



Rapport d'activités 2022

SPW Mobilité et Infrastructures



Wallonie





Editeur responsable
Etienne Willame, Directeur général
Dépot légal: 2952-8917 (N)
Juin 2023

Texte
Peps communication - Sabrina Gaspari

Photos
© SPW - Olivier Giljean • © SPW - Jean-Louis Carpentier • © SPW - Fabrice Henry
© SPW - Cedric Malherbe • ©WBT - Bruno D. • © AdobeStock

Une question ?
Ne cherchez plus :



www.wallonie.be
<https://infrastructures.wallonie.be>
<https://mobilite.wallonie.be>



Avant-propos	8
Le SPW Mobilité et Infrastructures	10
Ses missions	12
Sa chaîne de valeur	13
Sa structure	13
Sa vision stratégique	14
Le plan de relance et la vision past 2030 comme axes stratégiques	14
Des outils de pilotage comme feuille de route	16
- La Stratégie Régionale de Mobilité	16
- Le Plan Mobilité et Infrastructures pour Tous 2020-2027	16
- Le Plan Wallonie Cyclable	17
Projets 2022	18
Je suis un utilisateur des voies d'eau	20
Le projet de réseau Seine-Escaut	23
Le projet Seine-Escaut prend vie en Wallonie	25
Ouverture de la Sambre sur la capitale du Pays Noir	28
Première étape de franchie dans la rénovation du site éclusier d'Ampsin-Neuville	30
L'ascenseur de Strépy-Thieu a fêté ses 20 ans !	32
Une gestion de l'eau efficace face à la sécheresse	34
Des écluses téléconduites pour une optimisation du transport fluvial !	36
Nouvelle méthodologie d'inspection des ouvrages d'art hydrauliques	38
La Direction de la Réglementation et du Contrôle des voies hydrauliques se dote de deux nouvelles entités d'art hydrauliques	40
Le site « hydrométrie », la nouvelle référence de l'hydrologie en Wallonie !	42

je suis un utilisateur de la route **44**

Éducation à la mobilité et à la sécurité routière (EMSR) au sein des écoles primaires et secondaires	46
Unité de contrôle routier : maîtrise et expertise dans la recherche et le constat des infractions techniques en matière de sécurité routière	48
Le contrôle technique des véhicules de catégorie L	50
SAGT : le nouveau système d'aide à la gestion du trafic routier	52
Plan lumières 4.0 : un projet d'éclairage intelligent sur la durée	54
Radar	55
ITS	55
Le plan tunnels	56
L'inspection des ouvrages d'art par drone	58
Pesage intelligent: WIM pour Weigh In Motion	59
CLADAROC : identification et classement de dangerosité des parois rocheuses	60
Les bassins d'orage font peau neuve	62
La route de la laine: un projet complexe, mais capital pour toute une région	64
Nouvel échangeur des Trois Burettes	65
Modernisation de la RN275 à hauteur de Rixensart	65
Réhabilitation des revêtements entre Messancy et Wolkrange	66
Renforcement de la sécurité aux alentours de l'école de Pessoux	67
N61 – Limbourg - réhabilitation de la traversée de Dolhain	67
Réhabilitation du viaduc d'Huccorgne	68
Optimisation du service aux usagers	70
Programmation FEDER 2021-2027	71
Réunion de la plateforme transport	71

je suis un adepte de la mobilité active **72**

2022 - Une année riche pour les modes de transports actifs	72
À pied ou à vélo, tous à l'école !	75

je suis un utilisateur des transports en commun	76
Réforme du décret relatif aux services de taxis et de location de voiture avec chauffeur	76
Poursuite du redéploiement de l'offre de transport en commun en Wallonie	78
Déploiement des MobiPôles et MobiPoints	79
Étude des bassins de mobilité	80
Le bus à haut niveau de service (BHNS) du sud de Charleroi : réinventons la mobilité !	82
Transport scolaire – objectif modernisation !	84
je suis une Commune	86
180 millions d'euros investis dans 183 projets de rénovation énergétique des bâtiments publics communaux et des infrastructures sportives	87
PIMACI – le Plan d'Investissement destiné à accompagner les communes dans leurs politiques piétonne, cyclable et d'intermodalité	88
Un marquage coloré pour mieux identifier les zones 30 aux abords des écoles	89
je suis une entreprise	90
Plan Stratégique Numérique	91
NAP-ITS : le point d'accès national belge pour les systèmes de transport intelligent	92
La journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie	94
La stratégie régionale de la mobilité des marchandises (SRM/M)	95
je suis utilisateur aéronautique	96
Plans d'exposition au bruit (PEB) et plans de Développement à long terme (PDLT)	97
Focus sur les Foreign Object Debris (FOD)	98

je suis un agent du SPW Mobilité et infrastructures	100
Le travail hybride	101
SYFADIS : pour un meilleur accompagnement des agents dans leur parcours de formation	102
La Gestion des Actions et du Patrimoine (GAP)	103
Sensibilisation du personnel aux analyses de risques et analyse des besoins de la ligne hiérarchique en matière d'organisation du travail	104
Mise en place des relais com	105
Le rôle de Project Management Office	106
Développement d'outils numériques	106
L'application AVARIES WEB	107
Géolocalisation (téléfleet) : un outil moderne de suivi et de gestion du parc de véhicules	108
De nouvelles solutions informatiques : WBFIN & OMEGA – EXPRESSUM	109
25 millions € investis dans la rénovation des bâtiments du SPW Mobilité et Infrastructures	110

Chers lectrices et lecteurs,

C'est avec un réel plaisir que j'ai l'honneur de préfacer ce rapport d'activités du SPW Mobilité et Infrastructures (SPW MI). Un rapport d'activités constitue toujours un document important pour une organisation. Il s'agit en effet de dresser le bilan d'une période écoulée et de mettre en lumière des actions et projets qui concrétisent la vision et les missions de l'entreprise. Mais l'ouvrage que vous tenez entre les mains ou que vous parcourez sur un média digital est particulier à plus d'un titre.

Tout d'abord parce qu'il constitue le premier exercice issu de la création du SPW Mobilité et Infrastructures. Souvenons-nous que cette Direction Générale du Service public de Wallonie, fruit de la fusion de deux grandes structures distinctes, fut décidée et organisée dans ses principes en un temps record à la charnière des années 2018 et 19.

Dimensionnée et structurée, mais tout restait à faire! Animer au jour le jour cette nouvelle organisation, accompagner chacun et chacune dans la transformation, matérialiser les synergies et complémentarités, furent des défis de tous les jours. Concevoir un organigramme est une chose. Déployer les conditions afin que chacune et chacun puisse y trouver sens à son action en est une autre.

Le tout au service de nos usagers et des missions de service public qui nous animent intrinsèquement.

Ce rapport d'activités 2022 illustre à souhait l'ampleur de la tâche réalisée en quelques dizaines de mois à peine. Il s'agit incontestablement du fruit de la mobilisation des compétences et du volontarisme des près de 4.000 collaboratrices et collaborateurs du « MI » ! Et ces trois dernières années ne furent pas comme toutes les autres. Il s'agit là de la seconde dimension que je souhaite mettre en exergue.

Les crises se sont ainsi succédé.

La Covid et son lot d'incertitudes, de craintes, de chamboulements dans nos pratiques et habitudes. Il a fallu concilier au jour le jour le maintien de l'exercice de nos missions avec la nécessaire préservation de la santé de nos collaboratrices et collaborateurs.

Les dramatiques inondations qui ont durement touché notre territoire. Anticiper, réagir, réhabiliter puis reconstruire. Autant de défis qui ont été – et qui sont encore – relevés par les équipes du SPW MI.

Enfin, les effets directs et indirects de la situation géopolitique internationale ont eu un impact significatif sur bon nombre de nos activités.

Bref, un processus de fusion opéré dans un environnement incertain, changeant et aléatoire.

Quelle fierté de vous partager un rapport d'activités dans un tel contexte. Fierté du travail, de l'abnégation et du professionnalisme des équipes du SPW MI. Rappelons-nous que derrière chaque département, direction, cellule ou service, il y a des collaboratrices et des collaborateurs. Ils et elles œuvrent quotidiennement – parfois 7/7 H24 – à la concrétisation de nos missions, au service de nos publics cibles : ce qui constitue une première clef de lecture de ce rapport d'activités.

Mais également au travers de projets phares portés par chaque entité du SPW MI : une autre clef de lecture qui témoigne à souhait de la diversité tout autant que de la cohérence de notre action.

Etienne Willame
Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures

LE SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

FUSIONNER POUR MIEUX SERVIR !

Le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) est né en 2019 du regroupement de la Direction Générale des Routes et des Bâtiments avec celle de la Mobilité et des Voies hydrauliques.

Cette fusion est le résultat d'un travail de modernisation profonde des administrations régionales de la mobilité et des infrastructures

En effet, en dix années d'existence, le SPW a vu son cadre modifié à plusieurs reprises notamment en raison du transfert de compétences lié à la 6e réforme de l'État.

Cette nouvelle structure mise sur la cohérence et l'efficacité pour mieux répondre aux enjeux de mobilité au travers d'infrastructures de qualité et d'un système de transport performant, innovant et respectueux de l'environnement.

Aujourd'hui ce sont près de 4.000 agents du SPW Mobilité et infrastructures qui travaillent aux quatre coins de la Wallonie pour relever ce défi et remplir leurs missions de service public.



Ce processus de fusion aura été un des projets stratégiques majeurs du Service public de Wallonie. La tâche titanesque que cela a représenté en termes de logistique et de gestion des ressources humaines aura été à la hauteur de l'enjeu.

Quatre ans plus tard, notre organisation doit encore travailler au renforcement de sa cohérence interne et au développement de synergies entre ses services et ses agents. En outre, au regard de sa position centrale en Wallonie sur ses cœurs de métiers, nous ambitionnons de renforcer encore son rôle d'autorité, de conseil, d'expertise et de prospective dans le domaine de la mobilité et des infrastructures. Dans ce contexte, la question du numérique et de l'intelligence artificielle offre de nouvelles perspectives quant à notre façon d'exercer nos différents métiers (recours aux logiciels d'aide à la décision, travail à distance, etc.). Ces prochaines années seront l'occasion de développer et de recourir davantage à ces outils dans une perspective d'innovation.

*Comité de Direction
du SPW Mobilité et Infrastructures*



SES MISSIONS

Le SPW Mobilité et Infrastructures constitue un acteur central du système de transport wallon. Son action porte tant sur la mobilité des personnes que des marchandises dans une perspective de fluidité, d'accessibilité, de sécurité, de santé mais également de transfert modal.

Il développe des stratégies cohérentes et des projets innovants en matière de mobilité à même de rencontrer les besoins sociaux, économiques, environnementaux et climatiques de la Région

Il régule et règlemente de nombreuses facettes du transport de personnes et de marchandises et ce, tant pour ce qui concerne la qualité des véhicules, de la formation et des aptitudes à leur manœuvre qu'en matière de règles de circulation.

La gestion des infrastructures régionales routières, des voies navigables et de télécommunications mais également d'ouvrages d'art et de barrages réservoirs constitue un volet important de son cœur de métier. Développer et réhabiliter ces réseaux et ouvrages, en assurer une maintenance préventive et curative optimale constituent des activités clefs.

L'exploitation de ces mêmes réseaux trouvent des déclinaisons tant au niveau centralisé qu'en lien direct avec le terrain et les ouvrages. En outre, il assure différentes missions en lien avec le transport et la mobilité scolaire.

La gestion des ressources en eaux, des niveaux et débits sur les cours d'eaux dont il a la gestion, mais également sur bon nombre des grands barrages réservoirs wallons dans une approche intégrée, constitue tout autant d'activités majeures.

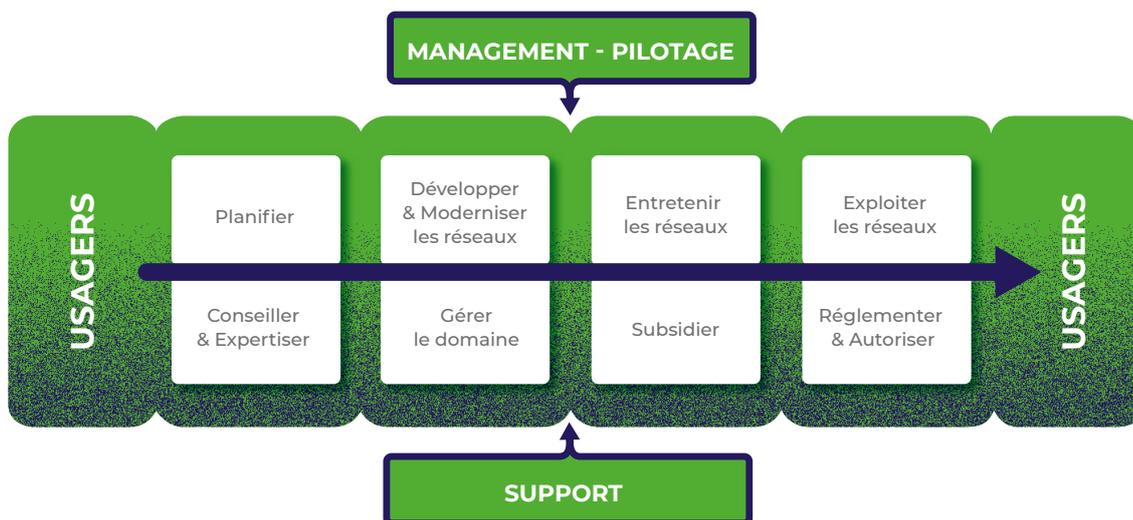
Il assure une gestion domaniale intégrée depuis l'octroi d'autorisations, le contrôle de différentes règlementations, jusqu'à la mise en œuvre de régimes de sanctions administratives.

Il mobilise de multiples expertises en lien notamment avec les domaines du génie civil, de l'électromécanique, des bâtiments, des systèmes de transports intelligents, de la mobilité ou encore de la sécurité routière au profit d'acteurs internes et externes dans une perspective de qualité des projets et des infrastructures. En particulier, il assure l'assistance technique utile au développement des réseaux confiés à la SOFICO.

L'octroi de subsides, de manière organisée et transparente, à de nombreuses parties prenantes, elles-mêmes acteurs complémentaires du système de transport wallon, se trouve également au centre de ses domaines d'activités. En particulier à l'attention des pouvoirs locaux dans la cadre de projets de voiries, bâtiments et infrastructures sportives.

Il couvre également le secteur aéroportuaire par l'exercice de différentes missions réglementaires et opérationnelles.

SA CHAÎNE DE VALEUR



SA STRUCTURE

Le SPW Mobilité et Infrastructures fait partie des sept entités structurant les services et les missions du Service public de Wallonie.

Son activité s'organise autour de treize Départements et cinquante-six Directions, répartis dans cinq Pôles métier, un Pôle support et un Pôle stratégie.

Aujourd'hui, avec près de 4.000 agents sur les 9.750 que compte le Service public de Wallonie, il représente la plus importante entité en termes de ressources humaines.

Ingénieurs, ouvriers, éclusiers, accompagnateurs scolaires, administratifs, juristes, informaticiens... la diversité de profils et d'expertises au sein de ses services représente également une spécificité et une fierté de ce SPW.

Pour découvrir en détail les descriptions et missions des différentes entités qui constituent le SPW Mobilité et Infrastructures, scannez le QR Code



SA VISION STRATÉGIQUE

Les missions du SPW Mobilité et Infrastructures s'inscrivent dans une vision globale définie par le Gouvernement wallon au travers de deux plans stratégiques majeurs que sont le Plan de Relance et la Vision Fast 2030.

Trois guides d'orientation stratégiques ont également été adoptés par la Wallonie pour piloter la mise en œuvre des projets nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés par les différents plans stratégiques, il s'agit de la Stratégie Régionale de Mobilité (personnes et marchandises), du Plan Mobilité et Infrastructures pour Tous, et du Plan Wallonie Cyclable.

Ces cinq outils guident le travail quotidien des agents du SPW Mobilité et Infrastructures.

LE PLAN DE RELANCE ET LA VISION FAST 2030 COMME AXES STRATÉGIQUES

Le Plan de Relance de la Wallonie (PRW) et sa Vision FAST 2030 adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 fixent des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de la mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie.

L'ambition poursuivie est de permettre aux personnes et aux marchandises de circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant avec un transfert modal en regard de sa pertinence économique et écologique.

Pour concrétiser cette vision, le modèle de la multimodalité est privilégié. En effet, compte tenu des enjeux et défis actuels, le modèle combinant efficacement les divers modes est le seul qui permettra une accessibilité maximale en s'attaquant simultanément aux symptômes directs que sont les accidents et encombrements et aux symptômes indirects que sont la pollution et la paralysie de l'économie.

Ce choix se traduit par la volonté de modifier fortement et structurellement les parts modales des différents modes tant pour les personnes que pour les marchandises, soit d'enclencher le transfert modal.

Concrètement, l'accent est mis sur le développement de l'usage des modes actifs, de la mobilité partagée et des services de mobilité flexible à la demande, favorisé par la création de pôles intermodaux. Dans cette même logique, et afin de s'adapter aux nouveaux usages et besoins, l'offre de transport en commun est redéployée en partenariat avec l'Opérateur de Transport de Wallonie, et une stratégie de moyen-terme est élaborée pour le transport scolaire.

La mobilité, c'est aussi des services fiables et sécurisés qui inscrivent nos réseaux et domaines dans une perspective d'exploitation moderne, multimodale et dynamique. C'est pourquoi la mise en place d'outils numériques et intelligents visant la récolte, la gestion et le partage de données liées au trafic sur les routes et les voies d'eau, au domaine et au bâti est fortement accrue. De tels outils constitueront la plus belle vitrine à une administration efficace, moderne et ouverte à la société via notamment l'Open Data.

Ces cinq outils guident le travail quotidien des agents du SPW Mobilité et Infrastructures.

Afin de répondre à ces enjeux de mobilité, d'une part, et de contribuer aux objectifs régionaux en matière d'environnement, de tourisme, d'énergie et de développement économique, d'autre part, le développement de projets d'infrastructures de qualité a également été mené en 2022 et se poursuivra dans les années à venir.

Une des priorités concerne également l'optimisation de la maintenance des infrastructures et l'alignement des outils sur la stratégie de gestion d'actifs. La définition et le déploiement de stratégies de maintenance se situent au cœur d'un grand nombre de projets du SPW Mobilité et Infrastructures.

Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous, la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal est une finalité que la Wallonie veut atteindre en 2030.

Objectifs chiffrés du transfert modal d'ici 2030

	Personnes	
	2017	2030
Marche	3%	5%
Vélo	1%	5%
Bus	4%	10%
Train	9%	15%
Voiture	83%	60%
Partage voiture: charge moyenne	1,3%	1,8%

	Marchandises	
	2017	2030
Rail	4%	7%
Eau	14%	18%
Route	82%	75%

DES OUTILS DE PILOTAGE COMME FEUILLE DE ROUTE

La Stratégie Régionale de Mobilité

En 2019, le Gouvernement wallon a adopté la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM). Celle-ci définit les actions à mettre en œuvre pour rencontrer les objectifs fixés dans la Vision FAST 2030.

Cet outil de pilotage permet à la Wallonie d'accompagner la révolution prévue de la mobilité et d'en faire une opportunité pour atteindre les objectifs de transfert modal souhaités et nécessaires. Par la mise en œuvre de cette stratégie, la Wallonie entend atteindre les objectifs attendus par l'Europe en matière de mobilité en **réduisant de plus de 35% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, et de 7% la part modale de la route pour le transport de marchandises au profit des transports fluvial et ferroviaire.**

À ce titre, la SRM constitue également l'un des piliers du Plan Air Climat Énergie.



Plus d'infos?
Scannez
le QR Code

Le Plan Mobilité et Infrastructures pour Tous 2020-2027

Le Plan Mobilité et Infrastructures pour Tous (PMIPT) définit les projets qui seront réalisés sur les différents réseaux infrastructurels wallons afin de relever les défis identifiés dans la Vision FAST 2030 du Gouvernement wallon.

Ceux-ci concernent aussi bien le réseau routier, structurant et non structurant, le réseau des voies lentes (RAVeL), le réseau de transports en commun ainsi que le réseau des voies hydrauliques.

Outre le nécessaire entretien des infrastructures pour maintenir le réseau routier régional, le Plan Infrastructures 2020-2027 vise à augmenter la mise à disposition d'infrastructures de mobilité douce et collective pour les citoyens.

Plus de 2 milliards € sont prévus pour la mise en œuvre de ce Plan.

Ce budget est réparti comme suit :

● Transport en commun

Une enveloppe de 150 millions € est réservée à la mobilité collective : création de sites propres et voies dédiées au bus, de gares de correspondance et aménagement d'arrêts. Un complément de 47 millions € est prévu pour le BHNS à Charleroi (bus à haut niveau de service).

● Mobilité douce

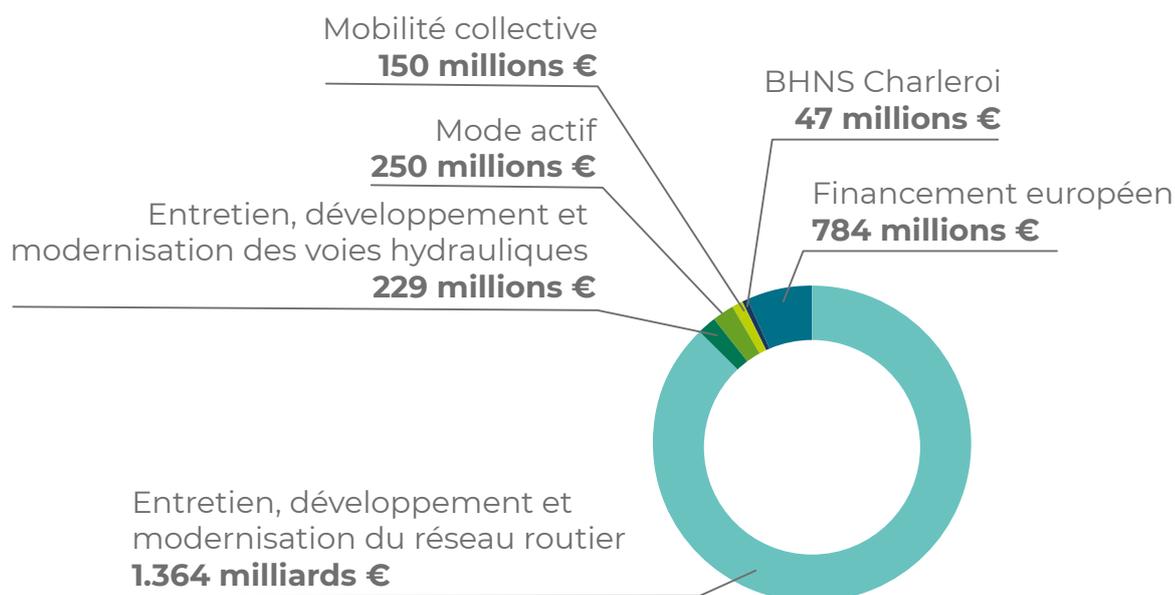
Une enveloppe de 250 millions € est dédiée à la mobilité douce pour la création de liaisons entre les RAVeL, les gares ferroviaires et pôles d'activités économiques, la mise en œuvre de projets d'aménagements cyclables et piétons sur voirie régionale et communales, et le développement d'« autoroutes vélos » à travers le territoire.

