des infrastructures de qualité. C'est dans ce contexte qu'un nouveau Centre Perex 4.0, à la pointe en matière de nouvelles technologies, verra le jour à l'horizon 2019 à Daussoulx.

Le Centre Perex (gestion du trafic) est une des 5 directions du Département de la Sécurité, du trafic et de la télématique routière.

Agrandir, rénover et upgrader en profondeur

Le centre Perex sera agrandi, rénové et « upgradé » en termes de fonctionnalités. Il sera également équipé d'un nouveau parc informatique centralisé permettant de mieux contrôler et sécuriser les réseaux (auto)routier et fluvial en temps réel, de surveiller leur état et leur fonctionnement pour les maintenir à un niveau de qualité constant.

Objectifs sécurité et mobilité

Ce développement moderne et efficace de « réseaux intelligents » entend améliorer la sécurité, la mobilité et l'information des usagers. Grâce aux nouveaux équipements électromécaniques, télématiques et informatiques, il sera en effet possible d'agir en temps réel sur le trafic et de faire remonter plus rapidement les informations.

Nouveau : une permanence fluviale

Un nouveau centre névralgique fluvial fera partie intégrante du futur centre Perex 4.0. Il assurera le contrôle et la surveillance de l'état du réseau fluvial et des ouvrages d'art hydrauliques wallons (écluses, barrages, ascenseurs...).



Planning du chantier :

- Août 2017 : Permis d'urbanisme
- Septembre 2017 : Pose de la première pierre
- Octobre 2018 : Fin du chantier « extension »
- Avril 2019 : Fin du chantier « rénovation »

BUDGET DES TRAVAUX :

30 millions €

(10 millions € pour le bâtiment/10 pour les équipements informatiques/10 pour les équipements de terrain)



Un projet axé développement durable

Le nouveau bâtiment passif bénéficiera d'une isolation thermique poussée et d'une étanchéité quasi parfaite. Il correspondra aux standards Nearly Zero Energy Building (Bâtiment à consommation d'énergie quasi nulle). Grâce aux panneaux photovoltaïques situés sur son toit et à la récupération de la chaleur émise par le data center, cette nouvelle aile aura une consommation particulièrement faible en énergie qualifiée de « zéro énergie ». Quant à l'ancien bâtiment, grâce aux interventions sur son enveloppe extérieure et ses équipements de chauffage et de ventilation, il répondra aux standards énergétiques actuels.

Une architecture « tranche napolitaine »

La nouvelle structure sera composée de 5 niveaux d'une surface moyenne de 800 m². Chacun se différenciera en façade par une déclinaison d'aluminium et par une avancée ou un alignement de son volume. L'ancienne construction, elle, bénéficiera d'un sérieux « lifting » pour offrir une vision unifiée des bâtiments.



SURFACE DE L'EXTENSION :

+/- 4.000 m²

CONCLUSION

Vous venez de le découvrir à la lecture de ce rapport : il existe, au sein du SPW Infrastructures, une grande diversité de métiers. Cette liste n'est pas exhaustive. De nombreux agents se cachent derrière d'autres fonctions tout aussi variées.

Tous ces collaborateurs ont un point commun : ils travaillent au service du public, dans l'intérêt des usagers. L'utilisateur est en effet au centre des préoccupations du Service public de Wallonie. Le 26 mai 2016, le Gouvernement wallon et les mandataires de l'Administration wallonne ont d'ailleurs adopté le Contrat d'administration, véritable feuille de route du Service public de Wallonie (SPW) pour les années à venir, jusqu'en 2020.

Une Administration proche, à l'écoute de ses usagers, dispensant un service de qualité, simple et tournée vers le numérique, agile et harmonisée, avec des fonctionnaires compétents, impliqués et motivés. Tels sont les principes prônés par ce contrat.

L'année 2017 étant consacrée à l'orientation usagers, nous avons souhaité mettre l'accent, dans cette publication, sur la mise en valeur de nos métiers et de notre expertise au service des usagers des routes et autoroutes régionales, ainsi que de nos partenaires, pouvoirs locaux, associations ou entreprises avec lesquels nous travaillons en étroite collaboration.

L'objectif de ce rapport d'activités n'est pas simplement d'énumérer les activités marquantes de l'année écoulée, mais de montrer que l'Administration wallonne a un visage humain. Au quotidien, ce sont près de 1.800 fonctionnaires du SPW Infrastructures qui travaillent à votre service dans toute la Wallonie !

Nous espérons que vous aurez pris plaisir à parcourir ces quelques pages.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes, spanning the width of the page. The lines are evenly spaced and extend across most of the page's width, leaving a margin on the right side. The lines are a light yellow color, matching the overall theme of the page.

