

SPW Mobilitéé& Infrastructures

RAPPORT ANNUEL

2024

Avant-propos



Chers lectrices et lecteurs,

L'année 2024 marque un jalon important pour le SPW Mobilité et Infrastructures, célébrant les cinq ans de la fusion entre la DGO1 (Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments) et la DGO2 (Direction générale opérationnelle Voies hydrauliques et Mobilité). Celle-ci a été le catalyseur de nombreuses avancées et a renforcé notre capacité à répondre aux défis de la mobilité et des infrastructures en Wallonie.

Cette année encore, je tiens à saluer le travail de nos quelques 4.400 agents dont le dévouement et le professionnalisme sont les piliers de notre réussite. Chaque jour, ils contribuent à faire de la Wallonie une région plus accessible, plus durable et plus prospère. Leur engagement est la véritable force motrice de notre Administration.

Au travers de 5 thématiques, vous aurez l'opportunité d'en apprendre davantage sur des réalisations significatives menées par des agents passionnés. Qu'il soit question de la modernisation de nos infrastructures, de l'utilisation de nouvelles technologies ou encore de la mise en place de solutions multimodales, nos agents ont à cœur de répondre aux attentes des Wallonnes et Wallons.

Je vous invite à prendre connaissance de ces projets qui, j'en suis convaincu, auront un impact positif sur la mobilité de demain, puisque nos équipes sont résolues à poursuivre sur cette lancée, en continuant à innover et à collaborer avec de nombreux partenaires afin d'offrir des infrastructures de qualité et une mobilité améliorée pour toutes et tous.

Bonne lecture,

Etienne Willame,
Directeur général SPW Mobilité et Infrastructures

Sommaire

Innovation et Nouvelles technologies	7
Indicateurs Direction des Systèmes de Transports intelligents 2024	8
Étude de faisabilité de la création d'un « Digital Twin » pour les gestionnaires d'infrastructures routières	10
Transportdata.be, le point d'accès national belge pour les systèmes de transports intelligents (NAP ITS)	11
Affichage des temps de parcours sur les panneaux à messages variables	11
Les nouvelles technologies au service des usagers de la voie d'eau	12
Digitalisation des relations entre les services administratifs et le personnel d'accompagnement scolaire	13
Cellule MAN – Metropolitan Area Network	14
L'usager dans nos actions	15
Émergence de la cyclologistique et de la logistique urbaine	16
Un Éco-Calculateur pour évaluer l'impact du transport de marchandises	17
Réalisation d'un premier état des lieux des services de mobilité partagée en Wallonie	18
Enquête 2024 de satisfaction des clients TEC	19
Les chiffres du service aux Usagers (SAU)	19
Le SPW Mobilité et Infrastructures définit le réseau cyclable structurant wallon	20
L'Unité de Contrôle des Voies Hydrauliques, une équipe qui évolue	21
Financement des espaces publics	22
Enquête mobilité 2024 auprès d'un panel de citoyens	24
Un tableau de bord pour mesurer les objectifs de la vision FAST 2030	24
Gestion des aides d'État	25
Mise à jour 2024 du Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050 pour les Voies Hydrauliques	26
Edition 2024 de schémas intermodaux de mobilité pour plusieurs zones (Borinage, Semois-Libramont, Liège Sud-Est, BW Ouest)	28

Modernisation des infrastructures et de leur exploitation	29
Réaménagement de la place de la Station à Namur	31
Création de la Permanence PEREX régulation	32
Les bâtiments subsidiés en chiffres	32
Acquisition d'un camion de forage	33
Dorsale wallonne – Canal Nimy-Blaton	34
N62 MALMEDY – Réhabilitation de l'Avenue du Pont de Warche	38
N68 STAVELOT – Réhabilitation de la section Chefosse-Stavelot et de la traversée de Masta	38
Le site éclusier d'Ampsin-Neuville	39
Le tunnel de Cointe	40
Nouvelle échelle à poissons au barrage d'Anseremme	42
Sécurité des personnes et des biens	43
Adoption du décret du 22 février 2024 relatif à la sécurité d'exploitation des barrages-réservoirs et création de l'Autorité wallonne de Sécurité des barrages-réservoirs	44
Inventaires et inspections des ponts communaux	45
SIABIS : dépannage des véhicules sur les autoroutes	46
Infractions des opérateurs de transport routier en Wallonie pour l'année 2024	46
Une Administration partenaire	47
Publication du rapport de gestion des infrastructures	48
Création d'une cellule EventsHR	48
Nouveau règlement visant à améliorer la connectivité durable en Europe	49
Appel à projets visant à développer les infrastructures fluviales	50
Le projet VALDOGETE	52
Dématérialisation des échanges avec les communes dans le cadre de l'expertise apportée par la direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries	52