● Transport fluvial

229 millions € sont réservés aux investissements prévus en matière de voies hydrauliques de sorte que la Wallonie puisse continuer de jouer un rôle central au cœur du réseau européen du transport de marchandises par voies navigables



Plus d'infos?
Scannez
le QR Code



Le Plan Wallonie Cyclable

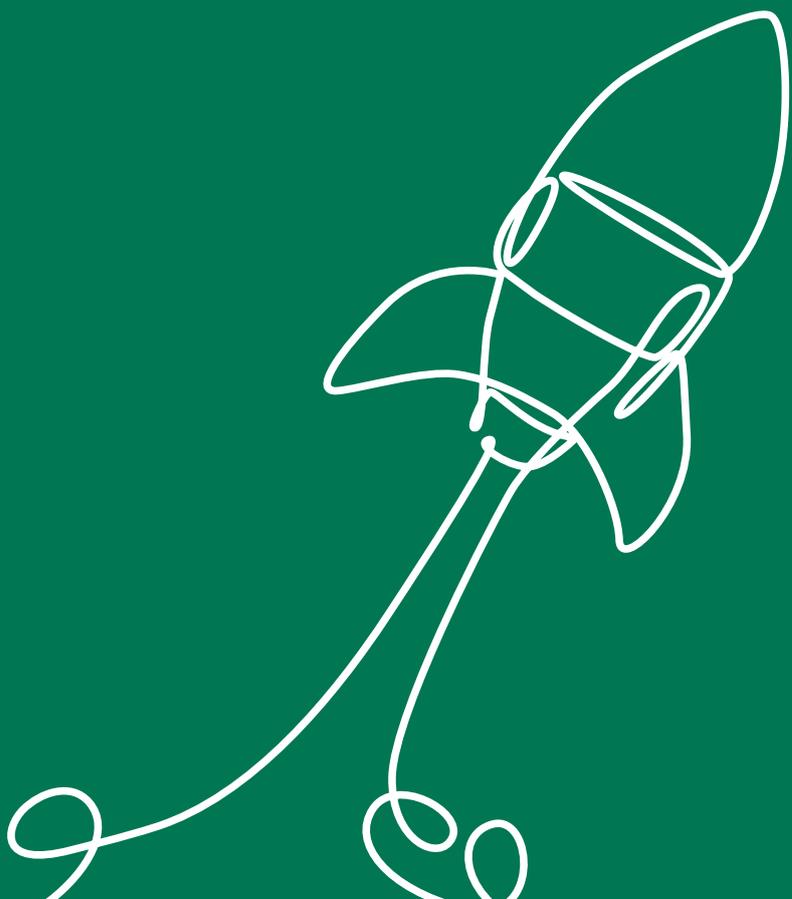
Rendre la pratique du vélo possible, sûre et normale pour tout un chacun : tel est l'objectif du Plan Wallonie Cyclable 2030 approuvé par le Gouvernement wallon en juillet 2022. Ce plan est le fruit d'une concertation avec de nombreux partenaires, dont les associations de cyclistes. Il se décline en quatre volets sur lesquels les travaux doivent avancer en parallèle (la Gouvernance, les Réseaux & Infrastructures, l'Offre de Services, et la Communication & Sensibilisation), et prévoit une approche structurée de la politique cyclable sur le territoire wallon.

Pour concrétiser ce plan, pas moins de 19 mesures, déclinées en plus de 70 actions, ont été planifiées.

Parmi celles-ci, citons: la construction d'infrastructures et de réseaux cyclables, l'augmentation du stationnement pour vélos, l'octroi de primes «vélo», ou encore la lutte contre le vol ...



Plus d'infos?
Scannez
le QR Code



Projets 2022

Afin de relever les défis ambitieux définis par la Wallonie pour développer la mobilité de demain, le SPW Mobilité et Infrastructures mène chaque jour de nombreux projets concrets sur l'ensemble du territoire, et ce avec comme leitmotiv de placer l'utilisateur au cœur de son action.

Que vous soyez utilisateur des voies d'eau, automobiliste, motard, cycliste, piéton, navetteur, partenaire ou agent du SPW Mobilité et Infrastructures, vous êtes donc tous concernés.

Vous découvrirez ci-après les projets majeurs qui ont été menés en 2022 pour améliorer toujours plus votre mobilité.

Je suis un utilisateur des voies d'eau



Les voies navigables de Wallonie constituent un axe économique majeur de l'Europe du Nord-Ouest pour le transport fluvial. Plus de 450 km de voies d'eau (cours d'eau aménagés et canaux) sont exploitées pour la navigation commerciale et touristique. Ces voies représentent un carrefour essentiel du réseau européen en relation directe avec les plus grands pôles portuaires maritimes (installations d'Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam et Dunkerque) et permettent l'accès aux ports intérieurs autonomes de Wallonie. Les voies navigables à grand gabarit nécessitent la gestion de plusieurs dizaines d'ouvrages de franchissement et de toute l'infrastructure afférente. Le réseau de voies navigables se complète de barrages-réservoirs situés sur des affluents, notamment pour le soutien d'étiage et la prévention des crues.

Les enjeux futurs d'augmentation du trafic et le changement climatique amènent la voie d'eau à renforcer sa position en tant que solution en termes de mobilité des marchandises et en tant que réponse aux besoins des secteurs dépendant de la ressource en eau (hydroélectricité, industries, agriculture, potabilisation, etc.).

Le Gouvernement wallon l'a bien compris en adoptant, en 2017, la vision FAST 2030 dont l'ambition est de faire en sorte que le transport fluvial capte davantage de marchandises et porte sa part modale à 18% en 2030, soit une augmentation de 40% par rapport à la part modale de 2017 (14%).

La manière d'atteindre cet objectif ambitieux a été précisée dans la Stratégie Régionale de Mobilité – volet marchandises, adoptée en octobre 2020 par le Gouvernement wallon.

C'est dans ce cadre qu'une réflexion interne au SPW Mobilité et Infrastructures a été initiée pour aboutir à une programmation des axes stratégiques et des actions qui en découlent au travers du Schéma Stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050 pour les Voies hydrauliques. La qualité de la réponse à ces enjeux et à ces objectifs ambitieux sera, pour la voie d'eau, intimement liée à la modernisation du réseau, l'amélioration du service aux usagers et des moyens et des méthodes de gestion du réseau et de ses ressources hydriques. Ce processus de transformation doit nécessairement se calquer sur le long terme, de façon à doter la Wallonie d'un réseau hydraulique durable, résilient et efficient.

Ci-après vous découvrirez les projets menés dans ce cadre par les différentes Directions en charge des voies d'eau pour relever ces défis.

LE RÉSEAU HYDRAULIQUE WALLON GÉRÉ PAR LE SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES



770 kilomètres de voies navigables, dont 450
kilomètres accessibles aux bateaux de grand gabarit

6 barrages-réservoirs

6 ouvrages de franchissement

84 écluses

Cinq directions des voies hydrauliques et une direction des barrages-réservoirs au service des utilisateurs des voies navigables

Le SPW Mobilité et Infrastructures compte cinq Directions des Voies hydrauliques et une Direction des Barrages-réservoirs réparties au sein de trois Départements territoriaux.

Leur mission est d'assurer la modernisation et l'entretien des voies d'eau et de leurs abords situés dans leur zone géographique afin de répondre aux défis futurs du transport fluvial.

Voici les projets majeurs menés en 2022 pour chacune d'entre elles.

CHIFFRES 2022

Plusieurs plans d'aide wallons aux modes de transport alternatifs à la route se succèdent depuis 1996 pour développer le transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie tout en pérennisant une flotte de navigation intérieure performante. L'impact de la mesure d'aide au développement du transport fluvial est concret pour les entreprises, les autorités et pour tous les citoyens :

96 dossiers d'aides à l'achat de matériel de transbordement de marchandises de ou vers la voie d'eau introduits par la Direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises et la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité entre 1996 et 2022.

4,8 millions de tonnes en plus sur la voie d'eau = le tonnage supplémentaire chargé ou déchargé sur le réseau fluvial wallon par les entreprises au cours de l'année 2022, grâce à ces 96 investissements.

41.000 tonnes de CO2 en moins dans l'atmosphère = la réduction d'émissions de CO2 permise grâce au transport fluvial de ces 4,8 millions de tonnes supplémentaires de marchandises en 2022 par rapport à un transport routier équivalent.

Épargne de **24 à 58 millions d'euros** de coûts externes à la collectivité en 2022 (hors pollution atmosphérique) grâce au transport par la voie d'eau plutôt que par la route.

LE PROJET DE RÉSEAU SEINE-ESCAUT

Au début des années 2000, la prise de conscience de l'impact négatif des transports terrestres et aériens sur l'environnement, notamment en termes d'empreinte carbone, de pollution sonore, de congestion et d'insécurité, a conduit les territoires européens à inclure à nouveau les voies navigables dans leur stratégie de coopération. Régénérer, agrandir et moderniser les voies navigables existantes est devenu une priorité pour l'Europe. L'enjeu majeur ? Accélérer le report modal vers la voie d'eau. C'est ainsi que le projet Seine-Escaut est né !

Fin juin 2022, la Commission européenne a annoncé l'attribution d'une nouvelle dotation de 276 millions d'euros pour ce projet. Une convention de financement a ainsi été élaborée entre les partenaires du groupement européen d'intérêt économique (GEIE) et l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA). Une fois les modalités de financement établies, l'accord put être signé en octobre 2022.

De son côté, la Région wallonne a bénéficié d'une enveloppe de cofinancement de 70,9 millions d'euros pour poursuivre les investissements du programme. Cette aide européenne a notamment permis de financer les études pour améliorer les capacités de franchissement du Haut Escaut, le lancement de la mise au gabarit de la dorsale wallonne, des aménagements de la Sambre et la réhabilitation du plan incliné de Ronquières ; ainsi que la poursuite des travaux de mise au gabarit de la Lys.

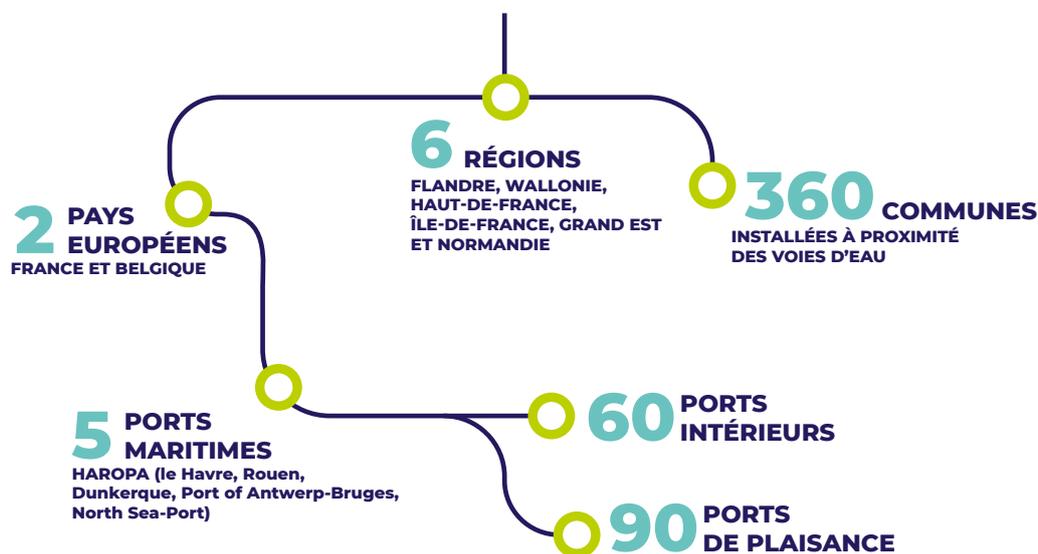
Cet investissement d'avenir pour les territoires européens a pour objectif de construire la mobilité du futur en créant une nouvelle offre de transport multimodale, performante et durable d'ici 2030.

Le réseau Seine-Escaut, c'est 1.100 kilomètres de voies navigables à grand gabarit reliant 6 régions européennes (la Flandre, la Wallonie, les Hauts-de-France, l'Île-de-France, le Grand Est et la Normandie). En connectant ces régions à 5 ports maritimes, le projet Seine-Escaut offrira des solutions logistiques innovantes aux industriels sur les 60 ports intérieurs du réseau fluvial.

Pour unifier ce réseau à grand gabarit, il faudra moderniser les infrastructures de certaines voies navigables existantes et créer le canal Seine-Nord Europe, une nouvelle liaison fluviale de 107 kilomètres, sur un territoire de 40 millions d'habitants en France et en Belgique.

Cela mènera à la mise en œuvre de plusieurs chantiers dont voici ci-après quelques exemples ayant marqué l'année 2022.

SEINE-ESCAUT, C'EST LA MISE EN RÉSEAU DE 1100 KM DE VOIES FLUVIALES À GRAND GABARIT POUR RELIER :



Rôle de la Cellule Internationale et Projets européens (CIPE)

En tant que membre du Comité CEF (Connecting Europe Facility), elle a participé activement à la récolte des informations clés nécessaires au montage des dossiers de candidature des projets et à la négociation du Grant Agreement.

Elle sert de point de contact et d'interlocuteur avec la Commission européenne (DG Move) et son Agence Exécutive CINEA. Elle a de plus participé activement à l'élaboration et à la relecture du Grant Agreement. Outre les aspects mentionnés, la CIPE met à profit son expertise et ses contacts pour accompagner, sur la plateforme européenne e-grant, les différents acteurs wallons concernés. Elle s'assure, en collaboration avec le chef de programme, que toutes les obligations européennes soient respectées avant et après la signature du Grant Agreement.

CHIFFRES CLÉS

À l'horizon 2030, le réseau transfrontalier Seine-Escaut représentera, dans sa globalité

Plus de **10 milliards d'euros** d'investissements (dont 690 millions d'euros d'investissements wallons et 391 millions d'euros de cofinancements européens pour les projets du SPW).

150 millions de tonnes de marchandises transportées

5 fois moins d'émissions de CO2 par tonne transportée

1.600 hectares d'aménagements environnementaux

175.000 emplois créés pendant et après les travaux

LE PROJET SEINE-ESCAUT PREND VIE EN WALLONIE

**Direction des Études d'ouvrages hydrauliques
Directions des Voies hydrauliques de Tournai, Namur, Charleroi et Mons**

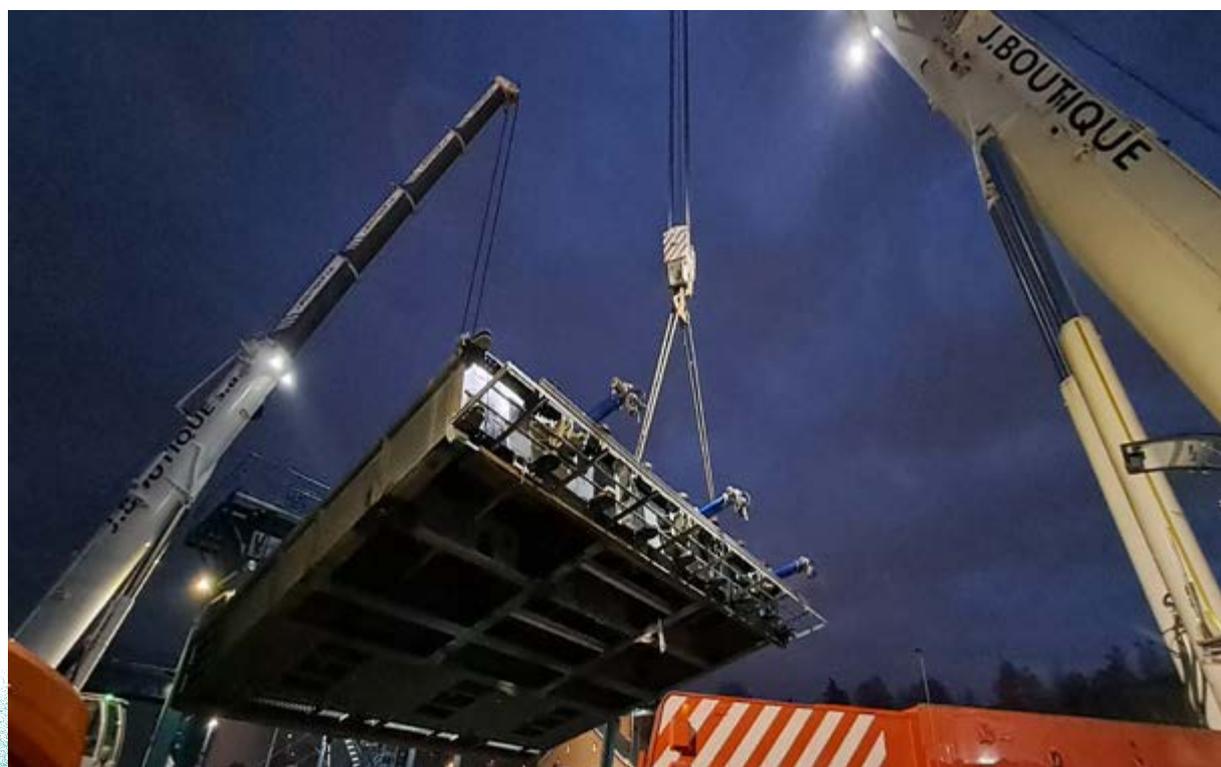
La mise en œuvre du projet Seine-Escaut mobilise plusieurs Départements et Directions au sein du SPW Mobilité et Infrastructures. Parmi ceux-ci, citons notamment la Direction des Études d'ouvrages hydrauliques (DEOH), mais également les différentes Directions des Voies hydrauliques.

A l'heure actuelle, plusieurs projets d'élargissement en sont encore au stade de l'étude, et donc suivis de près par la DEOH. C'est le cas notamment du :

- **PROJET DE CONSTRUCTION DE QUATRE NOUVELLES ÉCLUSES SUR LE CANAL DU CENTRE ET LE CANAL CHARLEROI-BRUXELLES**

Les écluses d'Obourg, de Viesville, de Gosselies, et de Marchienne-au-Pont correspondent aux 4 écluses restantes nécessitant une mise à gabarit 2.000T sur les canaux de Charleroi-Bruxelles et du Centre dans la région du Hainaut. Plusieurs ouvrages connexes seront également réalisés ; ouvrages d'art de franchissement, murs de berge, avant-ports, bâtiments techniques, bâtiments de commande pour les écluses...

- **PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE CERTAINES PARTIES DU CANAL NIMY-BLATON**



Initialement conçu pour des convois de 600 T, le canal Nimy-Blaton sera élargi pour pouvoir accueillir des gabarits de 2.000 T. Au total, 2.400 m de berges doivent faire l'objet de travaux

Les études en cours devraient aboutir en 2023 et laisser place aux chantiers de 2024 à 2027.

En parallèle, plusieurs marchés de travaux décrit ci-dessous seront lancés pour un montant proche des 350 millions d'euros, co-financés par l'Union européenne.

D'autres, en revanche, sont en cours ou se sont terminés en 2022, c'est le cas des chantiers d'élargissement de la Lys à Comines-Warneton et de réhabilitation du canal Pommeroeul-Condé.

- **FIN DU CHANTIER D'ÉLARGISSEMENT DE LA LYS À COMINES-WARNETON**

Après plus de deux ans de travaux, l'élargissement de la Lys à Comines-Warneton est terminé.

Ce chantier a été mené en collaboration avec les "Voies navigables de France" et le "Vlaamse Waterweg". Il s'inscrit dans le vaste projet européen Seine-Escaut qui vise à créer un nouvel axe de navigation reliant Le Havre, Paris, Anvers et Rotterdam.

Depuis le mois de juin 2022, la Lys peut désormais accueillir des péniches de 4.400 T longues plus de 180 mètres grâce à un élargissement et à un approfondissement de la voie navigable sur un tronçon de 1.800 mètres entre l'écluse de Comines et la limite avec la Communauté flamande, à Wervik.

De nombreux aménagements, tels qu'une nouvelle route, un chemin cyclopédestre et un parc urbain ont également été créés aux abords de la Lys et viennent renforcer l'attractivité de la commune pour le plus grand plaisir des riverains.

Ce projet constitue un pas de plus vers la multimodalité et un bel exemple de collaboration transfrontalière !

• DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES À POMMEROEUL

Fermé depuis 40 ans pour cause d'envasement, le canal Pommeroeul-Condé constitue un chantier primordial pour le développement de la navigation entre la France et la Belgique. Au cœur du projet fluvial européen, Seine-Escaut, ce chantier vise à faire passer des bateaux tant commerciaux que de plaisance, jusqu'à 3.000 T.

Lancés en 2020, les travaux de réhabilitation du canal se poursuivent. À l'horizon 2023, un nouveau quai à la jonction des canaux Nimy-Blaton et Pommeroeul-Condé verra le jour et permettra le stationnement de 2 bateaux de 2.000 T. De nouvelles infrastructures portuaires y seront également construites. Enfin, à l'arrière des quais se trouvera une zone d'activité économique, créée en partenariat avec l'intercommunale compétente.

• RÉNOVATION DÉLICATE DE L'ÉCLUSE 1F À MARCHIENNE-AU-PONT

Afin d'assurer la continuité de la navigation à grand gabarit des bateaux de 1.350T, l'écluse 1F à Marchienne-au-Pont a dû être rénovée. L'objectif était de remplacer et/ou rénover les trois portes de l'infrastructure.

Chaque porte pesant pas moins de 110 tonnes, ce chantier délicat a nécessité l'expertise pointue des agents du SPW Mobilité et Infrastructures, ainsi que l'utilisation d'engins de chantier d'exception.

C'est ainsi que deux grues télescopiques de 700 et 250 tm ont dû être dépêchées sur place afin de permuter les différentes portes. Des ouvriers confirmés en chaudronnerie ont également été sollicités pour corriger des déformations constatées sur une des portes de l'écluse.

CHIFFRES CLÉS

2,5 ans de chantier

1,6 km de nouvelle voirie

Un nouveau parc urbain de **67.700 m²**

2,5 km de chemins cyclo-piétons de part et d'autre de la Lys

32 millions d'euros investis

OUVERTURE DE LA SAMBRE SUR LA CAPITALE DU PAYS NOIR

Direction des Voies hydrauliques de Charleroi

Depuis le 8 avril 2021, des travaux majeurs sont en cours dans le quartier de la Ville-Basse à Charleroi. La transformation de l'esplanade de la gare en une plateforme multimodale, la création d'une nouvelle gare des bus, comme l'aménagement des quais rive droite et rive gauche de la Sambre poursuivent un même objectif : ouvrir la Sambre sur la ville et créer ainsi un nouveau point d'entrée sur la capitale du Pays Noir.

Un projet multi-acteurs

Plusieurs partenaires publics se sont associés pour élaborer et mettre en œuvre ce projet important tant en matière de mobilité qu'en matière d'aménagement du territoire.

- L'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) et le TEC (Transport En Commun) sont en charge de la création de la nouvelle gare des bus ;
- La Ville de Charleroi et son Port Autonome (PAC) mènent ensemble le projet d'aménagement de la rive gauche et de son esplanade de la gare, en collaboration avec la SNCB et Infrabel ;
- Le SPW Mobilité et Infrastructures réalise l'aménagement des bords de Sambre (rive droite et rive gauche) en collaboration avec les différents acteurs.

Un environnement plus verdoyant pour une mobilité plus douce !

Les travaux réalisés par le SPW Mobilité et Infrastructures visent à rendre à la Sambre la place qu'elle mérite. Ses quais seront ainsi rabotés et l'accès à la rivière sera élargi, ce qui aura pour effet de dégager la vue sur l'eau. Un parc, aménagé le long des berges, invitera les piétons et les cyclistes à la promenade dans un cadre plus sûr et plus convivial. La priorité y sera accordée à une mobilité douce et active.

Ainsi, seule la circulation des transports en commun et des taxis y sera autorisée. Un nouveau tracé RAVeL reliera le halage aux ponts, à la gare et à la ville. Il permettra aux cyclistes une traversée de Charleroi plus sécurisée et plus agréable.



CHIFFRES CLÉS

1.000 jours calendrier de réalisation

25,4 millions d'euros de travaux (HTVA)

Linéaire de **1.700 m** de berge

Des travaux éco-responsables

Plus de **17.000 tonnes** de matériaux ont été acheminées
par voie d'eau, ce qui équivaut à plus de **1.000 camions !**

PREMIÈRE ÉTAPE DE FRANCHIE DANS LA RÉNOVATION DU SITE ÉCLUSIER D'AMPSIN-NEUVILLE

Direction des Voies hydrauliques de Liège

Mis en service en 1958, le site éclusier d'Ampsins-Neuville, situé à cheval sur les communes de Huy et Amay, était équipé de deux écluses : une de gabarit moyen, l'autre de petit gabarit. Ces deux écluses présentaient des dimensions inférieures à celles des sites amont et aval, formant ainsi le dernier goulet d'étranglement présent sur la voie navigable reliant Namur aux ports maritimes d'Anvers et du nord de l'Europe. La modernisation et la mise à grand gabarit de ce site éclusier majeur s'avérait indispensable face aux enjeux du transfert modal.

Aujourd'hui, la première phase de ce vaste chantier est terminée !

Un chantier réalisé en deux étapes

Les travaux, entamés à l'été 2018, se déroulent en deux phases de façon à garantir en permanence le passage des bateaux.

- **ETAPE 1 – Mise à grand gabarit de la petite écluse**

Entamé en 2018, ce chantier a permis le remplacement de l'écluse 55 x 7,5m existante par une toute nouvelle écluse de 225 x 12,5m capable d'accueillir des bateaux de 4.500 T.

Cette première étape majeure est aujourd'hui achevée. L'écluse de taille moyenne a été mise en service le 18 juillet 2022 après plus de 3 ans de travaux.

- **ETAPE 2 – Mise à très grand gabarit l'écluse moyenne**

Ce chantier, qui constitue l'objectif final des travaux, vise à remplacer l'écluse actuelle de 136 x 16m par une écluse de 225 x 25m pouvant accueillir des bateaux d'une capacité de 9.000 tonnes.

Sa mise en service est programmée pour la fin de l'année 2023. Il restera alors quelques travaux de parachèvement électromécaniques à réaliser au début de l'année 2024.

Ces deux nouvelles infrastructures permettront à terme d'assurer la liaison des bateaux de 4.500 T et 9.000 T entre Namur, les ports maritimes de la mer du Nord et le réseau des Pays-Bas, via le canal Albert et le canal de Lanaye. Une cohérence forte est ainsi assurée au sein de ce tronçon stratégique du réseau transeuropéen de transport. Ils garantiront en outre une desserte plus fluide et plus performante vers le reste de la dorsale wallonne, et ce en cohérence avec le projet Seine-Escaut.

Au-delà du transport fluvial, ce projet s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration du cadre de vie des usagers, notamment grâce à l'aménagement des rives qui confèrera au site un caractère plus naturel, et à la création d'une nouvelle passerelle reliant de manière plus sécurisée les communes d'Amay et de Huy. D'un point de vue environnemental, une nouvelle passe à poissons, véritable rivière artificielle, permettra aux diverses espèces de franchir le barrage et à certaines d'entre elles de disposer de zones de reproduction.



CARTE D'IDENTITÉ DU PROJET

- Maître d'ouvrage : SOFICO
- Maître d'œuvre et assistance technique : SPW Mobilité et Infrastructures
- Bureau d'études GREISCH en association momentanée avec le bureau d'études TRACTEBEL ENGINEERING
- Génie civil : DUCHENE qui est en charge de l'exécution de la partie génie civil
- Électromécanique : AGIDENS

CHIFFRES CLÉS

Budget global : **138 millions €**

9 millions de tonnes de marchandises en 2021

25 millions de tonnes de marchandises estimées pour 2050

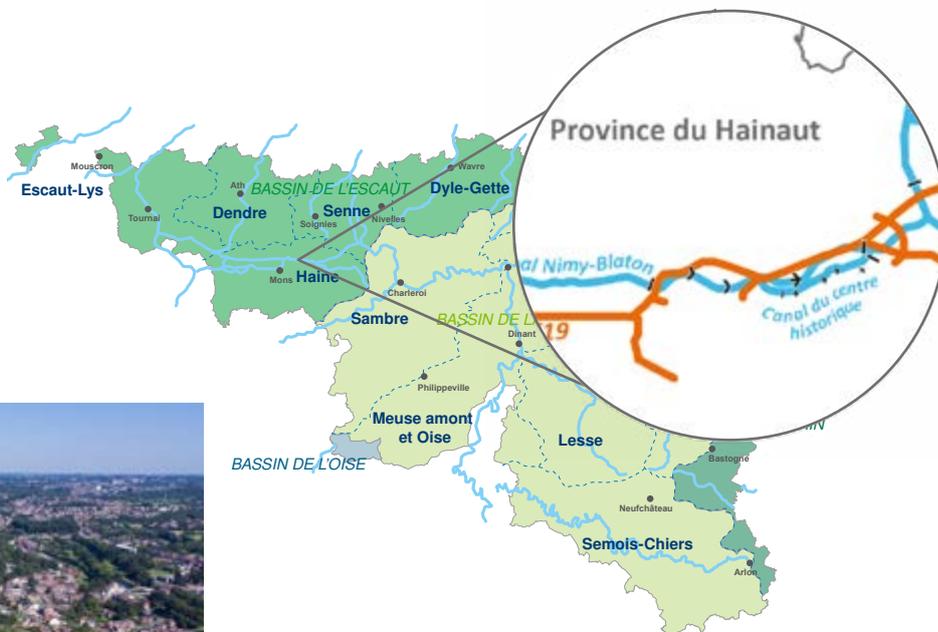
L'ASCENSEUR DE STRÉPY-THIEU A FÊTÉ SES 20 ANS !

Direction des Voies hydrauliques de Mons / Cellule Communication

Les 3 et 4 septembre 2022 ont été deux journées festives pour les communes de Thieu et de La Louvière ! L'ascenseur géant à bateaux construit en 1982 fêtait ses 20 ans. L'occasion pour les visiteurs de découvrir le site, ses coulisses, ses caractéristiques, son rôle, et de se plonger dans son histoire.

Depuis 20 ans, l'ascenseur funiculaire permet aux bateaux marchands et de tourisme de franchir un dénivelé de 73,15 mètres sur le Canal du Centre (entre le bassin de l'Escaut et celui de la Meuse), et ce en 40 minutes seulement. Un emblème de l'engagement de la Wallonie à moderniser et à optimiser les voies navigables qu'il fallait célébrer ! C'est avec l'ASBL « Voies d'eau du Hainaut » et « Centrissime » que la SOFICO et le SPW Mobilité et Infrastructures se sont associés pour organiser un week-end festif à destination du grand public. Durant deux jours, diverses activités familiales étaient organisées dans le but de faire (re)découvrir cet ascenseur impressionnant. Visites guidées, passage en bateau, exposition, balade en petit train, démonstration d'activité par des cordistes et des plongeurs, chasse au trésor TOTEMUS au départ du site, fanfare, foodtrucks, ... tout avait été prévu pour rendre hommage au plus grand ascenseur à bateaux d'Europe.

L'ascenseur de Strépy-Thieu joue un rôle majeur dans la mobilité durable des marchandises au cœur du réseau européen des voies navigables. En effet, il permet de répondre aux activités industrielles de la région en délestant les autoroutes wallonnes.



CHIFFRES CLÉS

100.000 bateaux marchands sont passés par cet ascenseur de Strépy-Thieu

35.000 bateaux de tourisme

42 millions de tonnes de marchandises

2,5 millions de camions délestés

Un rejet de plus de **140.000 tonnes de CO₂** évité

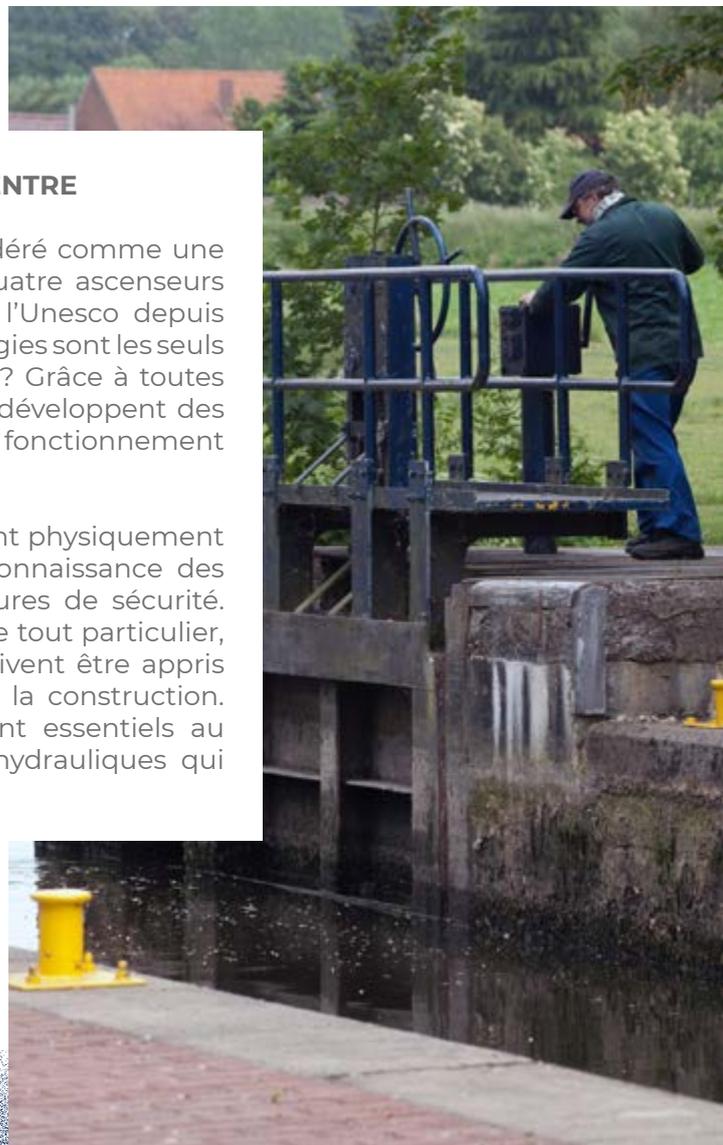
22.000 visiteurs / an

70 emplois directs

MÉCANICIENS – CES ARTISANS DU CANAL DU CENTRE

Le Canal du Centre historique est, lui aussi, considéré comme une fierté du paysage industriel belge grâce à ses quatre ascenseurs hydrauliques. Inscrits au Patrimoine Mondial de l'Unesco depuis 1998, ces chefs d'œuvre du génie civil et de technologies sont les seuls encore en fonctionnement aujourd'hui. Pourquoi ? Grâce à toutes ces femmes et tous ces hommes passionnés qui développent des compétences et des savoir-faire indispensables au fonctionnement de ces différents ouvrages traversant les époques.

Parmi eux, les mécaniciens. Un métier exigeant tant physiquement que mentalement, car il nécessite une bonne connaissance des systèmes hydrauliques, des outils et des procédures de sécurité. Ces ouvrages centenaires requièrent un savoir-faire tout particulier, proche de celui de l'artisan. Des gestes précis doivent être appris et reproduits, exactement comme à l'époque de la construction. Les mécaniciens, ces travailleurs de l'ombre, sont essentiels au bon fonctionnement de ces quatre ascenseurs hydrauliques qui constituent le Canal du Centre historique.





UNE GESTION DE L'EAU EFFICACE FACE À LA SECHERESSE

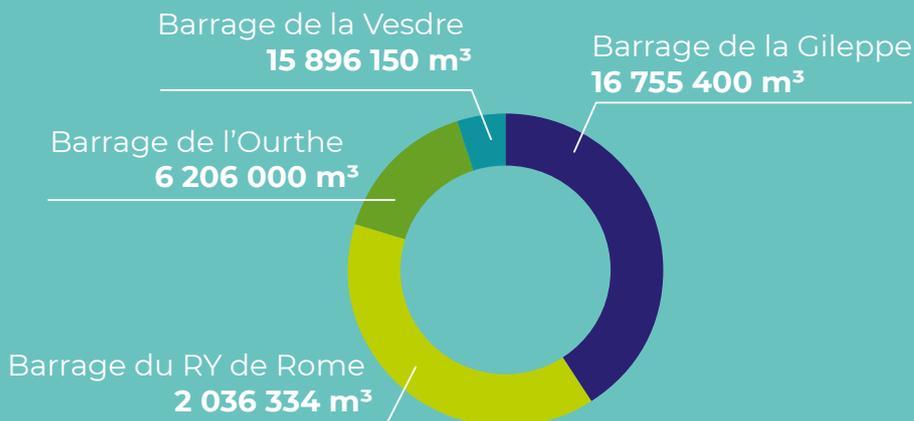
Direction des Barrages-Réservoirs

Un an après les inondations, c'est paradoxalement la sécheresse qui a caractérisé l'année 2022. Les anticyclones se sont succédé et n'ont pas laissé la possibilité aux gouttes d'eau de s'installer. Le pays a dû faire face à la réalité dramatique d'une aridité persistante.

Eau potable

Au total, ce sont quelques **40.893.884 m³** d'eau qui ont été fournis à la SWDE en 2022.

La répartition du volume par barrage est la suivante :



Dans ces conditions météorologiques extrêmes, le rôle des barrages-réservoirs est primordial pour garantir l'accès des populations à l'eau potable, soutenir l'étiage et maintenir la navigation sur les voies d'eau. La Wallonie compte six barrages-réservoirs sur son territoire, dont quatre destinés à l'eau potable (La Gileppe, La Vesdre, l'Ourthe et le Ry de Rome), et un destiné à soutenir l'étiage (L'Eau d'Heure). Tous sont gérés par la Direction des Barrages-Réservoirs du SPW Mobilité et Infrastructures.

«C'est grâce à une vigilance accrue et une adaptation continue des débits de restitution en fonction des conditions hydrologiques que la Direction des Barrages-Réservoirs a pu assurer son rôle à la fois en ce qui concerne la fourniture d'eau potable, mais également pour le soutien d'étiage et la navigation sur la Sambre et la Meuse » explique Christophe Grifgnée, Directeur des barrages réservoirs.

Les différents débits de restitution ont été adaptés tout au long de l'année de manière à garantir ces objectifs.

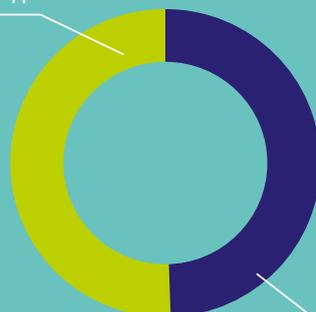
CHIFFRES CLÉS

Le soutien d'étiage :

Le Complexe des barrages de l'Eau d'Heure a fourni en 2022 un volume d'environ

8.800.000 m³ qui se répartit comme suit :

Etiage de la Sambre :
un volume total estimé
à **4,1 millions m³**
réparti sur les périodes
du 14/07 au 16/09 et du
31/10 au 7/11



Etiage de la Meuse :
(dans le cadre de la période
de remplissage des biefs en
Haute Meuse lors du chômage
de Meuse) : un volume total
estimé à **4,7 millions de m³** sur
les périodes du 8/10 au 20/10

DES ÉCLUSES TÉLÉCONDUITES POUR UNE OPTIMISATION DU TRANSPORT FLUVIAL !

Direction de l'Exploitation des Voies navigables / Direction d'Appui à la maintenance et à l'exploitation des Voies hydrauliques

Depuis plusieurs années, le SPW Mobilité et Infrastructures développe un projet de téléconduite des écluses dont l'objectif est d'arriver, d'ici 2035, à centraliser la commande de 30 écluses et d'un pont mobile à partir du Centre PEREX afin d'optimiser la navigation par voie d'eau en Wallonie.

En 2022, l'équipement de la première d'entre elles a démarré avec succès ! Grâce au développement d'un réseau de fibres optiques performant et innovant, les données pourront ainsi être transférées de manière fiable entre le centre de commande et les différents équipements des ouvrages téléconduits.

Cette gestion des écluses à distance permet d'améliorer la coordination des équipes, d'élargir les plages horaires d'accès aux écluses et de renforcer la maintenance préventive des ouvrages. L'attractivité et la fiabilité du transport fluvial se verront ainsi renforcées au bénéfice des entreprises pour qui l'utilisation des voies navigables est une des solutions pour décarboner leur fret.

Dans ce vaste projet, deux Directions jouent un rôle majeur : la Direction de l'Exploitation des Voies navigables et la Direction d'Appui à la maintenance et à l'exploitation des Voies hydrauliques. Mise en place lors de la fusion des SPW Mobilité et Infrastructures, la première a pour vocation de se concentrer sur la partie navigable du réseau hydraulique au travers de la manœuvre à distance des ouvrages de franchissements téléconduits et de la gestion du trafic à l'échelle du réseau navigable wallon. La deuxième, quant à elle, a pour mission la maintenance des infrastructures hydrauliques. C'est ainsi qu'elle est en charge de fournir et d'installer les équipements nécessaires à l'exploitation des ouvrages éclusiers depuis le Centre PEREX.

Quatre grands types d'équipements seront ainsi déployés :

- **Équipements vidéo et audio**

De nouvelles installations audio et de vidéosurveillance permettront de surveiller les infrastructures à partir du site, mais également depuis les moniteurs du Centre PEREX.

Afin de garantir la sécurité des infrastructures, certaines caméras seront équipées de détecteurs de mouvement et de véhicule, et permettront également de mettre en place des clôtures virtuelles.

CHIFFRES CLÉS

D'ici 2035, **30 écluses** et un pont mobile seront téléconduits à partir du Centre PEREX

- **Automates de gestion**

Les automates existants ainsi que les équipements de mesure seront remplacés.

- **Éclairage extérieur**

L'éclairage extérieur des sites et la signalisation fluviale seront remplacés par du LED en vue de rencontrer les objectifs en termes de gestion intelligente, d'économie d'énergie et d'esthétisme. Cet éclairage devra également pouvoir s'adapter aux différents usagers de la voie d'eau.

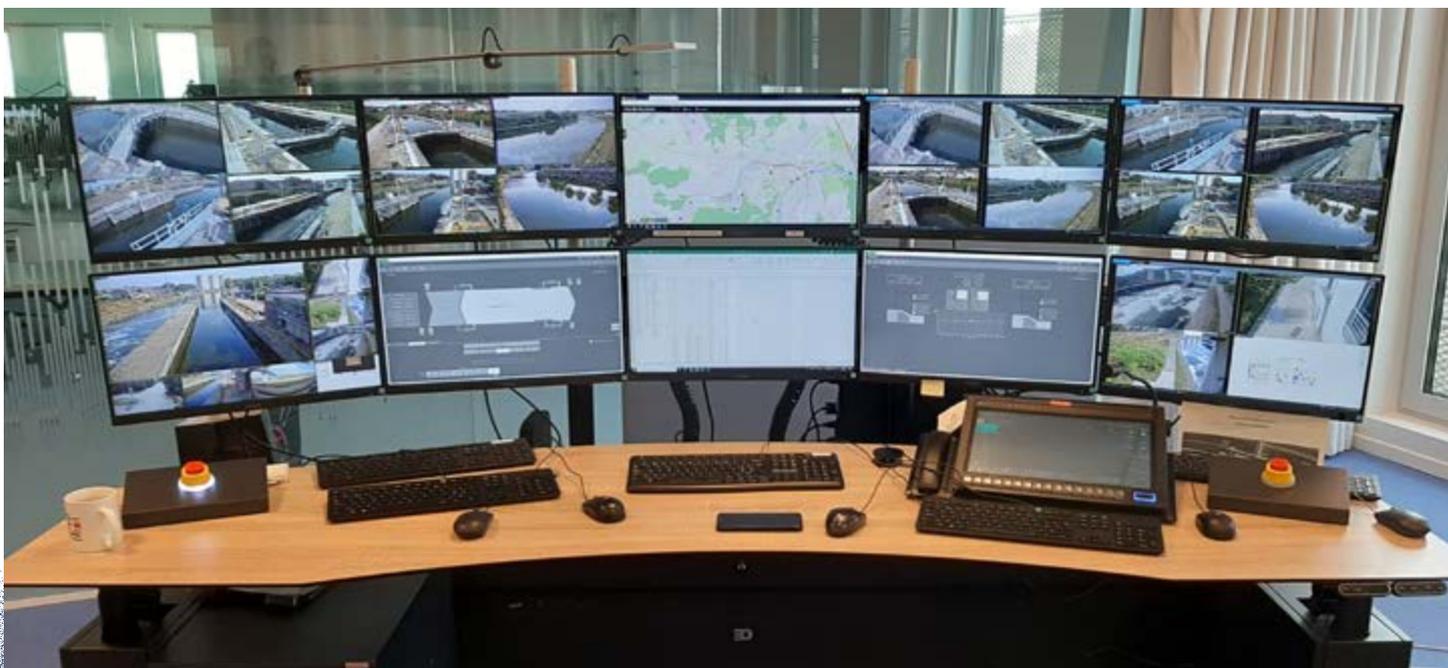
- **Système de détection des bateaux**

Le système de détection des bateaux permettra d'avertir l'opérateur situé au Centre PEREX qu'un bateau est en approche.

Plus de 23 millions d'euros seront ainsi consacrés d'ici 2035 à l'équipement du réseau hydraulique en Wallonie.

Concrètement

En 2022, l'écluse de Salzinnes située sur la Basse-Sambre, entre Charleroi et Namur, a été la première infrastructure à avoir été munie du système de téléconduite.



NOUVELLE MÉTHODOLOGIE D'INSPECTION DES OUVRAGES D'ART HYDRAULIQUES

Direction des Études d'ouvrages hydrauliques

Réalisée par les Directions territoriales ou les Districts, l'inspection spécifique des ouvrages d'art hydrauliques va être homogénéisée grâce à la mise en place d'une méthodologie standardisée et applicable à l'ensemble du parc wallon.

L'enjeu est double : améliorer la sécurité des ouvrages, d'une part, et objectiver les arbitrages budgétaires lors de la mise au point des plans d'investissement, d'autre part.

Pour mettre en place cette approche méthodologique et réaliser la première inspection des ouvrages selon celle-ci, le SPW Mobilité et Infrastructures fait appel à un bureau expert extérieur dont le marché de service sera notifié dans les prochains mois.

À l'issue de sa mission, le SPW Mobilité et Infrastructures disposera ainsi d'une méthodologie détaillée, d'une base de données opérationnelle et d'un ensemble de rapports d'inspections décrivant l'état des ouvrages. Le SPW Mobilité et Infrastructures devra encore se prononcer par rapport à l'internalisation des missions d'inspections récurrentes ou au recours à de nouveaux prestataires externes.

CHIFFRES CLÉS

4 millions d'euros d'investissements

900 kilomètres de berges

Plus de **80** écluses

90 barrages en rivière

30 stations de pompage

350 bassins d'orage

6 portes de garde



LA DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION ET DU CONTRÔLE DES VOIES HYDRAULIQUES SE DOTE DE DEUX NOUVELLES ENTITÉS

Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques

Création d'une Cellule portuaire

L'année 2022 a marqué l'officialisation de la Cellule portuaire en tant que nouvelle entité parmi les services de la Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques, au sein du Département de la Réglementation et de la Régulation des Transports.

La création de la Cellule vise à centraliser, au sein de l'administration, le pilotage des actions à mener en matière portuaire. Aujourd'hui composée de deux agents couvrant un volet organisationnel et un volet juridique, la Cellule entend développer une vision transversale à même de faciliter les échanges entre les différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la politique portuaire wallonne.

L'ensemble de ses missions tend à permettre l'exécution optimale des contrats de gestion conclus entre les Ports autonomes et la Région wallonne. Dans ce cadre, la Cellule se veut être un acteur facilitateur, offrant son appui à l'ensemble des parties liées par les contrats de gestion afin de faire des objectifs fixés, une réussite.

La Cellule portuaire met en œuvre ses missions d'appui juridique, de support et de coordination tout au long du cycle de vie des contrats de gestion, depuis leur élaboration jusqu'à leur renouvellement. Plus généralement, elle assure une veille juridique et informationnelle dans les matières pertinentes au regard de la politique portuaire.

En tant qu'entité du réseau du SPW Mobilité et Infrastructures, la Cellule développe les collaborations avec les services et Directions dont les compétences concourent à la réalisation des missions qui lui sont confiées.

La Cellule propose également un accompagnement aux quatre Ports autonomes dans l'accomplissement de leurs missions de service public et dans la gestion des projets communs définis dans le cadre de la politique portuaire wallonne.

Le renouvellement des contrats de gestion des Ports et la concrétisation des projets qui en découlent constitueront les objectifs majeurs pour l'année 2023. La Cellule portuaire s'efforcera de mettre tout en œuvre afin de réunir les conditions nécessaires à la réalisation de ces ambitions.

Mise en place de l'Unité de Contrôle des Voies hydrauliques

L'Unité de Contrôle des Voies hydrauliques (UCVH) assure avec les inspecteurs des Voies hydrauliques présents sur le terrain au sein des Directions Territoriales, la fonction de Police Domaniale des Voies hydrauliques : rechercher, contrôler, constater et poursuivre les infractions relatives à la sécurité des voies hydrauliques et de ses usagers, à la préservation de l'intégrité, de la propreté, de la viabilité et de la disponibilité du domaine public.

La Police Domaniale des Voies hydrauliques remplit par ailleurs, sur le terrain, de façon quotidienne, de nombreuses missions d'information et de sensibilisation des usagers.