Innovation et Nouvelles technologies

Indicateurs de la Direction des Systèmes de Transports intelligents 2024

326

caméras au total réparties sur 144 sites équipés dont 25 sites modernisés

59

panneaux à messages variables en service

814

cabines électriques modernisées

98.354

points lumineux LED

Eclairage public du réseau structurant : finalisation de la partie modernisation via le contrat partenariat public privé (PPP) Plan Lumière 4.0

530

unités de bord de routes /bluevia installées

Les capteurs bluevia scannent l'ensemble des signaux radio diffusés par les équipements disposant d'une connectivité Bluetooth (autoradio, téléphones, lecteurs de musiques connectés, kits main libres, oreillettes) et permettent de mesurer la densité de trafic sur le réseau.

300

caméras contre-sens installées

700

carrefours tricolores dont 110 modernisés (objectif : 400 en juin 2026)

1.534

voiries mesurées par les boucles de comptage

104

caméras ANPR réparties sur 51 sites

5

stations de pesage dynamique (WIM) dont 1 modernisée pour permettre le contrôle sanction automatique

8

stations de pèse-essieux fixe

261

radars fixes

68

radars tronçons

20

carrefours équipés de radars franchissement de feux

2.849

sites alimentés en basse tension via le marché de fourniture d'énergie électrique

894

sites alimentés en haute tension via le marché de fourniture d'énergie électrique



Étude de faisabilité de la création d'un « *Digital Twin* » pour les gestionnaires d'infrastructures routières

La direction Asset management a participé au projet « Digital Twin » destiné aux gestionnaires d'infrastructures routières coordonné par l'Union Benelux.

Le « Digital Twin » concerté par les quatre partenaires du projet (Rijkswaterstaat, Agentschap Wegen & Verkeer, SPW Mobilité et Infrastructures et Administration des Ponts et Chaussées du Grand-Duché du Luxembourg) est une représentation numérique interactive des actifs d'infrastructure routière qu'ils gèrent, pertinente pour les scénarios transfrontaliers. Celui-ci est régulièrement mis à jour afin de proposer une représentation qualitative et complète de la situation réelle en intégrant des jeux de données externes.

L'objectif principal serait d'améliorer l'échange de données transfrontalières pour une meilleure collaboration et une prise de décision plus éclairée concernant l'exploitation et la réhabilitation des routes. Le « Digital Twin » vise à intégrer les données provenant des différents partenaires pour visualiser le réseau routier, gérer les incidents et événements, et optimiser la planification des travaux. L'étude propose une architecture informatique, un plan chiffré de mise en œuvre en quatre phases, et met en évidence les aspects juridiques, organisationnels et techniques à considérer. Elle souligne également l'importance des contrats de données Benelux et de la protection de la propriété intellectuelle.

Enfin, elle suggère la création d'un espace de données régional pour la mobilité ou une liaison avec l'espace européen commun de données sur la mobilité.

Transportdata.be, le point d'accès national belge pour les systèmes de transports intelligents (NAP ITS)

Le déploiement et l'utilisation des systèmes de transports intelligents (STI) font l'objet d'une directive européenne adoptée en 2010 et revue en 2023. Celle-ci prévoit, entre autres, la mise en place dans chaque état membre, d'un point d'accès national (National Access Point - NAP). L'objectif est de centraliser l'accès aux jeux de données et aux services de mobilité afin de faciliter leur réutilisation par des tiers, tels que les prestataires de services d'informations sur les déplacements et les fabricants de cartes numériques.