Pour remplir au mieux ces missions et apporter un support efficace aux inspecteurs des Voies hydrauliques sur le terrain, il a été décidé de réorganiser et de déployer la Cellule centrale de contrôle des voies hydrauliques.

Cette Cellule centrale, désormais dénommée « UCVH », a été réorganisée autour du bureau judiciaire qui est chargé notamment du suivi des procès-verbaux et de la politique répressive et qui comprend l'officier de police judiciaire coordinateur et le personnel administratif.

Par ailleurs, le déploiement de l'UCVH s'appuie sur la création de 3 commissariats de Police Domaniale des Voies hydrauliques (Hainaut, Namur et Liège) comprenant chacun un chef de brigade encadrant deux agents de police judiciaire.

Ce déploiement permettra une présence plus effective auprès des inspecteurs des Voies hydrauliques.

Penser aujourd'hui à la navigation de demain

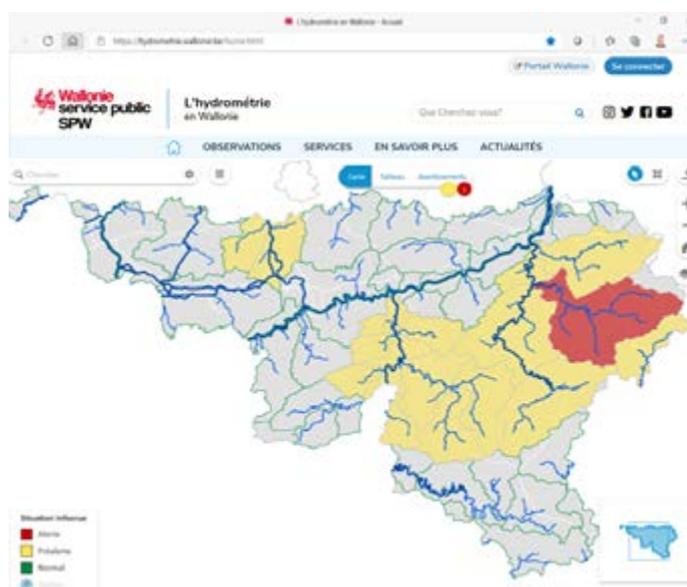
Dans ce contexte, il a été demandé à la Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques de créer le cadre légal nécessaire à la mise en place d'expérimentations et de projets pilotes employant des systèmes innovants en navigation intérieure. Un texte réglementaire a ainsi été développé en 2022 et soumis à la signature du Gouvernement wallon en mars 2023.

Bientôt, il sera désormais possible d'imaginer le développement d'une navigation déportée ou semi-autonome, dans laquelle le capitaine du bateau n'est plus à bord, mais dans un centre de contrôle situé sur la terre ferme. La navigation autonome de petit gabarit, comme l'utilisation de système de propulsion avec des technologies innovantes tel que le carburant alternatif, font également partie des projets à l'étude pour construire la navigation de demain.

LE SITE « HYDROMÉTRIE », LA NOUVELLE RÉFÉRENCE DE L'HYDROLOGIE EN WALLONIE !

Direction de la Gestion hydrologique

Fruit d'une étroite collaboration entre la Direction de la Gestion hydrologique du SPW Mobilité et Infrastructures, et la Direction des Cours d'eau non navigables du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW ARNE), le nouveau site « Hydrométrie » (hydrometrie.wallonie.be) est né le 30 juin 2022 !



Ce nouveau site de référence regroupe toutes les questions d'hydrométrie en Wallonie dans un seul canal de diffusion. Il permettra aux entités locales, entre autres aux communes, d'avoir une vue d'ensemble de la situation hydrologique en temps réel grâce à la visualisation des données (à savoir les données de pluviométrie, les hauteurs des cours d'eau et leur débit).

Toutes les fonctionnalités présentes sur les anciens sites Aqualim (aqualim.environnement.wallonie.be) et Infocruce (infocruce.wallonie.be) sont désormais disponibles pour toutes les stations de mesure du SPW.

Ce nouveau portail a été mis sur pied par une équipe pluridisciplinaire composée d'agents de divers SPW (SPW MI, SPW ARNE et SPW Digital) qui a effectué un travail d'ampleur afin de fusionner toutes les bases de données reprises sur plus de 450 stations de mesure installées aux points stratégiques en Wallonie. Un budget de 1.200.000 euros a été consacré à cet outil et les moyens informatiques nécessaires.

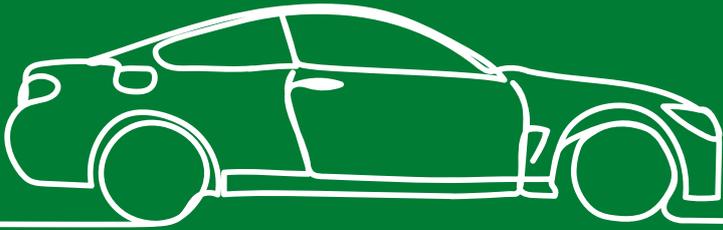
Concrètement, cet outil de mesure indispensable au suivi de la situation hydrologique wallonne rencontre 4 objectifs majeurs :

- 1) Accéder aux données de précipitations, de hauteur d'eau et de débit, en temps réel et historiques, des deux réseaux de mesures ainsi qu'aux valeurs statistiques ;
- 2) Répondre aux besoins d'informations des citoyens et des professionnels en tout temps ;
- 3) Permettre aux gestionnaires de cours d'eau non navigables et de voies hydrauliques d'obtenir des informations qualitatives et quantitatives sur l'état des eaux ;
- 4) Assurer un contrôle environnemental par divers acteurs, dont l'administration wallonne.

Ce portail se veut évolutif et de nombreux nouveaux développements sont déjà prévus!



Je suis un utilisateur de la route

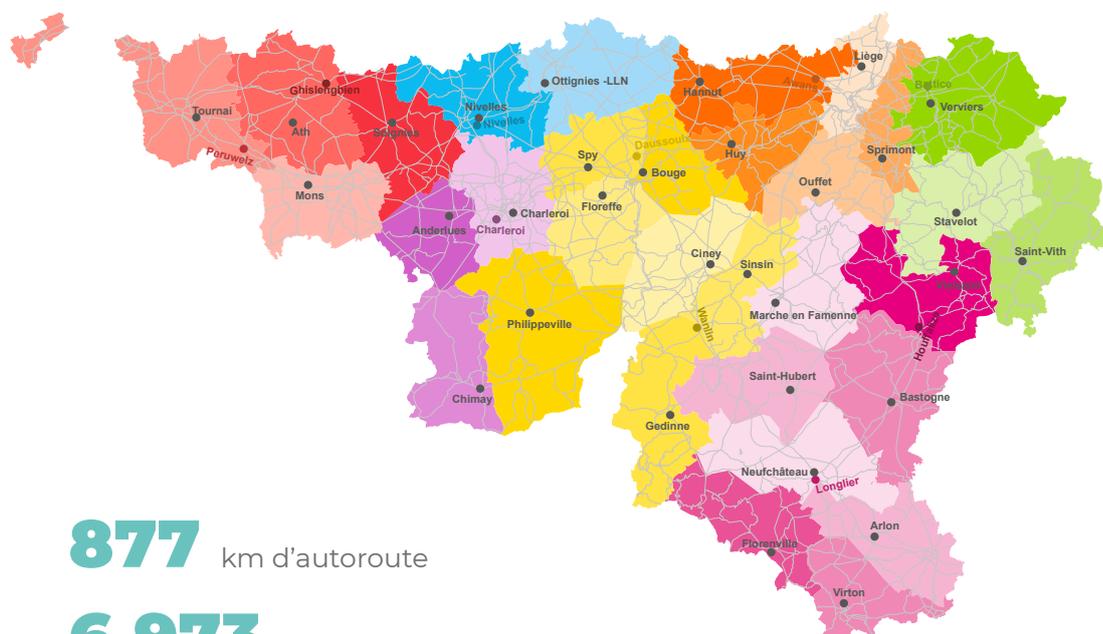


Planification, développement et entretien du réseau ; conseils et expertises ; gestion du domaine ; subsidiation ; réglementation et autorisation ; les missions confiées par le Gouvernement wallon au SPW Mobilité et Infrastructures sont multiples et visent un même objectif.

Il s'agit non seulement de mettre à disposition des infrastructures routières de qualité, mais aussi de garantir leur efficacité et la sécurité de leur utilisation. Le SPW Mobilité et Infrastructures doit jouer un rôle central pour mettre en place une véritable exploitation améliorée des infrastructures routières régionales en Wallonie, à l'aide d'outils existants et nouveaux, en parfaite collaboration avec tous les acteurs concernés, publics et privés.

Voici, ci-après, les projets majeurs menés en 2022 par les différentes Directions du SPW Mobilité et Infrastructures en charge de ces matières.

LE RESEAU ROUTIER WALLON GÉRÉ PAR LE SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES



877 km d'autoroute

6.973 km de routes régionales

501 km d'échangeurs

5.583 ouvrages d'art

56 tunnels

ÉDUCATION À LA MOBILITÉ ET À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (EMSR) AU SEIN DES ÉCOLES PRIMAIRES ET SECONDAIRES

Direction de la Planification de la Mobilité - Pôle sensibilisation

Depuis 2015, le SPW Mobilité et Infrastructures compte 4 professionnels à la disposition des écoles concernant l'Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR). Cette Cellule EMSR propose aux écoles une information, des outils pédagogiques, une expertise complète et des conseils, ainsi qu'environ 60 modules de formation et un répertoire de plus de 75 animations scolaires.

La Cellule EMSR poursuit 3 objectifs :

1. Renforcer les capacités des élèves à se déplacer de manière autonome et responsable sur la voie publique, en tenant compte de leur sécurité et de celle des autres ;
2. Apprendre aux élèves à utiliser différents modes de déplacement, en théorie (code de la route, comportements anticipatifs...) et en pratique (exercices en milieu protégé et en situation réelle) ;
3. Exercer les élèves à opérer les choix de mobilité les plus pertinents en fonction de leurs besoins, leur contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

La Wallonie poursuit une politique active en matière de sécurité routière, notamment au travers de ces actions d'éducation et de sensibilisation en milieu scolaire. Les enfants et les jeunes doivent, en effet, être sensibilisés et/ou formés à adopter un comportement prudent, responsable et anticipatif sur la voie publique.

Sur cette base, la Wallonie dispose des moyens budgétaires qui ont pour vocation de soutenir financièrement des projets en matière d'Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière (EMSR) au sein des écoles fondamentales et secondaires. De nombreux projets ont déjà été subventionnés, tels que :

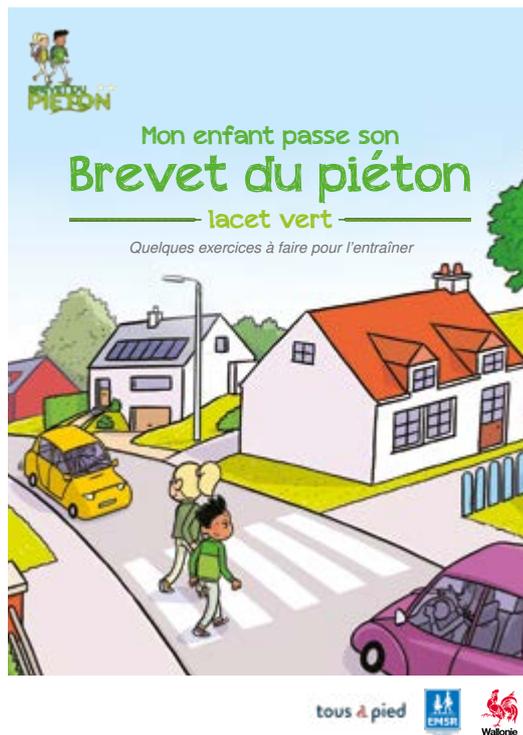
- La mise en place d'actions Pédibus ou Vélobus ;
- L'aménagement de parkings à vélos ;
- L'organisation d'animations en EMSR exécutées ou non par des opérateurs externes ;
- L'acquisition de matériel d'apprentissage aux deux-roues et de sécurité ;
- L'achat d'outils pédagogiques.

Le Lacet Vert : un brevet piéton pour les enfants

Les déplacements à pied constituent le mode de déplacement le plus fondamental, accessible à la majorité. Les compétences psychomotrices des plus jeunes sont en plein développement. Or vers l'âge de 10 ans, les enfants commencent à faire leurs premiers trajets seuls ou avec quelques amis.

Il y avait donc un réel intérêt à leur apprendre à se déplacer en rue de la manière la plus sécurisée possible.

C'est pourquoi en 2022, le SPW Mobilité et Infrastructures et l'asbl Tous à pied ont lancé le Lacet Vert, un brevet piéton pour les enfants de 4^e primaire. Cinq classes de cinq écoles se sont inscrites dans la première vague du projet.



CHIFFRES CLÉS

4 formations d'enseignants du fondamentale

1 formation d'enseignants du secondaire

75 enseignants, policiers et personnels d'ASBL formés

UNITÉ DE CONTRÔLE ROUTIER : MAÎTRISE ET EXPERTISE DANS LA RECHERCHE ET LE CONSTAT DES INFRACTIONS TECHNIQUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction de la Règlementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier

En date du 4 avril 2019, le Parlement de Wallonie adoptait le décret relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière. L'objectif du Gouvernement wallon est de réduire le nombre de décès annuels sur les routes wallonnes à 100 d'ici 2030 et atteindre une « vision zéro » en 2050.

Le décret adopté cadre la mise en œuvre des compétences en matière de sécurité routière héritées de la 6e réforme de l'État et établit une législation du type « contrôle-sanction » via un traitement administratif des infractions routières régionalisées.

Dans ce contexte, l'Unité de Contrôle Routier (UCR) s'est vu confier la mission de contrôler et sanctionner en première ligne les infractions régionalisées en matière de sécurité routière, à savoir les masses, les dimensions et l'arrimage des chargements, le transport de marchandises dangereuses, les transports routiers exceptionnels et le contrôle technique routier des véhicules.

L'UCR travaille en collaboration avec différents partenaires extérieurs au SPW tels que la Police Fédérale, les zones de Police Locale, AutoSécurité, AIBV... La réorganisation structurelle de la police domaniale en un corps spécialisé dans le constat de ces infractions est en cours depuis 2019 et est reprise au contrat d'administration 2020-2025 du SPW.

CHIFFRES CLÉS

2.772 infractions toutes matières confondues ont été constatées

52% de ces infractions concernaient les conditions techniques des véhicules.
Pour cette matière, un total de:

1.600 véhicules ont été contrôlés,

70% présentaient au moins une défectuosité.

24% des infractions concernaient le dépassement des masses autorisées.

sur **600 véhicules** ont été contrôlés, **63,3%** étaient en infraction

19% des infractions concernaient les transports exceptionnels.

2022 : année charnière

L'année 2022 est une nouvelle étape pour l'Unité de Contrôle Routier. Son existence est reconnue légalement et elle fait preuve d'une grande maîtrise et expertise dans l'application de l'ensemble des matières sur le terrain, ce qui en fait un partenaire à part entière de la sécurité routière. La vingtaine d'agents de l'UCR réalise des missions de contrôle en totale autonomie par des agents formés aux matières techniques et crée des partenariats fructueux avec les autres services de contrôle.

Les agents établissent des perceptions immédiates et font procéder à la remise en conformité des véhicules.



LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES DE CATEGORIE L

Direction de la Réglementation des Véhicules et de la Certification

Depuis ce 1er janvier 2023, un contrôle technique pour les motos est devenu obligatoire lors de la revente à un particulier ou après accident. L'objectif de cette mesure est de permettre aux acheteurs d'acquérir un véhicule sûr et d'améliorer la sécurité des motards.

Cette nouvelle réglementation concerne les véhicules de catégorie L. Sont concernés :

- les motocyclettes ;
- les motocycles ;
- les tricycles à moteur ;
- les quadricycles
 - qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue de l'être ;
 - équipés d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 125 cc ;
 - équipés d'un moteur électrique ou hybride, dont la puissance nominale en continu est supérieure à 11 kW, dont la vitesse maximale est supérieure à 45 km/h.

Retour sur la création d'un contrôle technique moto

Début 2020, le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière réunit un groupe de travail auquel le SPW Mobilité et Infrastructures prend part, afin d'évaluer la nécessité d'implémenter un contrôle technique moto. Fin de la même année, lors des États Généraux de la Sécurité Routière, une recommandation politique est émise quant à cette réflexion. Le travail d'implémentation peut alors débiter.

Suite à une analyse des meilleures pratiques au Luxembourg ou encore en Allemagne, et à de nombreuses discussions avec les différents stakeholders du secteur, un travail collaboratif entre le SPW et les organismes responsables du contrôle technique a permis de définir le cadre technique et opérationnel à mettre en place.

Dans un second temps, le SPW Mobilité et Infrastructures a pu participer et valider les formations à destination des inspecteurs désignés pour ce nouveau type de contrôle. Il s'est par ailleurs énormément impliqué dans la rédaction de l'indispensable manuel de contrôle de ces véhicules. Une supervision régulière de l'état d'avancement du projet au sein des organismes de contrôle technique pour les démarches qui leur incombent (achat matériel, constructions, création de contenu et organisation de formations, développement des outils informatiques, échanges de données avec la DIV...) a été menée. Enfin, une inspection des nouveaux sites équipés pour la réalisation de ce contrôle a également été réalisée.

CHIFFRES CLÉS

Au total, **8** stations réalisent ce nouveau contrôle.

Un nouveau test au contrôle technique pour les véhicules M et N1

Depuis le 1^{er} juillet 2022, un nouveau test pour les filtres à particules a été ajouté lors de l'examen des voitures passant le contrôle technique. Les véhicules concernés sont tous les véhicules de catégories M1 (transport de personne de 9 places assises maximum) et N1 (transport de marchandises d'une masse maximale de 3,5 T) dont la norme antipollution est au minimum la norme Euro 5.

Suivant la même logique que pour la création du contrôle technique moto, le SPW Mobilité et Infrastructures était présent tout au long du processus en sa qualité d'expert aux cotés des différents partenaires.

SAGT : LE NOUVEAU SYSTÈME D'AIDE À LA GESTION DU TRAFIC ROUTIER

Direction des Systèmes de transports intelligents
Direction Asset Management

Au centre PEREX, le Système d'Aide à la Gestion de Trafic (SAGT) constitue véritablement le cœur de la permanence d'exploitation des routes et des autoroutes. C'est vers lui que convergent toutes les informations collectées, de façon à être traitées et à permettre le déclenchement d'actions, à l'aide des équipements ou par l'intervention d'acteurs de terrain, ainsi que la diffusion d'informations.

Le SAGT, mis en service en avril 2022, remplace le système WHIST (Walloon Highway Information System for Traffic) qui avait été mis en place lors du démarrage du centre en 1999. Malgré plusieurs évolutions, celui-ci avait atteint ses limites et ne répondait plus aux standards informatiques contemporains. Le nouveau système intègre également une série d'applications satellites développées chacune pour un domaine d'activités spécifiques (météo routière et gestion du service d'hiver, comptages de trafic, suivi des chantiers...) afin d'intégrer l'ensemble des outils pour n'en fournir plus qu'un aux opérateurs.

La modernisation de la gestion du trafic à PEREX vise à donner un souffle nouveau en intégrant de nouvelles technologies, en pensant en termes de « déplacements intelligents », en réfléchissant aux transformations numériques des moyens et méthodes de gestion de trafic afin de s'inscrire pleinement dans le contexte de la mobilité durable.

La réussite de cette modernisation passe par la traduction numérique des missions qu'un centre de trafic doit remplir, mais doit surtout s'appuyer sur un Système d'Aide à la Gestion de Trafic (SAGT) qui soit :

SAGT est l'outil principal des opérateurs du centre PEREX dans la gestion du trafic et des événements survenant sur les réseaux routiers

- Paramétrable : fondé sur une solution qui permet à un profil de type opérateur ou administrateur de modifier aisément les paramètres à l'aide d'une interface Homme-Machine (IHM) ergonomique et instinctive ;
- Évolutif : doit s'interfacer avec les applications existantes à PEREX et être conçu de manière intrinsèque pour intégrer les technologies à venir ou de nouvelles fonctionnalités ;
- Modulaire : le système doit permettre d'intégrer une dimension d'enrichissement fonctionnel dans sa conception, en minimisant les modifications sur l'ensemble du système ;
- Agile : le système doit permettre d'intégrer les fonctionnalités connues, mais non détaillées à ce jour ainsi que de nouvelles fonctionnalités non identifiables actuellement.

Dans ce contexte, le SAGT PEREX 4.0 doit répondre aux besoins suivants :

- Recueillir des données en provenance du terrain (données équipements et données des partenaires extérieurs...);
- Visualiser les données sur une cartographie dynamique représentant le réseau géré par PEREX ;
- Collecter, traiter et gérer des événements du réseau exploité par PEREX ;
- Aider les opérateurs dans la mise en œuvre des mesures d'exploitation (affichage sur un panneau à message variable, appel des districts, viabilité hivernale ...);
- Échanger des informations avec les partenaires (PC Homologues, Coyote, Police Fédérale...);
- Permettre l'accès aux données à des fins de reporting et de statistiques ;
- Apporter une aide aux problématiques de maintenance des équipements ;
- Permettre la formation initiale et continue des opérateurs.



PLAN LUMIÈRES 4.0 : un projet d'éclairage intelligent sur la durée

Direction des Systèmes de transports intelligents

Le Plan Lumières 4.0 est un plan de modernisation et de maintenance de l'éclairage du réseau structurant wallon, qui s'étend sur 20 années. Il consiste à remplacer l'éclairage qui équipe actuellement les 2.700 km d'autoroutes, d'échangeurs et de nationales du réseau structurant wallon par des luminaires de nouvelle technologie. Depuis le mois de novembre 2019, des équipes du consortium LuWa s'activent à de nombreux endroits du réseau structurant afin de le doter d'un éclairage à la pointe de la technologie.

D'ici la fin du mois de septembre 2023, le Plan Lumières 4.0 aura modernisé avec un éclairage LED doté de la télégestion, pas moins de 110.000 points lumineux présents sur les autoroutes et principales nationales de Wallonie :

- 25.000 points en berme centrale d'autoroute ;
- 85.000 points placés latéralement sur les échangeurs ou sur les nationales.

Après une procédure de mise en concurrence d'environ deux ans, le plus gros contrat (PPP) de conception, modernisation, financement, gestion et maintenance des équipements d'éclairage public des grands axes (auto)routiers de la Région wallonne, appelé Plan Lumières, a été attribué au consortium LuWa composé de Citelum (mandataire), Luminus, CFE et DIF.

D'ici septembre 2023, chaque point lumineux pourra être télégéré instantanément pendant la nuit depuis le Centre PEREX.

Alerte lumineuse en cas de conducteur fantôme

Actuellement, un système d'alerte lumineuse destiné à certaines bretelles de sortie des autoroutes en cas de détection de conducteur circulant à contresens est en cours d'installation.

Concrètement, lorsqu'un véhicule s'engagera à contresens dans une bretelle dotée de cette technologie, il sera directement détecté grâce à une caméra qui équipe un des poteaux des luminaires.

L'éclairage présent sur la bretelle se mettra à clignoter afin d'alerter le conducteur distrait et les autres usagers de la présence d'un danger.

Cette technologie enverra également un signal au Centre PEREX qui pourra gérer et relayer l'information.

76% d'économie d'énergie

166 000 tonnes d'émissions de CO₂ en moins

99,2% de disponibilité d'éclairage

Participation aux efforts collectifs

Dans le contexte de la crise économique traversée, le SPW Mobilité et Infrastructures participe, depuis mi-décembre 2022, à la contribution wallonne de diminution des consommations énergétiques en réduisant l'éclairage de ses nationales, échangeurs – entrées et sorties – d'autoroutes entre 22h et 5h du matin. Les bermes centrales du réseau autoroutier wallon sont, quant à elles, totalement éteintes durant cet horaire. Cette extinction est rendue possible grâce au Plan Lumières 4.0.

RADAR

Pour aider les zones de police et diminuer la vitesse pratiquée sur les routes wallonnes, le SPW Mobilité et Infrastructures prend en charge l'installation de cinémomètres répressifs sur les routes régionales au travers de radars vitesse fixes, de radars tronçons ou de radars de franchissement de feux rouges. Au total, 220 radars sont présents sur le réseau en 2022.

Outre ces investissements définitifs, l'administration offre également un service de location de 10 semaines de Lidars par zone de police et par an, pour inciter les automobilistes à ralentir, et cela dans des lieux choisis par les zones de police.

ITS

Le projet ITS (Intelligent Transport Systems) global vise à moderniser l'ensemble des équipements de l'exploitation de la route comme les panneaux à messages variables, les caméras (y compris le système de gestion), ou les boucles de comptage disséminées sur le réseau. En outre, il s'agit également de modifier l'ensemble des équipements informatiques qui permettent aux opérateurs du centre PEREX de gérer le trafic, comme le SAGT (Système d'Aide à la Gestion de Trafic), le système de gestion des caméras ou le système de collecte des données trafic.

Les projets ITS s'inscrivent dans la vision FAST de la Région wallonne et ont pour objectifs d'améliorer et de sécuriser les processus et les procédures d'exploitation des routes.

CHIFFRES CLÉS

70 panneaux à messages variables

250 caméras

333 sites de comptage

LE PLAN TUNNELS

Direction de l'Exploitation des tunnels

Inscrit dans le cadre du Plan Mobilité et Infrastructures pour Tous (PMIPT), le Plan Tunnels a pour but d'améliorer la sécurité des usagers, de contrer la vétusté des installations, de réaliser des économies de maintenance et énergétique, mais aussi de réaliser certaines améliorations technologiques.

Pour les tunnels du réseau structurant, le budget est passé de 95 millions à 125 millions €, alors que le budget pour le réseau non-structurant est passé de 7 millions à 8 millions €.

Si un plan régulier d'intervention permet au SPW Mobilité et Infrastructures de gérer de manière transversale l'ensemble de ses tunnels, les inondations de l'été 2021 ont bouleversé le planning préétabli et le Gouvernement a dû augmenter les budgets alloués dans le cadre du Plan Régional Wallon.

Le cas particulier de la liaison E25/E40

À la suite des inondations de juillet 2021, les travaux de remise en état de liaison E25/E40 ont avancé à grands pas durant l'année 2022. La première phase comprenait les travaux de protection incendie, le remplacement de l'éclairage et de la détection incendie dans les tunnels de Kinkempois et Grosses Battes à Liège.

CHIFFRES CLÉS

L'axe E25/E40 connaît un trafic mensuel de près de **2.000.000** de véhicules légers et **175.000** poids lourds.

35 millions d'euros Impact des inondations sur la liaison E40-E25

3 millions d'euros pour la remise en état provisoire à la mi-octobre 2021

30 millions d'euros pour la remise en état complète des infrastructures

2 millions d'euros pour le surplus au plan tunnel reporté au-delà de 2026

La remise en état complète de cette portion demandera encore du temps, car elle nécessite de très nombreux équipements neufs dont l'installation sera programmée en des périodes moins contraignantes pour le trafic. De plus, il faut noter que le climat géopolitique et les conséquences de la crise sanitaire engendrent de grosses difficultés d'approvisionnement des équipements électromécaniques.

Reste encore à finaliser les travaux déjà entamés et lancer le marché de modernisation de la signalisation dynamique qui est cruciale pour l'exploitation de la liaison. En effet, ces équipements ont fortement été dégradés à la suite des inondations et il n'est plus possible de trouver des pièces de rechange. Au niveau du trafic, les pleines capacités ont été retrouvées avec la remise en circulation à 2 x 2 bandes.

Politique d'entretien des tunnels wallons (hors liaison E25/E40)

La politique d'entretien des tunnels wallons est identique pour l'ensemble des infrastructures, à l'exception de la liaison E25/E40 qui dispose de marchés spécifiques.

Au niveau de l'électromécanique, l'entretien des équipements électriques et électromécaniques des tunnels et ouvrages d'art dans les provinces du Hainaut et de Namur a débuté le 1er janvier 2022.

Pour les provinces de Liège-Luxembourg, un budget global de l'ordre de 1.200.000 € annuel est prévu pour l'entretien de leurs tunnels.

La plupart des installations sont gérées dans les « baux d'entretien ordinaires » des Directions des Routes (marquage, service hiver, glissières ...). Les budgets correspondants sont donc englobés dans les baux de la Direction des Routes.

L'INSPECTION DES OUVRAGES D'ART PAR DRONE

Direction de l'Expertise des ouvrages

Technologie révolutionnaire aux multiples avantages, le drone a été intégré dans un grand nombre de domaines d'activités. De son côté, la Direction de l'Expertise des ouvrages a aujourd'hui recours à cet outil dans ses missions d'inspection d'ouvrages d'art, notamment pour accéder aux endroits les plus stratégiques et reculés de ses installations.

Afin de toujours disposer des infrastructures les plus sûres possibles, une inspection de l'ensemble des ouvrages d'art doit être réalisée par les directions territoriales tous les 3 à 6 ans, et la tâche n'est pas toujours aisée... Pour inspecter correctement un ouvrage, il faut analyser chaque élément de près. Cependant, lorsque l'ouvrage est particulièrement haut ou difficile d'accès, les moyens utilisés habituellement, à savoir des échelles ou nacelles télescopiques, peuvent se révéler dangereux, complexes à mettre en œuvre et coûteux.

Pour faciliter ces contrôles, un groupe de travail a étudié la possibilité et les avantages que représente l'utilisation du drone afin d'analyser les éléments au plus près. Comparée aux inspections visuelles classiques, l'utilisation de drones peut donc s'avérer plus sécuritaire et économique, évitant également les fermetures de voiries durant l'opération.

Un test grandeur nature sur 4 viaducs majeurs

Après une phase de réflexion et d'études théoriques, le SPW Mobilité et Infrastructures a testé l'intérêt et les limites de l'utilisation de drones pour l'inspection d'ouvrages sur quatre viaducs majeurs du territoire : les viaducs d'Onoz, Sécheval, Horion et Remouchamps.

La précision des photos ainsi récoltées permet une vue globale, mais également détaillée des différents éléments inspectés. Les défauts étant entourés et triés par calques, cela permet de réaliser une analyse précise des différentes dégradations et de créer une base de données recensant tous les défauts par type et par localisation sur l'ouvrage.

Des résultats prometteurs

Les tests menés par le SPW sur ces 4 ouvrages se sont révélés être un succès probant d'un point de vue sécurité, économie et qualité d'inspection. Prochainement, des viaducs majeurs supplémentaires seront inspectés via cette technique. L'intelligence artificielle sera cette fois mise à contribution pour détecter automatiquement l'ensemble des défauts sur les photos prises par le drone.



Orthophoto d'une zone de 80m de longueur du viaduc d'Horion permettant une visualisation globale directe des défauts

PESAGE INTELLIGENT : WIM POUR WEIGH IN MOTION

Direction des Télécommunications

Depuis plusieurs années, la Cellule de Métrologie légale travaille sur un projet de « Weigh in Motion », soit le pesage de véhicules sans interception. L'objectif est de pouvoir contrôler et, le cas échéant, verbaliser les surcharges des poids lourds d'une manière aussi simple que pour les excès de vitesse.

Ce projet ambitieux nécessite deux Partenariats de Recherche et Développement (PRD). Le premier, avec une firme spécialisée en pesage WIM et le second, avec l'Université de Namur.

Le premier partenariat a une double vocation :

- 1) Obtenir une qualité métrologique des stations HS-WIM (High Speed) de nature à rendre possible la mise en place du contrôle-sanction automatisé sur les autoroutes wallonnes avec un impact réel sur les surcharges des poids lourds ;
- 2) Construire un référentiel métrologique adapté visant à :
 - obtenir une approbation de modèle d'une station HS-WIM (celle de Louvain-la-Neuve) ;
 - pouvoir répliquer les stations HS-WIM avec la qualité voulue.

Pour atteindre ces objectifs, il était indispensable d'envisager une collaboration étroite avec une société spécialisée, actuellement chargée de la qualité métrologique des stations.

Le second partenariat, avec l'Université de Namur, a pour objectif de :

- Élaborer des algorithmes de traitement de données de pesage plus performants ;
- Comparer les données expérimentales issues des trois types de stations de pesage routier, le pesage en marche à basse vitesse (LS-WIM), le pesage en marche à haute vitesse (HS-WIM) et le pesage en marche par appareillage de pont cadre (BRIDGE-WIM) ;
- Construire des outils autonomes de projection et d'anticipation du réseau au sens large.

Les deux premiers objectifs, prioritaires, concernent directement le projet de verbalisation automatique des surcharges grâce aux stations de pesage en marche à haute vitesse actuellement en service sur le réseau autoroutier wallon. Le but est de contrôler et de verbaliser en temps réel et de façon automatique les surcharges des poids lourds.

Une première mondiale en 2022

Le SPW Mobilité et Infrastructures a approuvé deux systèmes capables de peser légalement deux types de véhicules, à savoir : des semi-remorques à 5 essieux, et des véhicules utilitaires légers. Cette prouesse est une première mondiale !

CLADAROC : IDENTIFICATION ET CLASSEMENT DE DANGÉROSITÉ DES PAROIS ROCHEUSES

Direction de la Géotechnique

Fréquemment confronté aux dangers de chutes de blocs rocheux qui se produisent principalement le long des routes localisées dans les vallées, le SPW Mobilité et Infrastructures a décidé, en 2017, de prendre la problématique en considération de manière globale, sur l'ensemble des presque 8.000 km que compte le réseau routier et autoroutier wallon, par la mise au point d'une procédure d'inventaire des parois rocheuses.

Cet inventaire est établi dans le cadre du projet CLADAROC (CLassement de DAngérosité des parois ROcheuses) supervisé par la Direction de la Géotechnique du SPW Mobilité et Infrastructures et sous-traité à l'ISSeP (Institut Scientifique de Service Public), avec la collaboration de la Direction des Risques Industriels, Géologiques et Miniers du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement, ainsi que du SPW Digital.

Le projet CLADAROC a pour objectif de réaliser un classement automatique des parois rocheuses sur base du risque existant de projection de masses rocheuses sur le réseau routier et autoroutier régional.

Le calcul de ce risque est basé sur des paramètres géométriques du versant rocheux tels que :

- La distance entre le bord de la voirie et le pied de la paroi ;
- La présence éventuelle d'une falaise locale dans le versant ;
- La pente moyenne de la paroi rocheuse ;
- La hauteur maximale de la paroi rocheuse.

« Le projet CLADAROC a pour objectif de réaliser un classement automatique des parois rocheuses sur base du risque existant de projection de masses rocheuses sur le réseau routier et autoroutier régional »

Simon Delvoie, Géologue et Gestionnaire du projet CLADAROC

Ces différents critères sont combinés entre eux pour aboutir à une valeur calculée du risque de projection de masses rocheuses sur l'ensemble des routes et autoroutes régionales.

La géométrie des versants bordant les routes et autoroutes a été déterminée au départ de données LiDAR de précision, dont dispose le SPW depuis 2014. Ces données sont acquises au moyen de mesures laser prises au départ d'un avion. Au terme du processus d'acquisition et de traitement, ces données permettent d'établir un modèle numérique de terrain (MNT) avec une précision inférieure à 1 m dans le plan horizontal (XY) et une précision inférieure à 40 cm selon la verticale (Z).

Un projet entre théorie et terrain

Durant l'année 2022, le calcul automatique du risque de projection de masses rocheuses sur les voiries régionales a été établi sur l'ensemble du réseau. Une validation des résultats calculés doit être réalisée sur le terrain. Pour ce faire, un formulaire de terrain a été développé afin de faciliter la prise d'information au moyen d'une tablette et d'une application cartographique dédiées à cet effet.

Après validation sur le terrain, les prochains développements envisagés de CLADAROC porteront sur :

- Les moyens de diffusion des résultats auprès des Directions territoriales qui gèrent le réseau routier et autoroutier au quotidien ;
- L'intégration de la vitesse moyenne et la densité du trafic, afin de déterminer le risque réel pour les usagers des voiries régionales.

LES BASSINS D'ORAGE FONT PEAU NEUVE

Direction des Recherches hydrauliques

Les routes présentent de grandes surfaces imperméabilisées. Cette imperméabilisation augmente les quantités d'eau de ruissellement et les vitesses d'écoulement à des endroits où, avant la construction de la route, l'eau s'infiltrait davantage. De plus, par son tracé, la route modifie les bassins versants naturels, créant des accumulations d'eau et des écoulements concentrés là où il n'y en avait pas auparavant, ce qui contribue à l'augmentation des inondations.

Les eaux en provenance du réseau routier peuvent être polluées. Cette pollution peut être chronique (liée aux émissions du moteur à l'échappement, à l'usure des véhicules, de la chaussée et des équipements de la route, aux sels de déneigement) ou accidentelle, liée à des accidents routiers (déversement du chargement d'un camion).

Pour limiter ces impacts néfastes sur le milieu récepteur, des bassins d'orage ont été construits sur le réseau d'égouttage routier.

C'est ainsi que le SPW Mobilité et Infrastructures gère un ensemble de 343 bassins d'orage répartis le long des axes routiers et autoroutiers de la région wallonne (326 bassins à ciel ouvert et 17 bassins enterrés). Selon un inventaire réalisé entre 2018 et 2020, plus de 60 bassins sont significativement envasés et doivent faire l'objet d'un curage des sédiments. Des travaux d'amélioration sont également nécessaires sur de nombreux bassins, afin, notamment, de renforcer la protection contre les pollutions accidentelles.

C'est pourquoi un plan de priorisation des travaux a été établi en 2021 et sa mise en œuvre concrète a débuté en 2022.

La priorité a ainsi été donnée aux travaux de remise en service et d'amélioration des bassins d'orage existants. De nouveaux seront ensuite construits à Châtelet, Wavre, Louvain-la-Neuve et Sterpenich.

CHIFFRES CLÉS

34,5 millions d'euros de budget total réservé pour le curage et l'amélioration des bassins d'orages existants

10 bassins remis en état à ce jour depuis le démarrage du programme

20 bassins pour lesquels les travaux sont commandés



LA ROUTE DE LA LAINE : UN PROJET COMPLEXE, MAIS CAPITAL POUR TOUTE UNE RÉGION

Direction des Routes de Mons

Lancé dans les années 60, le projet avait pour ambition de construire une « Route de la Laine » reliant la périphérie de Lille (Roubaix/Tourcoing) à Mouscron puis Courtrai, via la E403. Ce nouvel axe a pour objectif de contourner Mouscron par le sud et de desservir les Zones d'Activités Économiques en développement. Il correspond au trajet que la laine empruntait historiquement pour être travaillée à Mouscron et en Flandre.

Aujourd'hui construite, cette nouvelle Route de la Laine s'étend sur 5,6km de voirie en béton armé continu et comprend 6 giratoires, dont un reposant sur 2 ponts-cadres.

Au total, le projet représente un budget global de 20 millions € pour lequel la Région a pu bénéficier de 2 programmations FEDER à hauteur de 5 millions €.

Un projet qui améliore la gestion des eaux du site

Une étude hydraulique menée avec les partenaires publiques locaux a permis de poser les choix stratégiques en matière de gestion des eaux. Ceux-ci conduisent à la réalisation de bassins d'orage de très grande ampleur (25.000 m³) afin de compenser l'impact de la voirie qui coupe des bassins versants. Les moyens mis en œuvre pour gérer les eaux suite à la création de la Route de la Laine permettent d'améliorer la situation d'avant travaux qui connaissait déjà des inondations.

Aménagement des abords et intégration dans l'environnement

L'intégration de la Route de la Laine dans son environnement constitue une priorité pour le SPW Mobilité et Infrastructures et passe notamment par la réalisation de merlons, une réflexion sur l'aménagement paysager des giratoires et la plantation, sur l'ensemble des abords de la route, de 537 arbres haute-tige, 500 baliveaux et 16.610 plants forestiers. Il s'agit d'un des plus gros chantiers d'aménagement paysager mené par le SPW Mobilité et Infrastructures ces dernières années.

Mélange d'histoire, d'utilité publique et d'art

Si l'objectif principal de cette nouvelle route est évidemment de contourner Mouscron et de fluidifier le trafic, le projet fait également la part belle à l'histoire de la laine au travers d'un projet artistique mené sur l'ensemble du tracé. Des références au travail de la laine, de sa récolte à la production du produit fini, sont illustrées au travers de sculptures et de fresques murales. L'ensemble des œuvres ont été réalisées par des artistes belges.

NOUVEL ÉCHANGEUR DES TROIS BURETTES

Direction des Routes du Brabant Wallon

Il était attendu depuis un certain temps. le nouvel échangeur des Trois Burettes est enfin opérationnel. En marge de la N25 à hauteur de Mont-Saint-Guibert, il permet de fluidifier la circulation. Ce projet d'1.4 million d'euros a été inauguré fin 2022.

Concrètement, les travaux ont consisté en :

- La création d'un giratoire et d'une bretelle de sortie qui permettent aux usagers circulant sur la N25 en provenance de Nivelles de gagner la rue des Trois Burettes ;
- La réhabilitation des revêtements de la N25, à hauteur du chantier, sur un peu plus de 500 m en direction de Corroy-le-Grand.

Le financement du projet à hauteur de 1.400.000 € a été rendu possible grâce à :

- La SOFICO pour environ 450.000 €
- La commune de Mont-Saint-Guibert pour 268.000 €
- La société RENEWI pour environ 700.000 € dans le cadre de l'extension de la carrière

Un chantier en plusieurs phases

Une phase préparatoire au chantier s'est tenue dès le 19 avril jusqu'au 9 mai 2022 et consistait à déplacer des impétrants. Depuis le début du mois de septembre 2022, la nouvelle bretelle de sortie vers Corroy-le-Grand est ouverte à la circulation et permet un accès vers le nouveau giratoire.

C'est la société TRBA qui a été désignée par marché public pour l'exécution de ces travaux.

MODERNISATION DE LA RN275 À HAUTEUR DE RIXENSART

Direction des Routes du Brabant Wallon

Le projet consiste en la modernisation de l'Avenue Franklin Roosevelt dans la traversée de Rixensart entre les bornes kilométriques 13,350 et 14. La voirie en dalle de béton, les pistes cyclables en asphalte et les terre-pleins non stabilisés ont été démolis au profit d'une voirie en asphalte ainsi que des pistes cyclo-piétonnes et des parkings en pavés de béton (klinkers).

L'objectif du projet est de réduire les importantes nuisances sonores subies par les riverains du fait des dalles de béton, mais également favoriser les cheminements doux via la création de pistes cyclo-piétonnes tout en structurant l'utilisation des terre-pleins vis-à-vis du stationnement sauvage des riverains et des commerçants proches.

La sécurité de la zone a également été renforcée par la mise en place de tourne-à-gauche dans les carrefours importants et des îlots centraux sur l'ensemble des traversées piétonnes. Un effet de porte est également créé afin de sensibiliser les usagers de la route à respecter les limitations de vitesse.

RÉHABILITATION DES REVÊTEMENTS ENTRE MESSANCY ET WOLKRANGE

Direction des Routes du Luxembourg

La localisation géographique très particulière de notre région a toujours été un facteur important pour expliquer le niveau de détérioration du réseau routier belge. Si des entretiens préventifs sont menés tout au long de l'année, certains chantiers de réhabilitation plus conséquents sont nécessaires afin de garantir aux usagers un réseau de qualité optimale et sécurisé.

La réhabilitation des revêtements de la N81 entre Messancy et Wolkrange fait partie de ces chantiers plus importants. Menée de front avec la SOFICO et la société Socogetra, la priorité fut de réaliser des travaux de qualité et impactant le moins possible les usagers.

De nombreuses actions ont donc été 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.

À ce titre, 4 nuits de fermeture de la N81 entre le giratoire situé à hauteur de Messancy et celui à hauteur de Wolkrange ont été nécessaires afin de réaliser la réfection des revêtements des trois giratoires présents sur ce tronçon. En recourant à un chantier de nuit, cela permet de limiter au maximum les impacts sur la circulation et d'organiser les travaux en toute sécurité.

Quant au chantier de réfection des voiries, il a débuté le 1er septembre 2022 pour se clôturer à la mi-octobre. Il a permis la réfection des voiries entre le rond-point situé à hauteur de Wolkrange et celui de Messancy dans les deux sens de circulation, soit sur environ 3 km. L'accès aux commerces a été assuré durant l'entièreté du chantier.

« Adapter les chantiers pour en limiter l'impact sur les usagers est une priorité du SPW Mobilité et Infrastructures et de ses partenaires »

CHIFFRES CLÉS

1,4 million d'euros de budget total

2 mois de chantier

3 km de chantier

RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ AUX ALENTOURS DE L'ÉCOLE DE PESSOUX

Direction des Routes de Namur

La fréquentation de l'école communale de Pessoux connaît depuis quelques années une augmentation constante, et par conséquent, l'accroissement du trafic automobile de la route nationale (RN938) qui traverse le village. Malgré l'existence d'une zone à 30km/h, les excès de vitesse sont réguliers aux abords de l'école.

Face à cette situation, une initiative conjointe entre la Zone de Police Condroz-Famenne, le SPW Mobilité et Infrastructures et la Ville de Ciney a permis de planifier diverses actions pour renforcer la visibilité à cet endroit critique. C'est ainsi qu'une signalisation de type panneau lumineux variable «zone 30 km/h» a été installée. Ce dispositif permet d'adapter la limitation de la vitesse en fonction du moment de la journée. Lorsqu'il est allumé, la vitesse maximale autorisée est de 30km/h. Lorsqu'il est éteint, la vitesse maximale autorisée passe à 50km/h..

N61 – LIMBOURG – RÉHABILITATION DE LA TRAVERSÉE DE DOLHAIN

Direction des Routes de Verviers

Le chantier de réhabilitation s'inscrit dans un marché conjoint avec RESA, la SWDE et Proximus. En cours de chantier, l'AIDE s'est jointe pour renouveler ses installations sur la moitié du tronçon.

Le pont enjambant la Vesdre a également été réhabilité.

L'entrée dans l'entité de Dolhain était par le passé, en plus d'un état de dégradation avancé, peu lisible, insécuritaire et ne répondait plus aux critères de mobilité et d'aménagements actuels.

Les largeurs de voiries ont dès lors été réduites, des effets de portes ont été aménagés pour réduire les vitesses, les trottoirs ont été élargis, et le stationnement a été restructuré et clarifié.

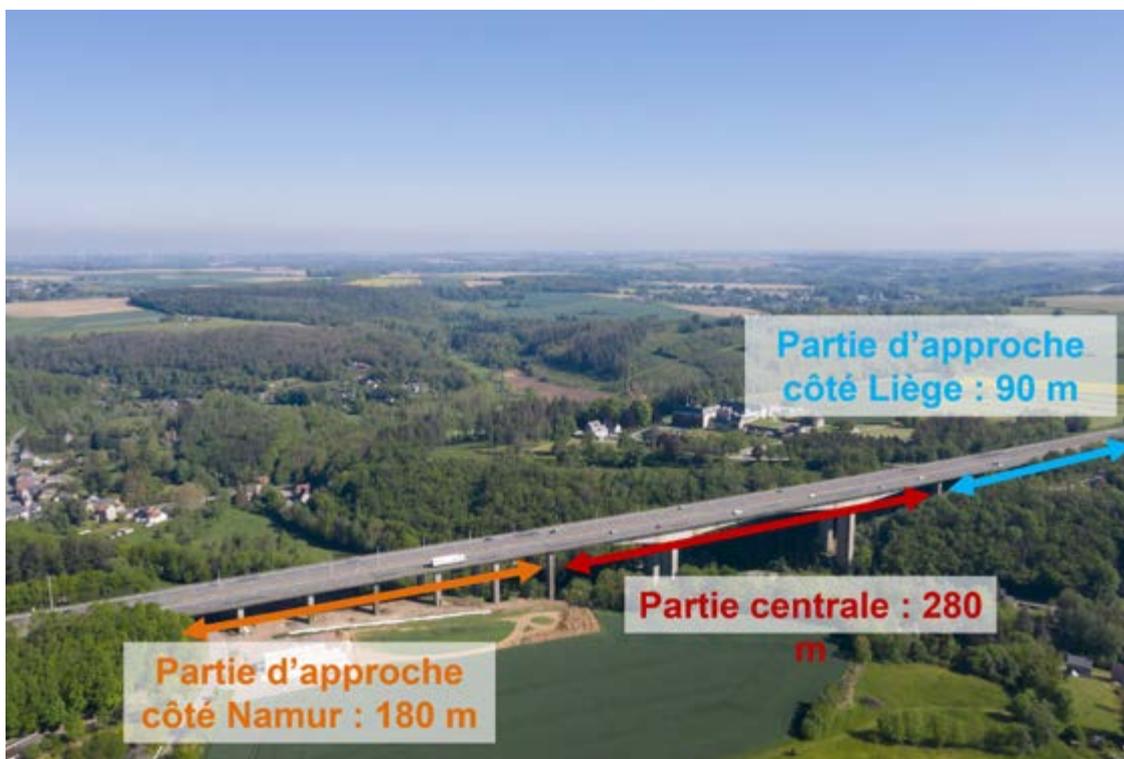
Les inondations de juillet 2021 ont malheureusement fortement impacté le chantier. Une demi-voirie a dû être totalement reconstruite suite au passage de l'eau. À proximité immédiate du chantier, le mur de berge a été emporté, ainsi qu'une partie de la route. Enfin, le SPW Mobilité et Infrastructures a profité du chantier toujours en cours pour l'adapter légèrement et y intégrer le passage de la future Vesdrienne (liaison cyclable structurante reliant à terme Liège à Achen) entre le viaduc ferroviaire et le « Quai des Religieuses », dans le centre de Dolhain.