Transportdata.be est le NAP ITS pour la Belgique. Il est conçu comme un portail renvoyant vers les différents propriétaires de données plutôt que comme un dépôt de données. Le développement et la gestion de la plateforme sont confiés à l'Institut géographique national dans le cadre d'un accord de coopération avec l'Etat fédéral et les régions, qui s'est terminé en 2024 et a été renouvelé pour une période de 4 ans. Au 1^{er} janvier 2025, 183 jeux de données étaient disponibles et 94 organisations étaient inscrites.

Affichage des temps de parcours sur les panneaux à messages variables

Grâce aux nouveaux systèmes mis en place dans le cadre du programme PEREX 4.0, il est maintenant possible de diffuser des temps de parcours en temps réel sur les panneaux à messages variables installés sur le réseau autoroutier. L'affichage est commandé par le nouveau système d'aide à la gestion (SAGT) de la permanence des routes. C'est lui qui permet de définir les différents tronçons pour lesquels les temps de parcours sont affichés et qui va ensuite aller chercher dans TRADEMEX, le système qui traite les données de trafic, les informations relatives aux différents segments composant chaque tronçon. Les premiers affichages ont été réalisés en novembre 2024. Bien entendu, la priorité est toujours donnée aux messages relatifs aux conditions de circulation, liées aux chantiers, accidents... Rappelons que tous les messages affichés sont consultables en ligne.



Retrouvez les messages en cliquant ou en scannant le QR code

Les nouvelles technologies au service des usagers de la voie d'eau

Depuis 2020, le SPW Mobilité et Infrastructures modernise progressivement les sites éclusiers wallons en les équipant du matériel requis pour les télégérer et téléconduire depuis le Centre Perex. En octobre 2024, c'est le site éclusier d'Auvelais qui a été ajouté aux 3 sites éclusiers déjà téléconduits depuis Daussoulx. Cette étape permet d'améliorer le service aux usagers de la voie d'eau, notamment au travers d'une extension des horaires de manœuvre. Les écluses téléconduites sont en effet accessibles de 6h à 22h.

Un autre cap a également été franchi en 2024 au Centre Perex avec la mise en place d'une permanence entièrement dédiée aux voies hydrauliques. Ce nouveau service, opérationnel 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, centralise et diffuse les informations relatives à l'état du réseau navigable. C'est également ce service qui suit de près les situations de crise qui impactent la navigation.



Digitalisation des relations entre les services administratifs et le personnel d'accompagnement scolaire

Un projet ambitieux visant à digitaliser les relations entre les services administratifs et le personnel d'accompagnement scolaire a été initié par la direction du Transport et des Déplacements scolaires. Ce projet consiste en la distribution de smartphones aux convoyeuses scolaires, afin de moderniser leurs outils de travail et d'optimiser la gestion de leurs missions au quotidien.

L'objectif du projet ? Fournir un équipement moderne qui facilite le quotidien d'agents souvent isolés. Le smartphone offre ainsi un accès rapide et direct à de nombreuses applications administratives telles que les mails, le pointage en ligne, la consultation des fiches de paie, mais aussi la possibilité d'accéder facilement à des communications internes déjà disponibles pour l'ensemble des agents du SPW. Toutes ces fonctionnalités visent à simplifier les démarches administratives des convoyeuses scolaires et des gestionnaires de bureaux, leur permettant ainsi de se concentrer davantage sur leur mission principale. À moyen terme, d'autres fonctions devraient être développées comme la gestion des présences des élèves et leur prise en charge.

2023 constitue une année charnière. Initié par la cellule de la Transformation digitale, le projet est repris intégralement par le service du Transport scolaire par la suite. Les premiers tests avec les 90 agents du bureau de Namur ont été concluants. Et en 2024, les 70 agents du bureau de Wavre ont reçu ce nouveau smartphone. Tous les utilisateurs ont suivi une formation spécifique pour son utilisation. L'année 2025 marquera donc l'accomplissement de ce projet en équipant l'ensemble des agents d'accompagnement de toute la Wallonie.

Les difficultés rencontrées ne sont pas des moindres. D'un côté, la répartition géographique et la gestion du nombre important d'agents, confrontées à une nouvelle expérience du digital représentent un challenge important... D'un autre côté, la gestion concrète des livraisons de matériel tant pour l'achat des licences nécessaires que pour les smartphones, l'actualisation du statut des agents en CDD à la rentrée scolaire, et la pérennisation du financement d'un tel projet constituent toujours un réel défi.