RÉHABILITATION DU VIADUC D'HUCCORGNE

Direction des Routes de Liège

Situé sur la E42/A15 entre Namur et Liège, le viaduc d'Huccorgne est un ouvrage en béton précontraint long de 550 mètres qui permet de surplomber la vallée de la Meuse, deux voiries communales, une route régionale et un RAVeL. L'ouvrage construit en 1970 est aujourd'hui en pleine réhabilitation.

Emprunté quotidiennement par 60.000 véhicules, le viaduc est composé de deux ouvrages identiques (un par sens de circulation), mesure 34 mètres de large et se divise en 3 parties :



Un suivi régulier dès les années 90

Les inspections régulières menées par le SPW ont mis en évidence divers défauts dans l'ouvrage, essentiellement localisés dans les poutres des travées d'approche : défauts d'injection des gaines de précontrainte, corrosion des aciers des câbles de précontrainte et défauts de bétonnage.

Dans la partie centrale de l'ouvrage, l'écoulement des eaux à l'intérieur des caissons a mené à leur inondation et à l'infiltration dans le plancher en béton des eaux chargées en sel de déverglaçage et divers polluants.

Le chantier prévoit :

- Le remplacement de l'ensemble du tablier de toutes les travées d'approche ;
- La rénovation de la partie centrale du viaduc ;
- La réparation des colonnes de l'ouvrage.

3 phases et un défi de taille pour ce chantier primordial

La réhabilitation du viaduc d'Huccorgne est l'un des projets les plus importants de la région de par l'ampleur du chantier et le grand nombre d'utilisateurs qui y passent quotidiennement. Le défi du chantier réside dans la nécessité de conserver une circulation de 2 fois 2 voies de circulation sur l'autoroute, et ce, durant l'entièreté des travaux.

Débuté en août 2021, le chantier se découpe en 3 grandes phases :

- 1)** Entre les mois d'août 2021 et décembre 2021 : renforcement des travées d'approche du viaduc Nord supportant habituellement les voies menant à Namur pour qu'il puisse supporter 4 voies de circulation plutôt que 3 ;
- 2)** Entre janvier 2022 et juillet 2022 : réhabilitation du pont Sud supportant habituellement les voies menant à Liège ;
- 3)** Entre janvier 2023 et juillet 2023 : réhabilitation du pont Nord.
Pour le remplacement des travées d'approche de chacun des 2 tabliers, il faut déposer 36 poutres en béton précontraint de 30 mètres de long et démolir 4.350 m² de pont pour un poids total de 1.950 T. Puis reposer autant de nouvelles poutres, chacune pesant près de 60 T à des hauteurs allant de 10 à 60 m de haut, poser 4.350 m² de prédalles, façonner et ferrailer 180 T d'armatures et couler 650 m³ de béton.

La rénovation de la partie centrale du viaduc nécessite des réparations classiques du béton à l'intérieur et à l'extérieur de l'ouvrage, l'injection d'inhibiteurs de corrosion dans les câbles de précontrainte endommagés et l'ajout de nouveaux câbles de précontrainte afin d'augmenter la capacité portante de l'ouvrage et lui conférer une meilleure durabilité.

CHIFFRES CLÉS

23,3 millions d'euros de budget

+ de 100 ouvriers présents au plus fort du chantier

OPTIMISATION DU SERVICE AUX USAGERS

Direction Outils et méthodes

Avec près de 8.000 km de voiries à contrôler et entretenir, le retour d'expérience des usagers constitue une source de renseignements précieuse pour le SPW Mobilité et Infrastructures.

Dans le but de garantir une remontée d'informations optimale, plusieurs outils sont mis à la disposition des utilisateurs des routes et autoroutes régionales pour leur permettre de signaler des anomalies liées à l'état des routes, à la signalisation, ou encore à l'éclairage public.

- Le 1718
- L'adresse mail: mobilite.infrastructures@spw.wallonie.be
- Signalements routiers des agents de terrain via la plateforme JIRA.

Afin d'apporter une réponse à chacune d'entre elles, les synergies entre les différents services internes du SPW Mobilité et Infrastructures, ainsi qu'entre le SPW Mobilité et Infrastructures et les autres services publics wallons, ont été renforcées. Ce fut notamment le cas avec la nouvelle Direction de l'Optimisation et des Relations Usagers, la Direction des Services de Proximité ainsi qu'avec l'ensemble des districts routiers et autoroutiers wallons. Les performances des outils de gestion et de reporting ont également été améliorées afin de renforcer la réactivité de notre service aux usagers.

CHIFFRES CLÉS

3.394 interpellations ont été reçues via les différents canaux

PROGRAMMATION FEDER 2021-2027

Cellule Internationale et Projets européens

La Cellule Internationale et Projets européens a coordonné la remise des avis techniques de faisabilité sur les projets rentrés dans le cadre du 1er appel à projets de la nouvelle Programmation FEDER 2021-2027.

Dans ce cadre, et avec la participation de nombreux services du SPW Mobilité et Infrastructures (Direction des Espaces publics subsidiés, Direction des Bâtiments, diverses Directions territoriales, Autorité Organisatrice du transport collectifs et partagés, Direction de la Planification de la Mobilité, Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries), ce ne sont pas moins de 79 projets pour un total demandé par les bénéficiaires de 261.720.954,27€ qui ont été analysés en l'espace de deux mois, avec pour thèmes la mobilité locale et régionale durable, le développement urbain et la rénovation énergétique des bâtiments publics.

RÉUNION DE LA PLATEFORME TRANSPORT

Cellule Internationale et Projets européens

Pour la cinquième année consécutive, la Cellule Internationale et Projets européens du SPW Mobilité et Infrastructures, conjointement avec Wallonie-Bruxelles International, réunit plusieurs fois par an les acteurs wallons de la thématique « Transport ».

L'objectif : développer et entretenir un réseau d'experts institutionnels wallons à même de porter les intérêts de la Région wallonne auprès des instances européennes et internationales.

Au menu de cette treizième réunion 2022 : les priorités du Programme européen 2023 et la convergence des objectifs européens avec la Stratégie Régionale de Mobilité.



Je suis un adepte de La mobilité active

2022 - UNE ANNÉE RICHE POUR LES MODES DE TRANSPORTS ACTIFS

Direction de la Planification de la Mobilité

Adopté par le Gouvernement wallon en juillet 2022, le Plan Wallonie Cyclable 2030 a pour objectif de rendre la pratique du vélo possible, sûre et normale pour tout un chacun. Fruit d'une concertation avec de nombreux partenaires, dont les associations de cyclistes, ce plan prévoit une approche structurée de la politique cyclable sur le territoire wallon et pas moins de 19 mesures, déclinées en plus de 70 actions dont la construction d'infrastructures cyclables, l'élaboration de réseaux cyclables, l'augmentation du stationnement pour vélos, l'octroi de primes «vélo»...

Si le plan porte sur une durée de près de 10 ans, certaines actions ont déjà été menées, d'autres sont entamées et doivent être poursuivies :

Élaborer les réseaux cyclables

L'objectif est d'offrir des liaisons adaptées aux besoins des déplacements des cyclistes actuels et futurs. Ce réseau doit reprendre l'ensemble des itinéraires cyclables, interconnectés, directs et sécurisés au sein d'un quartier, d'une ville ou entre ceux-ci. Parmi les conditions nécessaires à un réseau fonctionnel, il y a la sécurité, l'itinéraire le plus direct possible et la cohérence.

Le projet cyclostrade, réalisé en collaboration avec les différentes Directions des Routes, en est le parfait exemple et constitue la « colonne vertébrale » des réseaux cyclables structurants locaux. Itinéraire continu clairement identifiable, inclusif, qui assure un rôle collecteur pour des déplacements quotidiens à vélo et engins assimilés, les cyclostrades répondent de manière optimale aux besoins de cyclabilité. En connectant les zones urbaines périphériques aux pôles d'intérêt des hypercentres (liaisons urbaines), ils peuvent, par prolongation, connecter les grandes agglomérations wallonnes entre elles, via les itinéraires régionaux de longue distance ou de nouvelles liaisons interurbaines.

Connaissez-vous le projet de la Vesdrienne ?

La Vesdrienne est une liaison cyclable de type cyclostrade reliant Liège à la frontière allemande via la vallée de la Vesdre. Elle a pour but d'offrir une réelle alternative à la voiture pour les trajets quotidiens vers le travail, l'école ou toute autre activité sur de courtes et moyennes distances. Pour convaincre un maximum d'usagers, le tracé se veut confortable (largeur de piste suffisante, faibles pentes, revêtements adaptés), sécuritaire (autant que possible en site propre, ou séparé du trafic), et en connexion avec les pôles d'activité majeur.

L'année 2022 aura été consacrée aux études de la phase 1 du projet de la Vesdrienne, à savoir le tronçon Dolhain-Verviers. Les travaux sur cette partie devraient être adjugés fin 2023.

Plus qu'une solution de mobilité alternative, la Vesdrienne se veut être un outil de redéveloppement socio-économique et touristique !

226 km de RAVeL construits, rénovés ou balisés !



Près de 30 projets d'extension, rénovation et balisage du réseau RAVeL ont été réalisés en 2022, pour un budget de plus de 17 millions € !

Au total, le SPW Mobilité et Infrastructures est intervenu sur 226 km de RAVeL afin d'offrir des infrastructures cyclables de qualité aux utilisateurs.

CHIFFRES CLÉS

Le RAVeL en 2022 c'est :

11,7 km de nouvelles sections aménagées

32,3 km de sections indurées

2,5 km de sections rénovées

180 km d'itinéraires cyclables de longue distance balisés

Les primes régionales vélo

Afin de soutenir la mobilité douce et de favoriser les déplacements à deux roues, la Wallonie octroie des aides financières pour l'achat d'un vélo (classique ou électrique) par les particuliers et l'achat d'un ou plusieurs vélos de service par les employeurs ou les travailleurs indépendants. Ces primes visent à favoriser l'acquisition d'un vélo pour les déplacements utilitaires. Jamais un tel soutien financier visant à favoriser l'usage du vélo n'avait été mis en œuvre en Wallonie.

	Primes Vélos citoyens	Primes Vélos de service	Total primes «vélos citoyens» et «vélos de service»
Demandes introduites en 2022	5.000	529	5.529
Demandes acceptées en 2022	2.311	530	2.841
Total demandes introduites au 31/12/2022	8.251	735	8.986
Total demandes acceptées au 31/12/2022	4.979	708	5.687

Projet MyBike

2022 fut également l'année de concrétisation du concept MyBike entre les trois régions et le fédéral. Ce projet de registre central de cycles vise à étendre l'initiative existante de marquage des vélos par autocollant à l'ensemble de la Belgique. Cette collaboration entre les trois régions et l'état fédéral montre que l'enjeu du vol de vélo et de la promotion des mobilités actives est une problématique partagée par les différents niveaux de pouvoir et qui doit être traitée de manière transversale.

Si le backend est quasiment finalisé, le frontend et le marché public pour l'impression et l'envoi des stickers, sont en développement en début d'année 2023.



Colloque Wallonie Cyclable

Le 6 mai 2022, le SPW Mobilité et Infrastructures a organisé le Colloque Wallonie Cyclable, qui a rassemblé environ 320 participants. Une telle manifestation n'avait plus été organisée depuis 2013.

Au programme de la journée : des présentations et des ateliers assurés par des experts sur la thématique de la politique vélo, avec en trame de fond le Plan d'actions Wallonie Cyclable.



Comment débloquer les freins, notamment culturels, à la pratique du vélo ? Comment garantir le respect et la convivialité entre les différents usagers ? Quels sont les moyens financiers pour les infrastructures vélo ? Comment définir un réseau cyclable structurant ?

Ces questions, et bien d'autres encore, ont été abordées tout au long de cette journée d'échange.

Une vingtaine de partenaires et d'associations ont également tenu des stands pour présenter leurs services et répondre aux questions.

À PIED OU À VÉLO, TOUS À L'ÉCOLE !

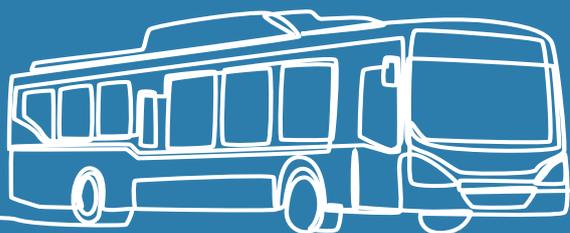
Direction de la Planification de la Mobilité - Pôle sensibilisation

La Cellule Éducation à la Mobilité et à la Sécurité Routière a mis en place les projets Pédibus et Vélobus. Il s'agit d'un système d'accompagnement des enfants à pied ou à vélo vers l'école sous la surveillance d'adultes formés. Véritable ramassage scolaire pédestre sans moteur, sans essence, il requiert des adultes accompagnateurs, des lignes, des arrêts et un horaire.

Que ce soit pour se rendre à l'école ou en revenir, en sécurité, en toute convivialité et sans polluer.

Un inventaire réalisé en mai 2022 a permis de recenser environ 20 Vélobus et presque 30 Pédibus en Wallonie !

Je suis un utilisateur des transports en commun



REFORME DU DECRET RELATIF AUX SERVICES DE TAXIS ET DE LOCATION DE VOITURE AVEC CHAUFFEUR

Direction de la Régulation du Transport par route

La Direction de la Régulation du Transport par route a lancé un vaste projet de réforme du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur, avec un avant-projet de décret relatif au transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité.

Ce projet a été adopté en première lecture par le Gouvernement wallon en date du 15 décembre 2022.

La catégorisation issue de la législation de 2007, distinguant taxis, location de véhicules avec chauffeur, taxis collectifs et taxis d'intérêt général étant fortement questionnée par le développement de nouveaux types de services via le recours aux nouvelles technologies, cet avant-projet a pour but de revoir fondamentalement la réglementation wallonne du transport rémunéré de personnes par route.

À ce jour, sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 et de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009, les intermédiaires de transport ne sont soumis, en tant que tels, à aucune contrainte réglementaire. Tandis que les chauffeurs ayant recours à ces plateformes, et plus spécifiquement la plus développée d'entre elles, le service « Uber », sollicitent et obtiennent des autorisations de prêter un service de transport de personnes sous le couvert de l'activité de location de véhicules avec chauffeur. Ainsi, le nombre d'exploitants autorisés de service de taxis reste stable depuis plusieurs années alors que le nombre d'autorisations en location de véhicule avec chauffeur n'a cessé de croître.

Le développement, aux côtés des services de taxis traditionnels, d'un service de transport assez proche dans sa finalité et dans son contenu pour le consommateur, fondé sur la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur pour les personnes souhaitant effectuer un déplacement, mais reposant sur un système de plateforme d'intermédiation électronique, engendre donc une nécessité profonde d'adaptation de la réglementation wallonne.

Le projet de réforme tente ainsi de parvenir à un équilibre entre ouverture du marché et intégration des nouvelles innovations propres à ce secteur d'activité en pleine mutation. Sans pour autant opter pour une dérégulation complète du secteur, ce qui mettrait inévitablement à mal les exigences essentielles pour le consommateur en termes de sécurité, fiabilité, qualité et accessibilité financière du service, ainsi que la possibilité pour l'autorité publique d'assurer une meilleure politique de mobilité.



POURSUITE DU REDÉPLOIEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN EN WALLONIE

Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés

Depuis 2018, l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT) travaille à un ambitieux programme de redéploiement du réseau de transport en commun en Wallonie.

L'objectif étant d'étendre progressivement le réseau TEC actuel pour en faire un réseau hiérarchisé s'appuyant sur des lignes structurantes à vitesse commerciale attractive. Pour ce faire, l'AOT et le TEC ambitionnent de redéployer 50% de l'offre kilométrique au sein des bassins de mobilité d'ici 2023 et d'améliorer la part modale du bus/tram à 10 % en 2030, contre 4 % en 2017 ; et ce en développant, notamment, l'intermodalité entre les modes actifs, partagés et collectifs.

Dans ce cadre, l'AOT a réalisé 6 études de redéploiement de l'offre TEC au sein des bassins de mobilité destinées à définir les besoins et la stratégie à adopter. 17 zones ont ainsi été identifiées comme devant passer par une refonte importante de leur offre de transport en commun. En parallèle, l'AOT a également réalisé l'évaluation de 16 lignes TEC récemment créées ou renforcées.

Sur cette base, plusieurs projets de redéploiement ont été définis et confrontés à la réalité de terrain grâce à l'organisation d'un vaste programme de participation citoyenne dans les zones concernées, via le dispositif Mobilli.

En 2022, les citoyens des zones de Gembloux et Florenville ont été consultés.

Ces avis, fidèlement collectés par le facilitateur régional désigné, ont permis d'affiner les projets de refonte de l'offre TEC et d'identifier des actions susceptibles de la rendre plus attractive et plus accessible.

L'année 2022 a été marquée par le franchissement d'une nouvelle étape dans ce projet majeur, avec la mise en œuvre opérationnelle de plusieurs projets, et l'augmentation concrète de 1,5 % l'offre de transport en Wallonie.

DÉPLOIEMENT DES MOBIPÔLES ET MOBIPPOINTS

Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés

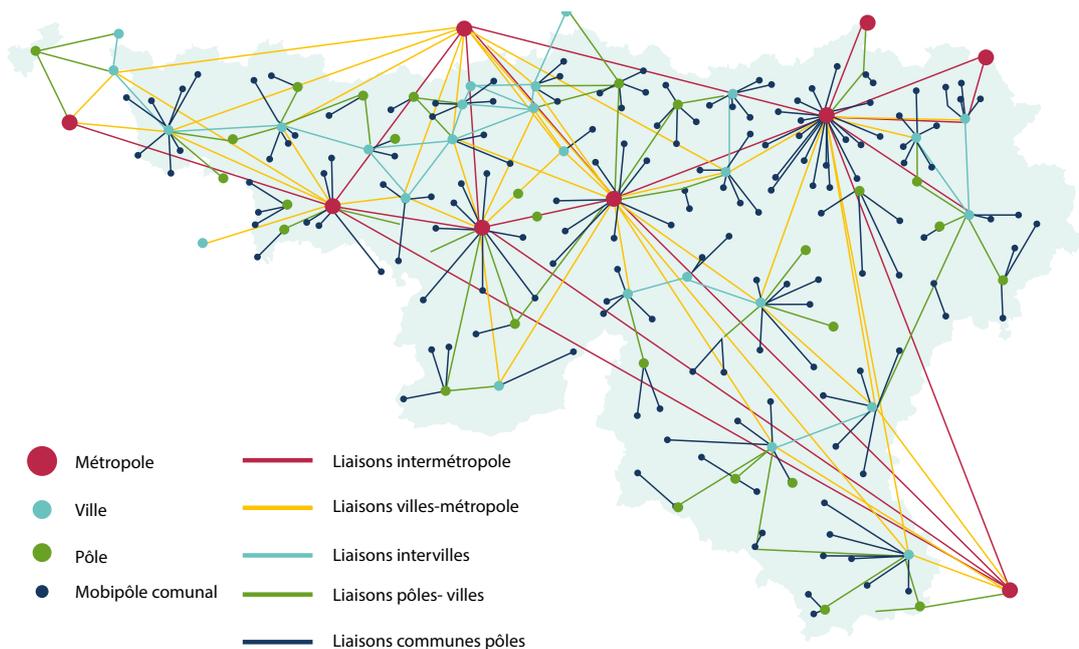
La multimodalité repose sur la complémentarité de solutions multiples qui doivent nécessairement converger en divers lieux du territoire. Dès lors, en matière d'infrastructures, elle requiert non seulement l'aménagement des voiries et cheminements amenés à accueillir les divers modes de déplacement mais également l'aménagement des lieux d'échange modaux. Pour que la multimodalité soit crédible, ces deux axes - aménagement des voiries et des lieux d'échange - doivent être conçus en parfaite cohérence et déployés simultanément.

Les lieux où devront converger infrastructures et services de mobilité seront amenés à devenir la traduction physique sur le territoire du concept de multimodalité. Certains d'entre eux seront les « portes d'entrée » sur le réseau structurant. Selon les types de lieux, en particulier selon leur caractère urbain ou interurbain, ces lieux accueilleront des fonctions et donc des équipements différents. On distinguera les MobiPôles (en milieu interurbain et rural) et les MobiPoints (en milieu urbain).

Les MobiPôles sont des lieux où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo, ...) et infrastructures de mobilité (zones d'attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge, ...) et qui offrent une connexion directe avec le réseau de transport public structurant (train et bus express/principal).

Les MobiPoints sont également des lieux où convergent différentes offres de services et infrastructures de mobilité, mais ils ne sont pas directement connectés au réseau structurant de transport public.

À ce jour, 125 points ont d'ores et déjà été développés sur le territoire et 50 autres sont prévus en 2023.



Document conceptuel: chaque commune sera desservie par une liaison structurante reliant son Mobipôle au pôle principale de destination

ÉTUDE DES BASSINS DE MOBILITÉ

Direction de la Planification de la Mobilité

En 2022, le Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité a analysé les Floating Mobile Data (FMD), c'est-à-dire les données de téléphonie mobile, à travers plusieurs méthodes en concertation avec l'IWEPS.

Cette analyse permet de construire une image relativement fidèle des flux de mobilité tous modes et tous motifs confondus, en vue de faire émerger un ou plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants du bassin se déplacent quotidiennement. Cette étude permet également d'identifier la part des déplacements internes au bassin de mobilité, plus importante que les déplacements vers ou depuis l'extérieur de ce même bassin.

Ces travaux sont toujours en cours et seront comparés aux bassins existants (emploi, vie, santé...).

Plan de Mobilité de Charleroi Métropole

En 2022, une étude stratégique pour la Ville de Charleroi était pilotée par la Direction de la Planification de la Mobilité selon les lignes de force d'un Plan Urbain de Mobilité (PUM) avec deux particularités :

- 1) À la demande des acteurs locaux, le territoire pris en compte (29 communes) déborde très largement de la zone PUM telle que définie par le décret (17 communes), faisant du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole la première tentative de « Plan de mobilité de bassin », plus large qu'urbain.
- 2) La méthodologie s'inspire de celle promue par l'Union européenne (Plans de Mobilité Urbaine Durable – PMUD) qui, notamment en matière de co-construction citoyenne, va plus loin que le décret wallon. Les citoyens et acteurs locaux sont invités à interagir dès le stade de l'étude, avant de le faire à nouveau via l'enquête publique, avant adoption définitive du document par les Communes et le Gouvernement wallon, courant 2024.

Des outils contemporains d'observation des flux de mobilité sont également utilisés, grâce notamment aux données laissées par les téléphones mobiles. Elles confirment que deux territoires cohabitent sans beaucoup d'interactions : le territoire le plus urbain (zone PUM) et les autres communes ajoutées.