À terme, la totalité du personnel d'accompagnement scolaire devra être équipée d'un smartphone entièrement configuré, ce qui concerne plus de 750 agents et chaque bureau disposera d'un référent smartphone, responsable de la gestion locale des appareils et de l'accompagnement des agents dans l'utilisation des outils numériques. Si le projet est pensé pour être évolutif, celui-ci ambitionne d'autonomiser les agents sur le terrain tout en restant à l'écoute de leurs besoins afin de permettre une constante adaptation en fonction des retours des utilisateurs et aux besoins spécifiques du terrain.

Cellule MAN – Metropolitan Area Network

Amélioration et modernisation des infrastructures réseaux et télécommunications en Wallonie.

Plusieurs actions ont été entreprises : mise à niveau des équipements réseaux, **déploiement de la télégestion et raccordement de nouvelles écluses** sur la Sambre, la Meuse et le Canal Charleroi-Bruxelles. Différents points d'accès supplémentaires ont été installés partout en Wallonie, notamment pour le tunnel de Cointe, afin d'améliorer la disponibilité et la résilience du réseau.

Parallèlement, de nouveaux équipements applicatifs tels que des **caméras de surveillance** du trafic ainsi que des **comptages** ont été intégrés au réseau structurant de la SOFICO en vue d'améliorer la sécurité des usagers, tout en maintenant l'exploitation du **réseau de câbles de cuivre**, avant sa sortie progressive au profit d'une transition vers des technologies de nouvelle génération (comme la fibre optique ou la 5G).

De plus, une **infrastructure virtuelle** (Olympe) a été mise en place pour rationaliser le parc informatique.

Enfin, en général, la cellule MAN a participé activement aux projets télécoms des différentes autres directions du SPW Mobilité et Infrastructures.



L'utilisateur dans nos actions

Émergence de la cyclologistique et de la logistique urbaine

Dans le domaine de la mobilité des marchandises, de nouvelles thématiques émergent depuis quelques années : la cyclologistique et la logistique urbaine durable. Bien que ces sujets soient clairement identifiés dans la Stratégie de la Mobilité, le SPW Mobilité et Infrastructures ne disposait ni d'expertise, ni d'actions dédiées à ces secteurs. L'année 2024 a vu notamment la mise en place de deux actions spécifiques : le lancement d'une nouvelle **prime vélo cargo pour les professionnels** et l'édition d'un « **guide des bonnes pratiques en logistique locale** ».

Kesako ?

L'**activité cyclologistique** est un déplacement professionnel ayant pour but le transport, la livraison ou l'enlèvement de marchandises, effectué à l'aide d'un vélo ou d'un vélo cargo.

La **logistique urbaine**, quant à elle, correspond à l'ensemble des déplacements liés à l'approvisionnement et à la livraison de marchandises en ville. Elle vise à optimiser cette chaîne au sein des zones urbaines en tenant compte de contraintes spécifiques telles que la densité de population, le trafic intense et les contraintes d'espace. Elle devient durable quand son objectif est d'assurer une livraison efficace tout en minimisant les impacts négatifs sur l'environnement et la qualité de vie urbaine.

"64 primes ont été accordées en un an pour un montant de 262.000 euros"

Une prime vélo cargo

Le 2 janvier 2024, la Wallonie lançait une nouvelle « **prime régionale destinée à l'achat d'un vélo, d'un vélo cargo ou d'une remorque de vélo pour des activités de cyclologistique** ». Cette aide à l'acquisition de matériel dédié aux activités de cyclologistique professionnelle est aussi appelée la « prime vélo cargo ». Le matériel acquis peut être neuf ou d'occasion, avec ou sans assistance électrique. Elle s'adresse à toute personne morale de droit privé ou public, ainsi qu'à tout travailleur indépendant ayant un siège d'activité en Wallonie et s'engageant à ce que 75 % des activités réalisées grâce au matériel subsidié se déroulent en Wallonie.

Pourquoi c'est important d'encourager la cyclologistique

La Wallonie s'est engagée à réduire de 55 % ses gaz à effet de serre. En ville, la congestion de la mobilité et la pollution sont notamment dues au fret de marchandises. Or 33 % des marchandises en ville pourraient être transportées à vélo cargo et ce mode de transport représente près de 8 fois moins de coûts externes qu'un transport équivalent par véhicules utilitaires légers ! D'où l'idée de soutenir le développement du transport de marchandises à vélo cargo en octroyant une prime à l'acquisition de matériel cyclologistique.

Les résultats engrangés au bout d'un an sont encourageants : 64 primes ont été accordées en un an pour un montant de 262.000 euros.

Un « Guide des bonnes pratiques en logistique locale »

Ce guide, publié dans la Cémathèque à l'attention de l'ensemble des villes et communes, a pour objectif d'encourager une logistique plus optimisée et plus durable du fret dans le respect des objectifs de la Stratégie Régionale de Mobilité volet marchandises (SRM-M). En tenant compte des caractéristiques de la commune, le guide permet d'identifier des actions concrètes visant la sensibilisation, la réglementation, la logistique, les infrastructures, les collaborations ou l'usage des technologies. Il priorise les mesures qui peuvent être mises en place rapidement tout en étant à moindre coûts et en produisant des effets importants sur la logistique urbaine, la mobilité, l'environnement, la qualité de l'air et la qualité de vie.



Retrouvez le guide en cliquant ou en scannant le QR code

Mais encore...

Bien d'autres actions ont vu le jour pour booster la cyclologistique et prendre en compte la logistique urbaine : édition d'un numéro spécial vélo cargo de la publication Cémathèque, participation à des formations spécifiques (Formation Manager Vélo), sensibilisation via LinkedIn, subventionnement des membres wallons de la Belgian Cycle Logistics Federation (BCLF) pour la mise en place d'actions de structuration du secteur et de communication, contacts et rencontres avec la BCLF et les sociétés wallonnes de cyclologistique, appels à projet dans le cadre de la SRM-M, dont deux projets relatifs à la cyclologistique sont actuellement en cours.

Un Éco-Calculateur pour évaluer l'impact du transport de marchandises

Créé dans le cadre de la Stratégie Régionale de Mobilité des Marchandises (SRM-M)*, l'éco-calculateur est conçu pour aider les entreprises et les spécialistes à évaluer l'impact environnemental de leurs chaînes logistiques. Cet outil permet de quantifier les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques générées par le transport de marchandises, en tenant compte des différents modes de transport utilisés et en les comparant avec une logistique 100 % routière.

Retrouvez le calculateur en cliquant ou en scannant le QR code



* SRM-M ; cette stratégie adoptée par le Gouvernement wallon en 2020 vise à orienter les décisions et actions pour atteindre les objectifs de la vision FAST 2030, qui promeut une mobilité plus fluide, accessible, sûre et respectueuse de l'environnement



Réalisation d'un premier état des lieux des services de mobilité partagée en Wallonie

En avril 2024, un **état des lieux de la mobilité partagée en Wallonie** a été réalisé par l'Autorité organisatrice des transports collectifs et partagés.

Les solutions de mobilité partagée viennent compléter l'offre de mobilité collective (réseaux de transport public) et sont multiples.

L'état des lieux établi concerne les solutions suivantes : le cyclopartage, le transport à la demande, les taxis et VLC - véhicule de location avec chauffeur, le covoiturage, l'autopartage, mais également les mobipôles et le MaaS - Mobility as a Service qui sont l'intégration physique et digitale des solutions. Pour chacun de ces sujets, les points suivants sont abordés : la définition, les services, les chiffres-clés, l'impact, le soutien régional, le lien stratégique et le cadre légal, les inspirations hors Wallonie et les priorités de l'écosystème.

"La mobilité partagée couvre la mutualisation de moyens de transport que ce soit par le partage de véhicule ou par le partage de trajet."

Enquête 2024 de satisfaction des clients TEC

Depuis 2021, l'Autorité organisatrice du Transport réalise annuellement à l'aide d'un bureau d'étude indépendant une enquête de satisfaction de la clientèle des services réguliers.