Comme prévu par le décret et l'Europe, le Plan de Mobilité de Charleroi Métropole aborde de manière intégrée les enjeux de mobilité et de développement territorial, avec une attention particulière à la durabilité. Autrement dit, quels choix territoriaux locaux devrait-on favoriser pour se mettre sur la voie du zéro béton en 2050 tout en favorisant une mobilité plus durable ?

Poursuite de la mise en œuvre du Plan Urbain de Mobilité de Liège

Approuvé en 2019, le Plan Urbain de Mobilité de Liège concerne 24 communes de l'agglomération. La Direction de la Planification de la Mobilité en coordonne la mise en œuvre et joue le rôle de facilitateur des actions « mobilité » des différents partenaires (services régionaux, Communes, TEC, SNCB, l'ASBL Liège Métropole, ASBL thématiques...). Sans que cela soit nécessairement déjà visible sur le terrain, de nombreuses pièces du puzzle se mettent en place pour concrétiser progressivement les orientations stratégiques. Entre autres :

- Réforme du réseau TEC en vue de sa mise en service progressive (horizon du tram ligne courte et du tram ligne longue) dans lequel s'intègrent les études (mobilité, infrastructure) de 4 axes de busway (anciens « BHNS-Bus à haut niveau de service »)
- Alignement avec les évolutions du Plan de Transport de la SNCB à l'échelle de l'agglomération
- Définition progressive du réseau des cyclostrades qui irrigueront le territoire
- ...

La concertation avec les parties prenantes est organisée via des Comités de pilotage thématiques, ainsi que de nombreux contacts en format plus rapproché au gré des besoins. La Direction de la Planification de la Mobilité joue à la fois le rôle d'animateur du processus et de gardien des objectifs stratégiques multimodaux.

Soutien aux communes et acteurs thématiques

La Direction de la Planification de la Mobilité apporte un soutien technique et financier aux communes qui étudient leur plan communal de mobilité. En 2022, 6 actualisations de Plan Communaux de Mobilité ont été approuvées, 20 études étaient en cours et 4 communes ont lancé leur PCM.

LE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) DU SUD DE CHARLEROI : RÉINVENTONS LA MOBILITÉ !

Direction des Routes de Charleroi

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 BHNS 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 belle opportunité d'améliorer la mobilité comme le cadre de vie de cette partie du territoire. Ce chantier de plusieurs années, étudié pour être le moins impactant possible, devrait débiter au printemps 2023, pour une mise en service au plus tard fin 2026.

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 en collaboration avec la SOFICO qui finance les travaux d'infrastructures nécessaires 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.

CHIFFRES CLÉS

LE BHNS en 2022 c'est :

10,95 km de ligne

54 arrêts

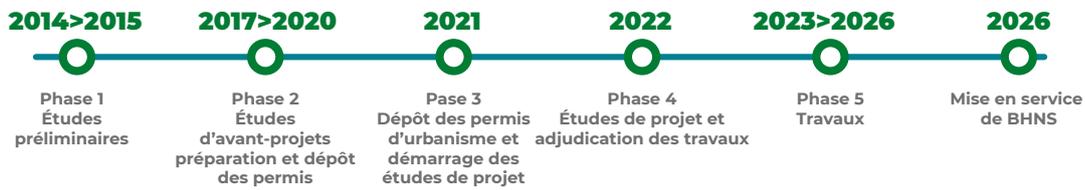
820 places de parking

19.000 habitants desservis

1 bus toutes les **10** minutes

2023 : ANNÉE DE LANCEMENT DES TRAVAUX

La mise en œuvre d'un projet d'infrastructure tel que le BHNS de Charleroi demande la réalisation de nombreuses études et implique le respect de procédures administratives spécifiques.



Pour plus d'info sur le BHNS scannez le QR code

TRANSPORT SCOLAIRE – OBJECTIF MODERNISATION !

Direction du Transport et des Déplacements scolaires

Accompagnée par le Bureau SiaPartners, expert dans le domaine du transport, la Direction du Transport et des Déplacements scolaires du SPW Mobilité et Infrastructures a étudié l'évolution du transport scolaire afin d'en dégager les pistes d'amélioration pour le futur. La synthèse de cette étude a été délivrée début 2022.

L'étude base ses recommandations sur une année d'analyses et de diagnostic du transport scolaire durant laquelle plus de 60 personnes ont été mobilisées afin de partager leurs expériences, avis et points d'amélioration sur la thématique. Elles se fondent également sur la vision développée avec l'ensemble des acteurs du secteur (SPW et OTW, écoles, Fédération Wallonie Bruxelles, Personnel accompagnant, Exploitants et Fédérations de parents), sous la supervision du Cabinet du ministre de la Mobilité.

Très concrètement, les recommandations émises par le Bureau d'experts doivent permettre de bénéficier d'un transport scolaire plus :

- **Qualitatif** : en réduisant les temps de parcours des circuits, en améliorant les conditions de transport et la formation des accompagnants ;
- **Bénéfique pour les élèves du spécialisé** : en incorporant les conditions de mobilité de l'élève dans le droit au transport scolaire, en limitant raisonnablement le nombre de bénéficiaires, en proposant des alternatives de transport pour les élèves du spécialisé ;
- **Ancré dans la mobilité de demain** : en proposant des alternatives actives et passives financées par la région, en améliorant l'offre des lignes publiques ;
- **Efficient** : en améliorant l'organisation générale du transport scolaire et en clarifiant le rôle de chaque acteur ;
- **Compréhensible** : en mettant en place une approche pédagogique quant aux rôles et responsabilités des acteurs impliqués.

SÉCURITÉ ET FORMATION au cœur du processus de modernisation

Le SPW Mobilité et Infrastructures emploie 750 convoyeuses et convoyeurs au sein de sa Direction du Transport et des Déplacements scolaires. Ceux-ci accompagnent quotidiennement près de 25.000 élèves dans toute la Wallonie.

Lors des journées de rentrée 2022, environ 15 sessions de sensibilisation portant sur la prévention et la sécurité au travail leur ont été proposées. Un peu plus de 500 agents ont participé à cette formation au travers des 6 bureaux régionaux.

Cette démarche a permis de travailler avec eux à l'identification des risques en matière de santé et sécurité au travail. L'objectif était de mettre en lumière l'ensemble des outils et moyens qui permettent de les limiter, tant pour les accompagnateurs que pour les accompagnés.

CHIFFRES CLÉS

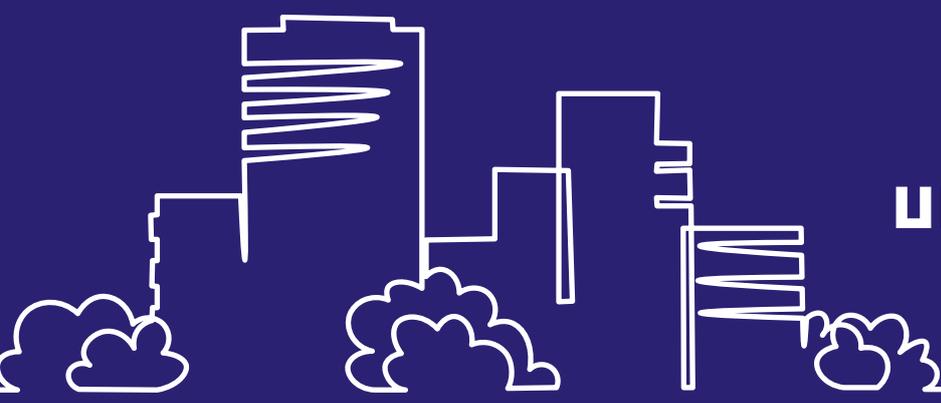
Le transport scolaire en 2022 c'est :

25.000 élèves transportés tous les jours

dont **60%** d'élèves de l'enseignement spécialisé

950 circuits

750 convoyeuses et convoyeurs



Je suis une Commune

EN ROUTE VERS UNE OPTIMISATION ENVIRONNEMENTALE DES BÂTIMENTS PUBLICS

Afin d'atteindre les objectifs de neutralité climatique fixés à l'horizon 2030 et 2050, la Wallonie s'est donnée pour mission d'améliorer les performances énergétiques et fonctionnelles de son vaste parc immobilier public.

C'est ainsi que, dans le cadre du Plan de Relance de la Wallonie, le Gouvernement wallon a mis en place un programme de rénovation des biens publics appartenant aux collectivités publiques locales.

Le Département des Infrastructures locales a été chargé de coordonner l'octroi des subsides et d'accompagner les pouvoirs publics locaux dans cet ambitieux projet.

« La volonté est de poursuivre l'objectif d'atteinte des exigences européennes et régionales de réduire à l'horizon 2030 de 55% les émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'anticiper les changements climatiques en adoptant une approche intégrée au niveau local. »

180 MILLIONS D'EUROS INVESTIS DANS 183 PROJETS DE RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS PUBLICS COMMUNAUX ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES

Direction des Bâtiments
Direction des Infrastructures sportives

Suite à différents appels à projets lancés en 2021 et 2022 auprès des collectivités locales, pas moins de 183 projets ont été sélectionnés, pour une enveloppe budgétaire totale de plus de 180 millions d'euros, allouée par la Commission européenne et le Plan de Relance de la Wallonie.

Par l'octroi de ces subventions, les Communes, Provinces, CPAS, zones de police et de secours, associations sportives auront l'opportunité d'optimiser leur parc immobilier, que ce soit au niveau technique, énergétique ou environnemental. Avec des biens publics ainsi rénovés, ils verront leur dépendance énergétique diminuer, contribuant ainsi aux objectifs de réduction des émissions de CO2 imposés par l'Union européenne. Toutes les rénovations envisagées doivent en effet répondre au minimum aux critères applicables pour la PEB afin d'atteindre la performance globale exigée de 35% d'économie des consommations énergétiques.

Cette performance sera contrôlée en obligeant les bénéficiaires à communiquer chaque année, et ce pendant 5 ans, les consommations énergétiques du bâtiment concerné.

Ce vaste projet permettra également de contribuer à la création d'activités et d'emplois dans le secteur de la construction, et ce tant au niveau local que régional.

● 103 millions € destinés à la rénovation des bâtiments publics communaux

Voici quelques-uns des projets majeurs sélectionnés :

- o Site du Bercet à Couvain – 3,4 millions €
- o Construction d'un nouveau pôle administratif à Jurbise – 3 millions €
- o Construction d'un nouveau pôle administratif à Limbourg (Liège) – 3,5 millions €
- o Commune et CPAS de Namur – 3,7 millions €
- o Démolition et reconstruction de bâtiments pour les ateliers communaux, le CPAS et la bibliothèque de Spa – 3,9 millions €
- o Construction d'un centre pluridisciplinaire à Ath – 7 millions €
- o Construction d'un nouveau pôle administratif à Huy – 7 millions €

● 78 millions € pour la rénovation énergétique des infrastructures sportives

Suite à l'appel à projet lancé en 2022, 85 projets ont été retenus en Wallonie !

PIMACI – LE PLAN D'INVESTISSEMENT DESTINÉ À ACCOMPAGNER LES COMMUNES DANS LEURS POLITIQUES PIÉTONNE, CYCLABLE ET D'INTERMODALITÉ

Direction des Espaces publics subsidiés

L'objectif du Gouvernement étant d'instaurer plus significativement encore le soutien aux politiques de mobilité active et d'intermodalité menées par les communes, **un droit de tirage spécifique** a été organisé conformément à la **Déclaration de politique régionale**.

Par le biais de celui-ci, le SPW Mobilité et Infrastructures soutient les autorités locales dans la réalisation d'**aménagement cyclables, piétons ainsi que dans l'aménagement favorisant l'intermodalité à travers des MobiPôles**.

Plutôt que d'interdire les voitures, les 262 villes et communes wallonnes sont invitées à proposer des projets qui répondent au principe STOP, en donnant la priorité d'abord aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et ensuite seulement aux voitures. Dans le cadre de l'intermodalité, la priorité sera donnée aux cheminements piétons et cyclables en rabattement vers les transports collectifs structurants.

Information et formation au cœur du projet PIMACI

Afin d'accompagner au mieux les autorités locales et leur administration dans la définition de leurs besoins et la mise en œuvre de leurs projets, les experts du SPW Mobilité et Infrastructures ont réalisé une série de capsules vidéo informatives.

Vous souhaitez en savoir plus ?



Scannez ce QR Code

CHIFFRES CLÉS

Une enveloppe de **210 millions €** a été engagée par le Gouvernement wallon pour la programmation 2022-2024.

UN MARQUAGE COLORÉ POUR MIEUX IDENTIFIER LES ZONES 30 AUX ABORDS DES ÉCOLES

Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries

L'amélioration de la sécurité aux abords des écoles répond à une véritable préoccupation citoyenne. Parmi les priorités exprimées lors d'une large consultation lancée dans le cadre des États généraux de la Sécurité Routière en 2020, deux mesures sont ressorties : la sécurisation des routes et l'augmentation des infrastructures adaptées aux usagers vulnérables. Or, les enfants sont, de toute évidence, des personnes vulnérables. Agir aux abords des écoles qu'ils fréquentent quotidiennement peut contribuer, de manière significative, à l'amélioration de la sécurité routière.

C'est pourquoi le Gouvernement wallon a libéré une enveloppe de 3,735 millions € afin d'accompagner les communes wallonnes dans l'aménagement de l'espace public à proximité des écoles maternelles et primaires implantées le long de voiries communales.

Ce projet vise à renforcer l'image visuelle des zones 30 aux abords écoles. Comment ? Grâce à des marquages colorés au sol destinés à attirer l'attention de l'automobiliste sur la présence d'enfants dans cette zone.

Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé en 2022. 136 communes participent à l'opération et 747 écoles seront concernées par ce type d'aménagement dans les prochains mois.

Connaissez-vous la Sécurothèque ?

Outil en ligne qui a connu un certain essor en 2022, ce site-métier permet de bénéficier de fiches pratiques et de se documenter sur les principes d'aménagement de l'espace public, conformes à la réglementation, dans le but de renforcer la sécurité pour l'ensemble des usagers. Il renseigne également les gestionnaires de voiries sur les prescriptions relatives aux signaux routiers et apporte une aide à la conception des plans de signalisation par les bureaux d'études.

Rendez-vous sur le site de la Sécurothèque



Scannez ce QR Code



Je suis une entreprise

La Wallonie est au cœur des réseaux de transport européens et du plus grand bassin industriel et de consommation d'Europe (60 millions de consommateurs sont joignables en seulement 3 heures de route). Elle dispose donc d'un atout géographique puissant, mais aussi d'un réseau d'infrastructures de transport (routes, voies d'eau et ferroviaires, aéroports, télécommunications) parmi les plus denses du monde. Les acteurs institutionnels, industriels, économiques et logistiques de pointe ont la volonté forte de conférer à ce secteur une place prépondérante dans les outils de redéploiement économique.

Tout est donc présent pour faire de la Wallonie à l'horizon 2030 une région performante et durable en matière de transport et de logistique et ce, tant pour les entreprises présentes sur son territoire et qui souhaitent s'y développer, que pour les entreprises désireuses de s'y installer.

Pour traduire davantage la qualité du système de transport en emplois et en valeur ajoutée, une série d'actions devront être prises dans les domaines de l'infrastructure, de l'exploitation des réseaux et de la gouvernance.

Ces actions sont précisées dans la Stratégie Régionale de Mobilité et priorisées, d'une part selon leur contribution aux objectifs de transfert modal et, d'autre part, selon leur contribution à la valeur ajoutée en particulier dans le secteur de la logistique.

Au-delà du transfert modal, les enjeux liés à la mise en place d'un Système de Transport Intelligent (ITS), d'une connexion en fibre optique de tous les pôles d'activité et à la gestion des Datas nécessaires à son développement sont au cœur des activités du SPW Mobilité et Infrastructures.

Afin d'atteindre ces objectifs, plusieurs projets concrets ont été menés en 2022.

CHIFFRES CLÉS

La volonté est de tendre en 2030, vers les parts modales suivantes:

	2017	2030
Rail	4%	7%
Eau	14%	18%
Route	82%	75%

PLAN STRATÉGIQUE NUMÉRIQUE

Direction des Télécommunications

En concertation avec la SOFICO, l'Agence du Numérique et les différents opérateurs d'accès, le Plan Stratégique Numérique (PSN) prévoit l'amélioration de la connectivité des entreprises à un niveau de qualité élevée, couplée à une réadaptation de l'offre et à l'optimisation de la couverture haut débit en Wallonie.

La gestion technique du réseau de fibre optique est confiée à la Direction de la Télécommunication du SPW Mobilité et Infrastructures qui est chargée d'étudier, de développer, d'entretenir et d'exploiter les réseaux de câbles de cuivre et de fibre optique de télécommunication situés le long du réseau autoroutier, routier et le long des voies hydrauliques. Dans ce contexte, la SOFICO est donc un opérateur de télécommunications.

Très concrètement, le PSN consiste à :

- Développer le réseau physique de télécommunication fibre optique (passage d'environ 4.000 à 5.000 km) : creusement de tranchées, poses de gaines et soufflage de fibre optique ;
- Développer le réseau commercial et amener la connectivité haut débit dans toutes les Zones d'Activités Économiques de la Région wallonne (environ 300 zones d'activités économiques - ZAE) ;
- Réaliser le câblage des parcelles de ces ZAE afin de permettre le raccordement des entreprises clientes qui y sont installées et les raccordements clients ;
- Offrir les services télécoms : soit une bande passante active, soit la mise à disposition de liaisons physiques par fibre noire que les sociétés concernées activent elles-mêmes.

Sur ce même réseau de fibre optique, il fallait également développer un réseau de télécommunications interne au SPW (réseau MAN – Metropolitan Area Network) permettant l'interconnexion des équipements électromécaniques situés le long des voies routières, autoroutières et navigables avec les centres de contrôles, de télégestion ou de téléconduite (PEREX à Dausoulx, Tilleul à Liège, CapNord à Namur, ...).

Dernière réalisation du PSN, l'installation et la gestion d'un nouveau Data center au centre PEREX dans le but d'offrir les services d'hébergements physiques et virtuels avec toutes les redondances nécessaires aux applications métiers du SPW et des divers partenaires.

CHIFFRES CL

Budget d'investissement de l'ordre de **100 Millions €** (2019-2025)

Budget de fonctionnement de l'ordre de **20 à 25 Millions €/an**

NAP-ITS : LE POINT D'ACCÈS NATIONAL BELGE POUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS

Direction de l'Exploitation des réseaux routiers

En 2010, la Directive européenne pour le déploiement des Systèmes de Transport Intelligents dans le domaine du transport routier (Directive STI) identifiait une série d'actions prioritaires, qui ont fait l'objet de Règlements délégués, en vue de favoriser leur mise en œuvre :

- La mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux (MMTIS) ;
- La mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation (RTTI) ;
- La communication d'informations minimales universelles sur la sécurité routière (SRTI) ;
- La mise à disposition harmonisée d'un service d'appel d'urgence interopérable dans toute l'Union (e-Call) ;
- La mise à disposition de services d'informations et de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux (SSTP).

L'élément central des Règlements délégués relatifs aux services d'information routière consiste dans la mise à disposition et le partage des données. Les États membres doivent mettre en place des points d'accès nationaux (National Access Point ou NAP), qui permettront aux différentes parties prenantes d'y enregistrer leurs données, de sorte que les fournisseurs de service pourront disposer d'un inventaire des données disponibles et savoir comment y accéder. Ceci est particulièrement important pour PEREX qui est amené à partager les données d'exploitation de la route et peut aussi ainsi avoir accès aux données détenues par d'autres acteurs.

L'application de cette législation n'est pas évidente, car elle doit tenir compte des différentes situations existant dans les États membres. À cet égard, le cas de la Belgique est exemplatif. Les STI pour les routes sont une compétence attribuée aux Régions. Dès lors, le développement d'un point d'accès national n'a pu se faire qu'au sein d'une structure de collaboration entre les différentes entités concernées et en vue de l'élaboration d'un concept de NAP commun.

L'extension du portail Transportdata.be consolide son rôle d'instrument de la mobilité intelligente en Belgique

Lancé en février 2020, Transportdata.be est le point d'accès national de la Belgique aux données pour les Systèmes de Transport Intelligents (STI). Celui-ci permet les échanges de données privées et publiques sur le transport des personnes entre des prestataires et des utilisateurs professionnels tels que les développeurs de planificateurs d'itinéraires et de déplacements.

Le développement et la gestion de cette plateforme ont été confiés à l'Institut Géographique National. Par ailleurs, un organe de contrôle externe a été désigné, sur base d'un marché public, afin de vérifier le respect des différentes prescriptions ayant pour objectif de garantir la qualité et l'uniformité des services d'informations.

En 2022, le portail a été étendu à 3 autres domaines dans le but de rendre la mobilité en Belgique plus sûre, plus efficace et plus durable :

- Les données pour les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;
- Les données pour les informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière ;
- Les données pour les services d'informations en temps réel sur la circulation.

L'extension de Transportdata.be a pu se faire grâce à la bonne collaboration entre les administrations fédérale et régionales.

Il y a actuellement une trentaine de NAP opérationnels dans les États membres. Ils sont parfois assez différents tant dans leur configuration et leurs interfaces d'accès aux données que dans les formats ou les standards utilisés. Le projet européen NAPCORE, qui a démarré en 2021, vise à assurer la coordination entre les NAP pour améliorer leur interopérabilité en tant que colonne vertébrale de l'échange de données de mobilité au sein de l'Union Européenne.

LA JOURNÉE DU TRANSPORT FLUVIAL ET DE L'INTERMODALITÉ EN WALLONIE

Direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises

Le 18 octobre 2022 se déroulait la journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie. Plus de 240 participants se sont réunis à Namur pour cette édition ! L'objectif de cette journée ? Sensibiliser et informer les entreprises wallonnes utilisatrices des modes de transport massifiés, les gestionnaires de plateformes multimodales, les logisticiens, les transporteurs, les affréteurs ainsi que les acteurs publics en prise avec ce secteur, en matière de transport fluvial et de modalité des marchandises.

À l'occasion de cette journée, la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises (DTIM), organisatrice de l'événement, a remis un prix à l'entreprise ayant réalisé la plus belle progression dans son transfert modal vers le transport fluvial. Celui-ci a été décerné à Dubail Recycling. En 2021, ce centre de recyclage situé à Beez en Province de Namur, a transféré de la route vers la voie d'eau, le transport de 46.000 T de produits ferreux et non ferreux à destination de l'industrie sidérurgique.

Pour retrouver toutes les interventions,



Scannez ce QR Code.

LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES (SRM/M)

La Stratégie Régionale de la Mobilité des Marchandises constitue le cadre de référence qui va permettre d'orienter les décisions et les actions pour rencontrer les objectifs prévus dans la vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Santé et Sécurité via le Transfert modal). La SRM/M poursuit ainsi des objectifs climatiques en accord avec le Plan Air Climat Energie (PACE). Pour ce faire, elle se fixe des objectifs de report modal, d'efficacité du transport et de maîtrise de la demande.



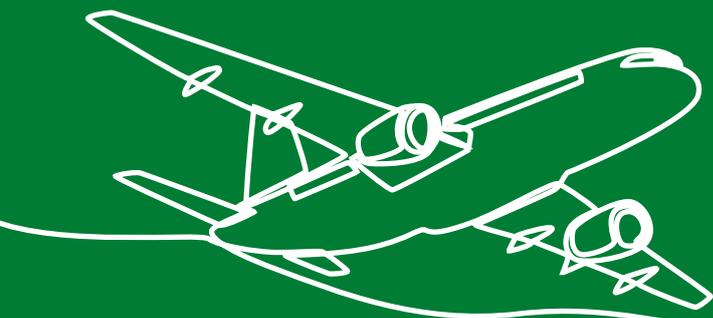
**Stratégie
Régionale de la
Mobilité des
Marchandises**

La SRM/M s'articule autour de 6 thématiques. Ces thématiques seront abordées au sein de groupes de travail dédiés, amenés à collaborer de par la transversalité de certains sujets.

- Préparer le futur ;
- Renforcer le rôle moteur des pouvoirs publics ;
- Développer les infrastructures au service des usagers ;
- Optimiser les chaînes de déplacement multimodal ;
- Renforcer l'efficacité et la sécurité du transport ;
- Guider vers des transports durables.