Estimée à 69 % en 2023, la satisfaction globale des clients a légèrement baissé en 2024, avec un résultat de 64 % sur la majorité des critères étudiés.

Si les conditions de voyage restent l'une des plus grandes forces du réseau TEC (notamment l'accueil des conducteurs), l'offre, la fiabilité, la fréquence de passage et le confort aux arrêts sont les critères sur lesquels se concentrent le plus les attentes d'amélioration.

La satisfaction à l'égard de l'information voyageurs, de la durée des trajets et du confort des véhicules reste à un bon niveau tout en présentant des points d'attention.

Les chiffres du Service aux usagers (SAU)

En 2024, le SAU a vu le nombre d'interpellations augmenter de manière significative. Petit tour d'horizon des chiffres-clés pour l'année écoulée :

4.046

demandes traitées par le service (sur 4.379 reçues), qui concernent les compétences du SPW Mobilité et Infrastructures. Cela représente une augmentation de 33 % par rapport à 2023 ;

23 jours

moyenne du nombre de jours attendus par les usagers pour recevoir une réponse définitive du Service aux usagers ;

182 plaintes

reçues via le formulaire de plainte en ligne et le Médiateur ;

+ 47 %

d'augmentation des interpellations reçues sur l'adresse mail.

Ces chiffres démontrent le rôle déterminant du SAU dans la gestion des relations entre les usagers et l'Administration.

Pour contacter le SAU : mobilite.infrastructures@spw.wallonie.be

Le SPW Mobilité et Infrastructures définit le réseau cyclable structurant wallon

C'est quoi le réseau cyclable structurant

Il s'agit de la vision souhaitée à l'horizon 2040 de liaisons cyclables entre pôles « supra-locaux », pour répondre aux besoins des personnes qui se déplacent ou se déplaceront à vélo. Ces liaisons cyclables définies permettront de concentrer les efforts en matière d'aménagements pour les cyclistes, afin de leur offrir une véritable alternative à la voiture, en particulier pour les déplacements utilitaires.

Ce réseau se compose de :

- Cyclostrades (les aménagements cyclables à haut niveau de service, là où le potentiel est le plus important) ;
- Liaisons supra-locales fonctionnelles (qui vont mailler l'ensemble de la Wallonie).

Il est complété localement par des liaisons cyclables de desserte locale, définies par les communes.

Afin de travailler à l'échelle la plus appropriée, la Wallonie a été découpée en 9 zones cohérentes.

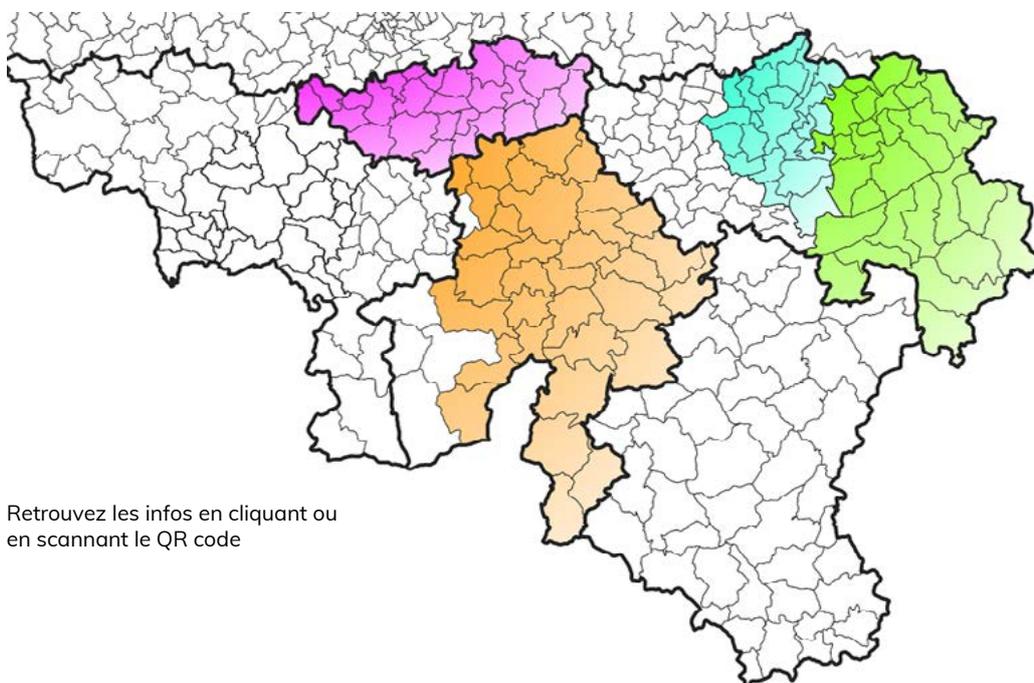
En 2024, le processus a démarré pour les arrondissements de Liège et de Verviers, ainsi que pour les provinces du Brabant wallon, et de Namur (sauf les communes rattachées à Charleroi Métropole). Pour les zones de Charleroi-Métropole, Cœur de Hainaut, Wallonie Picarde, Meuse-Condroz-Hesbaye et Luxembourg, la démarche commencera en 2025 ou début 2026.