L'opérationnalisation de la SRM/M a débuté en septembre 2022 et se concrétise dans les faits par le lancement du premier groupe de travail « Préparer le futur ». En parallèle de ce premier lancement, des appels d'offre en lien avec les thématiques « Guider vers des transports durables » et « Optimiser les chaînes de déplacement multimodales » sont rédigés.

L'organisation de la première édition du Congrès Régional de la Mobilité des Marchandises (CRM/M) se tiendra le 28 novembre 2023. L'état d'avancement de la SRM/M y sera présenté et des tables rondes thématiques seront ouvertes aux acteurs du secteur afin d'ouvrir la concertation pour identifier les projets prioritaires à mener au regard des objectifs poursuivis.



Je suis utilisateur aeronautique

La Wallonie possède deux infrastructures importantes : l'aéroport de Liège (Liège Airport), destiné à recevoir un trafic mixte (passagers et cargo) et celui de Charleroi (BSCA - Brussels South Charleroi Airport) privilégiant le trafic de passagers. Ces aéroports bénéficient tous les deux d'une aérogare récente et moderne.

Du côté du transport et du trafic aérien, la Wallonie se distingue par l'essor de ces deux aéroports depuis plus de quinze années, surtout grâce au développement d'activités de fret à Liège et à l'arrivée d'une importante compagnie low cost à Charleroi.

Au travers de ses trois Directions en charge des thématiques aéroportuaires - la Direction de l'Autorité opérationnelle des aéroports, la Direction de la Régulation aéroportuaire et la Cellule Safety Management System - le SPW Mobilité et Infrastructures assure des missions de contrôle et de sécurité sur ces deux sites, ainsi que sur celui de l'aérodrome de Spa-La-Sauvenière, et y garantit le respect des normes et recommandations fédérales, européennes et internationales.

PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) ET PLANS DE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME (PDLT)

Direction de la Régulation aéroportuaire

En mai 2004, le Gouvernement wallon a adopté les premiers Plan de Développement à Long Terme et Plan d'Exposition au Bruit des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud.

À partir de cette date, la Direction de la Régulation aéroportuaire (DRA), en charge par le Gouvernement wallon de cette mission, a développé une expertise afin de réaliser en interne les révisions triennales des PEB.

Pour ce faire, un comité d'accompagnement de révisions a été mis en place afin de valider les hypothèses de simulation de chaque révision. Présidé par la DRA, il est composé d'un représentant du ministre des Aéroports, de la SOWAER, de l'ACNAW, de Liège Airport et de BSCA.

L'objectif des révisions triennales est double :

- 1)** Vérifier que le Plan d'Exposition au Bruit en vigueur correspond, au minimum, à la situation réelle, notamment en ce qui concerne le nombre de mouvements enregistrés sur l'aéroport ou la flotte utilisée par les opérateurs économiques ;
- 2)** Adapter les limites du Plan d'Exposition au Bruit en fonction de l'évolution prévue ou prévisible des activités aéroportuaires et de la composition des flottes à dix ans.

Quatre révisions (2007, 2011, 2015 et 2017) ont conclu à une non-révision des zones des PEB ; les courbes obtenues pour chaque zone des PEB étant incluses dans celles adoptées en 2004.

En 2018, le comité d'accompagnement a décidé de changer de logiciel de simulation. Le choix s'est porté sur l'application IMPACT développée par EUROCONTROL.

La 5^e révision des PEB a conclu à une révision des PEB des aéroports de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud.

Le 28 avril 2022, les zones de bruit des PEB révisés et des PDLT rectifiés matériellement ont été adoptées par le Gouvernement wallon.

FOCUS SUR LES FOREIGN OBJECT DEBRIS (FOD)

Cellule Safety Management System

Les aérodromes sont des systèmes complexes qu'un grain de sable peut suffire à enrayer.

Des événements illustrent, presque littéralement, cet énoncé : la présence de *Foreign Object Debris* (FOD) sur les plateformes aéroportuaires.

Ces débris, quelle que soit leur nature ou leur taille, constituent un risque important pour les aéronefs comme pour le personnel.

La maîtrise du risque inhérent à la présence de FOD passe par la prévention, mais aussi par une cartographie précise des zones concernées.

C'est pourquoi, en juin et septembre 2022, la Cellule Safety Management System a organisé deux Foreign Object Debris Walks sur le site de l'aéroport de Liège.

Objectif de ces promenades ? Sensibiliser le personnel sur les dangers inhérents à la présence de ce type de déchets et réduire les risques sur le site en diminuant le nombre de FOD.

Les «walks» sont organisées en partenariat avec la société de gestion de l'aéroport (Liège Airport) et ses clients directs : les sociétés de handling qui chargent et déchargent les avions.

À Charleroi, des FOD MAP ont été mises en place. Ces outils permettent de réaliser une cartographie fine des endroits où sont retrouvés les débris et permettent au Comité SMS (comité de sécurité) d'avoir ainsi une gestion plus optimale des FOD.







Je suis un agent du SPW Mobilité et Infrastructures

Le SPW Mobilité et Infrastructures compte près de 4.000 agents aux profils extrêmement variés.

La gestion des ressources humaines représente dès lors un défi majeur pour la Direction et les Cellules en charge de cette matière, que ce soit en termes de bien-être des travailleurs, d'efficacité des outils de travail, de formation, de renforcement de la sécurité au travail ou encore, plus récemment, de la gestion du télétravail.

LE TRAVAIL HYBRIDE

Direction du Développement des Ressources humaines

Au mois de mars 2020, la pandémie de COVID-19 a impacté significativement notre économie et a touché de nombreuses entreprises de toutes tailles et de tous secteurs. Les mesures de confinement et de distanciation sociale ont contraint plusieurs d'entre elles à adapter leur mode de fonctionnement pour répondre aux exigences de sécurité sanitaire.

Le SPW Mobilité et Infrastructures n'a pas été épargné et a dû faire face à des défis logistiques majeurs afin de pouvoir mettre en place, rapidement, le télétravail pour ses agents. Bien que cette situation ait été difficile, elle a également encouragé l'innovation et la créativité et a permis au SPW de mettre en place de nouveaux moyens de travailler et de communiquer.

Cette année 2022 aura été marquée par la mise en place du travail hybride, aujourd'hui adopté par bon nombre de collaboratrices et collaborateurs.

SYFADIS : POUR UN MEILLEUR ACCOMPAGNEMENT DES AGENTS DANS LEUR PARCOURS DE FORMATION

Direction du Développement des Ressources humaines

Afin d'uniformiser les pratiques et de centraliser les formations mises à disposition des agents du SPW, la plateforme logicielle de gestion de la formation SYFADIS a été configurée.

Elle permet de gérer des plans de formation, de suivre l'évolution des compétences des différents agents et de centraliser tous les aspects de la formation en ligne. La plateforme est conçue pour offrir un parcours de formation complet et personnalisé à chaque agent tout au long de son processus de formation.

À ce jour, seul le SPW Mobilité et Infrastructures a entrepris l'apprentissage et l'utilisation de Syfadis. Si cette plateforme ne requiert aucune connaissance technique approfondie, elle nécessite cependant un apprentissage long et parfois complexe, lié aux multiples fonctionnalités qu'elle propose. Des formations transversales (relatives à plusieurs entités du SPW) et des formations spécifiques (formations à nos métiers), sont actuellement disponibles.

L'ambition de l'équipe Ressources Humaines du SPW Mobilité et Infrastructures est d'approfondir les différentes options offertes par Syfadis, d'implémenter un maximum de formations et de fournir un support technique d'apprentissage pratique de la plateforme à ses agents.

CHIFFRES CLÉS

2.196 agents du SPW Mobilité et Infrastructures se sont inscrits à une formation via la plateforme Syfadis

3,14 formations ont été suivies par chaque agent en moyenne

Plus de **100 métiers différents** y sont représentés (plongeur, analyste économique, juriste...)

LA GESTION DES ACTIONS ET DU PATRIMOINE (GAP)

Direction Asset Management

La nouvelle application de gestion du patrimoine et de son entretien a été mise en production le 5 décembre 2022. Réalisée en étroite collaboration avec les districts routiers participants, cette solution logicielle ergonomique pour la gestion du patrimoine et du suivi de son entretien répond aux besoins spécifiques des travaux réalisés au sein du SPW Mobilité et Infrastructures.

Concrètement, l'application GAP, c'est quoi ? Il s'agit d'un outil de GMAO (gestion de la maintenance assistée par ordinateur) à destination, dans un premier temps, des districts du réseau (auto)routier wallon.

Les principaux atouts de cette nouvelle application GAP sont de :

- Faciliter la gestion des actions dans les districts et leur suivi ;
- Répertorier le patrimoine et en faciliter sa gestion et sa mise à jour ;
- Localiser le patrimoine et les actions de manière cartographique ;
- Regrouper le patrimoine et son entretien au sein d'une même application ;
- Faciliter la recherche des informations nécessaires à la gestion de la maintenance ;
- Mettre à disposition une application smartphone qui permet de remonter rapidement le travail à réaliser sur le terrain.

12 chefs de régie et/ou de district ont ainsi été désignés pour suivre la formation à l'outil et devenir à leur tour des formateurs GAP.

L'application est progressivement déployée dans l'ensemble des districts routiers et autoroutiers, district par district, à la suite de la formation dispensée sur place à l'ensemble des utilisateurs et à l'importation des éléments de patrimoine auparavant enregistrés dans la Banque de Données des Routes (BDR). Le déploiement est prévu de se finaliser à la mi-2023.

Les prochaines activités autour du projet GAP comprennent :

- L'implémentation de demandes d'amélioration ou d'évolution de l'application suite aux retours d'utilisation
- L'implémentation de la gestion des inspections des ouvrages d'art hydrauliques
- L'intégration de patrimoines supplémentaires (équipements STI, aménagements paysagers, etc.)

SENSIBILISATION DU PERSONNEL AUX ANALYSES DE RISQUES ET ANALYSE DES BESOINS DE LA LIGNE HIÉRARCHIQUE EN MATIÈRE D'ORGANISATION DU TRAVAIL

Cellule Bien-Être

Vu le contexte de travail difficile et potentiellement très dangereux d'un certain nombre d'activités exercées au sein du SPW Mobilité et Infrastructures (trafic routier, fluvial, aéroportuaire, etc.), une attention particulière doit être apportée à ces activités et aux moyens de prévention qui y sont liés.

C'est ainsi que la Cellule bien-être a été chargée par le Comité de Direction de mettre en œuvre un projet de sensibilisation à l'attention de l'ensemble des agents du SPW Mobilité et Infrastructures, dont les objectifs sont les suivants :

- Conscientiser les agents à l'importance d'analyser la situation dans laquelle ils vont réaliser leurs tâches (analyse de risques de dernière minute, ...) et de démystifier cette notion d'analyse ;
- Leur faire prendre conscience de l'importance, pour leur propre sécurité, celle des collègues et des usagers, de systématiser cette analyse avant d'effectuer toute tâche ;
- Instaurer une culture sécurité au sein de l'ensemble des services.

La mise en œuvre du projet se fait en trois phases :

- 1) Sensibilisation des agents de terrain du SPW Mobilité et Infrastructures et de la ligne hiérarchique à l'analyse de risques par le prestataire externe
 - 41 séances ont été dispensées par le prestataire et environ 1000 agents y ont pris part.
- 2) Création de 2 modèles de formations/sensibilisations qui seront dispensées par la ligne hiérarchique pour le personnel administratif ainsi que pour le personnel d'accompagnement scolaire
 - Environ 700 agents du personnel d'accompagnement scolaire ont été sensibilisés par leur hiérarchie lors des réunions de rentrée de septembre 2022. La sensibilisation des agents des Directions administratives est en cours de développement et sera donnée par leurs encadrants durant le 2^e semestre 2023.

3) Analyse de 12 entités des voies hydrauliques sous l'angle de l'organisation du travail, des activités et démarches préventives y associées pour connaître les besoins de la ligne hiérarchique et dispenser des recommandations afin de les aider.

- Les entretiens sont programmés et les rapports seront rendus pour la fin du mois de juin 2023.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du plan global de prévention (2020-2024) du SPW Mobilité et Infrastructures, notamment dans le cadre du 1^{er} axe de ce plan, à savoir : « la mise à niveau de la sensibilisation de tous les agents du SPW Mobilité et Infrastructures au concept d'analyse de risques ».

MISE EN PLACE DES RELAIS COM !

Cellule Communication

Suite à la période Covid, et dans un souci d'amélioration continue de la circulation de l'information auprès des 4.000 agents du SPW Mobilité et Infrastructures, la Cellule Communication a mis en place en 2022 le concept des "Relais com" au sein des différents services.

Objectifs : optimiser la remontée d'informations afin de faire une meilleure promotion des activités du SPW Mobilité et Infrastructures, tant en externe qu'en interne.

En véritables ambassadeurs et ambassadrices, les Relais Com travaillent aujourd'hui en étroite collaboration avec la Cellule Com et contribuent à valoriser le travail des équipes au travers d'une communication plus représentative des projets ambitieux menés par les agents du SPW Mobilité et Infrastructures.

LE RÔLE DE PROJECT MANAGEMENT OFFICE

Direction Outils et méthodes

La Direction Outils et méthodes assume le rôle de « Project Management Office » (PMO) pour les projets de transformation et de modernisation de l'organisation du SPW Mobilité et Infrastructures. Elle est également chargée de la promotion et du déploiement des processus et outils de gestion communs définis par le Secrétariat Général pour le SPW.

Concrètement, en 2022, cette Direction a contribué activement au perfectionnement et au déploiement concret de la méthode de gestion de projet, notamment dans le cadre des réunions de coordination du Plan de Relance de la Wallonie. Elle a également apporté son expertise dans la mise en oeuvre des outils y liés au sein du SPW, dont le Logiciel P4.

DÉVELOPPEMENT D'OUTILS NUMÉRIQUES

Cellule de la Transformation digitale

Lors de la fusion de 2019, le SPW Mobilité et Infrastructures a mis en place une Cellule dédiée à la Transformation digitale. Cette Cellule a pour objectif d'accompagner l'organisation dans sa transition vers le numérique en apportant des solutions visant à améliorer les expériences des usagers et des collaborateurs, tout en garantissant un système d'information agile et efficace.

La Cellule a avancé sur plusieurs projets de simplification et d'optimisation de nos processus métiers dont les développements ont été internalisés, et ce, en utilisant des technologies avancées telles que L'Azure Cloud.

Ci-dessous, une liste non exhaustive des projets menés en 2022 :

- L'inventaire du patrimoine des bâtiments du SPW Mobilité et Infrastructures
- Le pilotage du Département des infrastructures subsidiées
- Le reporting sur les projets d'infrastructures des voies hydrauliques
- La dématérialisation du processus de demande d'accès aux applications eGOV
- La dématérialisation du processus de demande de matériel mobile
- Digitalisation des manuels d'aérodromes.
- Ces développements internalisés constituent un levier important pour l'agilité de notre organisation et notre capacité à convertir nos processus métiers vers leurs versions digitales.

L'APPLICATION AVARIES WEB

Direction du Support juridique et de la Domanialité

Depuis plus de 15 ans, les Directions territoriales utilisaient une application en Powerbuilder, dénommée « AVARIES ». Elle permettait au gestionnaire administratif de suivre l'état d'avancement de chaque affaire de plaintes et d'avaries, et de gérer les coûts et recettes liées à celles-ci. Cette application était de type client/serveur lourd et était installée dans chaque Direction territoriale. Cependant, elle n'a jamais évolué et n'a pas été maintenue. Chaque Direction territoriale a dès lors développé sa propre application « AVARIES ».

Grâce à la nouvelle interface « AVARIES WEB » en application depuis juin 2022, les différents acteurs ont maintenant un accès personnalisé, convivial, simple et rapide leur facilitant le suivi des affaires, la consultation des plaintes, la centralisation des données des dossiers ainsi que la réalisation des statistiques et des rapports. Le programme génère même des courriers-types automatiquement, gère les délais et les rappels.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- Harmoniser les procédures de traitement des plaintes et avaries entre les différents services ;
- Offrir aux différents acteurs un accès personnalisé facilitant leur apport dans le suivi des affaires ;
- Centraliser les données des dossiers d'avaries et de plaintes traités par le SPW Mobilité et Infrastructures ;
- Réaliser des statistiques et rapports afin d'assurer une visibilité sur l'ensemble des affaires traitées (dépenses et revenus).

Actuellement, le programme « AVARIES WEB » ne concerne que le traitement de plaintes et avaries survenues sur le réseau routier géré. À terme, il faudra y inclure non seulement les plaintes et avaries survenues sur le réseau des voies hydrauliques de la Région wallonne mais également celles survenues sur le réseau RAVeL.

Deux prochains défis restent encore à relever dans le futur :

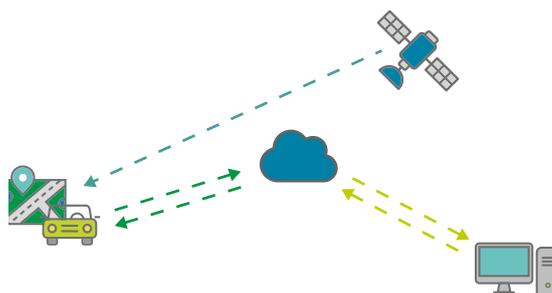
- 1) La liaison avec le programme de comptabilité « WBFIN » ;
- 2) La création d'un espace personnel pour le citoyen afin que celui-ci puisse consulter et suivre son dossier.

GÉOLocalISATION (TÉLÉFLEET) : UN OUTIL MODERNE DE SUIVI ET DE GESTION DU PARC DE VÉHICULES

Direction des Achats et de la Logistique

Le parc de véhicules du SPW Mobilité et Infrastructures s'étoffant de plus en plus, il était important de déployer un outil moderne de suivi et de gestion de la flotte.

C'est ainsi que l'outil Téléfleet a été mis en place! Cet outil a pour objectif de répondre à différentes finalités telles que la sécurité des agents, la sécurité des véhicules, le contrôle et le suivi des conducteurs, la gestion opérationnelle du parc, la promotion d'un comportement éco-responsable et l'accès aux données personnelles.



Composé d'un bon hardware (présent dans chaque voiture), il permet aujourd'hui aux gestionnaires de flotte d'obtenir des informations précises sur la localisation, l'utilisation et les performances des véhicules du SPW Mobilité et Infrastructures. Cela grâce à une balise GPS, une unité de communication (GPRS) et des capteurs de données. Le logiciel est facile à utiliser et offre des fonctionnalités de visualisation de données conviviales.

Cette visibilité améliore l'efficacité de la gestion de la flotte et permet d'optimiser les itinéraires, la consommation de carburant et de réduire les coûts de maintenance. Cet outil permet également d'améliorer la sécurité en permettant aux gestionnaires de surveiller la vitesse, la conduite agressive et d'autres comportements à risque. Des alertes peuvent être mises en place pour prévenir les conducteurs et les gestionnaires de toute violation de la sécurité ou en cas d'accident pour apporter de l'aide au chauffeur.

Téléfleet dispose d'une API (Application Programming Interface) ou de services Web pour intégrer les informations dans, ou depuis les logiciels métiers du SPW (IRIS, SILOG, LDAP, ULIS, ...).

Même si un tel outil améliore la productivité, il est essentiel qu'il respecte les exigences relatives à la protection de la vie privée. Les accès aux données sont donc limités en fonction du profil de l'utilisateur.

CHIFFRES CLÉS

700 voitures

200 utilitaires légers

240 utilitaires et autres véhicules spécifiques

DE NOUVELLES SOLUTIONS INFORMATIQUES : WBFIN & OMEGA – EXPRESSUM

Direction du Budget et de la Comptabilité

Depuis le 1^{er} janvier 2022, un nouvel outil comptable a été implémenté pour tout le Service public de Wallonie. Nommé WBFIN, ce programme stratégique vise à faciliter la gestion de la comptabilité et à gérer le budget wallon de manière plus transparente, tout en renforçant les mesures de contrôle en interne.

Après avoir subi de nombreux bousclements pour intégrer WBFIN dans ses mœurs, le SPW Mobilité et Infrastructures est fier d'y être arrivé. Ce programme permet aux agents de :

- Mieux prendre en compte les évolutions du cadre légal et réglementaire wallon en matière de comptabilité publique ;
- Améliorer le contrôle et la transparence des flux financiers tout en assurant une bonne gestion des fonds publics ;
- Progresser vers la dématérialisation et la digitalisation des processus métier ;
- Bénéficier de plus de flexibilité en matière d'adaptations ;
- Disposer d'une vue plus précise et plus transversale sur les recettes et les dépenses de la Région wallonne, ce qui permettra aux agents de prendre les meilleures décisions en matière de gestion de budgets, d'économies possibles et souhaitables et de planning financier pluriannuel.

Pour le reporting et le pilotage du budget, le SPW Mobilité et Infrastructures a dû mettre en place un tableau de bord spécifique pour répondre à d'autres besoins précis.

Un nouveau projet est également en cours pour permettre aux agents du SPW Mobilité et Infrastructures de gérer des marchés publics avec déclaration de créance et d'assurer un suivi de rigueur. L'application OMEGA - EXPRESSUM sera divisée en deux parties : d'une part le portail web destiné aux adjudicataires pour communiquer avec l'administration (EXPRESSUM), et d'autre part un outil digital (OMEGA) pour gérer et suivre de manière dématérialisée l'ensemble du cycle de vie d'un marché public.

25 MILLIONS D'EUROS INVESTIS DANS LA RÉNOVATION DES BÂTIMENTS DU SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

Direction des Bâtiments

Le patrimoine immobilier géré par le SPW Mobilité et Infrastructures est composé de 958 bâtiments répartis sur 237 implantations wallonnes. Il s'agit principalement de bâtiments techniques abritant des équipements ou infrastructures nécessaires à l'exploitation des routes et autoroutes, ainsi que des voies hydrauliques. Ce parc immobilier est également composé de quelques bâtiments de bureaux et de 235 maisons éclésières.

Face à ce parc immobilier vieillissant, un renforcement des moyens destinés à sa maintenance, son entretien et sa rénovation s'avérait essentiel. C'est ainsi que le Gouvernement wallon a décidé de consacrer une enveloppe de près de 25 millions € à la définition d'une stratégie globale de durabilité de son parc immobilier et à la mise en place d'un programme cohérent de rénovation de ses biens.

Ce projet vise principalement à sauvegarder le patrimoine fonctionnel du SPW Mobilité et Infrastructures afin de permettre aux agents d'effectuer leurs missions dans les meilleures conditions, à améliorer la performance énergétique des bâtiments et à valoriser au mieux les surfaces fonctionnelles.

Concrètement

Dix sites ont été désignés comme prioritaires pour un montant de 5 millions € suite à un audit réalisé en 2021 :

- Régie autoroutière de Soignies ;
- Maisons éclésières de la Gileppe à Jalhay ;
- Régie routière d'Herstal et de Petit-Rechain ;
- Régie routière de Virton ;
- Régie autoroutière d'Awans - Bâtiments administratifs ;
- Laboratoire de Nivelles - Première phase ;
- Maisons éclésières de Dinant ;
- Dépôt territorial de Seneffe - Bâtiments A et B ;
- Régie routière de Gedinne ;
- Régie routière de Péruwelz ;

D'autres projets majeurs sont prévus :

- Déconstruction et reconstruction de la régie de Marchienne-au-Pont – 3,6 millions €
- Rénovation de la régie de Sinsin en bâtiment exemplaire – 3,5 millions €
- Rénovation des bâtiments de la Cellule plongeurs – 1 million €
- Autoproduction d'électricité dans les régies routières et autoroutières grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques – 3 millions €
- Rénovation énergétique de 40 maisons éclusières - 5 millions €
- Mise en conformité des installations électriques des régies - 3 millions €

La majorité de ces marchés ont été engagés fin 2022.

Ce programme a été complété par une candidature de 8 projets dans le programme FEDER 2021-2027 concernant 21 bâtiments, pour un budget global de plus de 50 millions €. Il comprend la rénovation énergétique de trois sites emblématiques :

- **La tour de la Gileppe**
- **Le bâtiment de la Platte-Taille "Crocodile rouge"**
- **La tour et les postes de commandes du Plan incliné de Ronquières**

Ce programme, qui vient d'être retenu par le Gouvernement wallon, comprend également la rénovation des régies hyper énergivores afin de réduire de manière drastique la consommation énergétique et les rejets de CO²

Rapport d'activités 2022

SPW Mobilité et Infrastructures