Le SPW Mobilité et Infrastructures co-construit ce réseau cyclable structurant avec les communes et les autres acteurs locaux tels que les Groupes d'Action Locale (GAL), certaines intercommunales ou provinces, le GRACQ, la SNCB, etc., avec l'appui des bureaux d'études ICEDD et TRAJECT.

Les citoyens sont invités à remettre leur avis dans le cadre d'ateliers citoyens en soirée ou par le biais d'une plateforme internet dédiée.

Le réseau cyclable structurant n'est pas dessiné sur une page blanche. Le RAVeL, les points-nœuds ou les autres réseaux définis à l'échelle de GAL, d'intercommunales ou de communes servent bien entendu de bases de réflexion.

Territoires concernés par les études de définition du réseau cyclable structurant démarrées en 2024



Retrouvez les infos en cliquant ou en scannant le QR code

L'Unité de Contrôle des Voies hydrauliques, une équipe qui évolue

En 2024, l'Unité de Contrôle des Voies hydrauliques (UCVH) a adopté et présenté au Comité de Direction du SPW Mobilité et Infrastructures sa politique de contrôle des voies hydrauliques. Cet outil de planification entend définir les grandes orientations et priorités de contrôle du domaine des voies hydrauliques pour les prochaines années.

Cette année aura également vu les collaborations se renforcer entre deux des composantes de la Police domaniale des voies hydrauliques : les agents de l'UCVH et les inspecteurs des voies hydrauliques (IVH). Dans le cadre de plusieurs rencontres « Vis ma vie », les officiers de police judiciaire de l'UCVH se sont joints aux missions quotidiennes des IVH dans différents districts. L'UCVH et les districts ont également renforcé leurs coopérations lors de missions de contrôle conjointes, à l'occasion de diverses manifestations publiques estivales.

Enfin, les formations organisées par l'UCVH ont permis le commissionnement de **23 nouveaux policiers domaniaux en 2024**. L'organisation d'un nouveau cycle complet de formation, fin 2024, permettra le commissionnement de sept policiers domaniaux supplémentaires en 2025.



Chiffres du Guichet de la navigation





Financement des espaces publics

Actuellement, la Wallonie s'engage activement dans le développement d'infrastructures de qualité à travers divers mécanismes de financement. D'une part, elle utilise des financements structurels tels que le Plan d'Investissement Communal - PIC et le **Plan d'Investissement mobilité active Communale et intermodalité - PIMACI**, d'autre part, elle propose des financements ponctuels basés sur des appels à projet, comme l'initiative "Cœur de village". Ces dispositifs visent à améliorer la qualité de vie des citoyens, moderniser les infrastructures locales et répondre aux besoins spécifiques des communes.

Le financement structurel au service des communes :

Le Plan d'investissement communal (PIC) est un dispositif mis en place par le Gouvernement wallon pour soutenir les communes dans l'entretien et la création d'espaces publics de qualité. L'objectif principal est de réaliser des investissements qui améliorent la qualité de vie des citoyens, modernisent les infrastructures locales et qui répondent aux besoins des communes en matière d'équipements publics. Dans ce cadre, la direction des Espaces publics subsidiés, encadre les communes et leur apporte un soutien technique et financier.

Les points clés du PIC :

- **Soutien financier :** le PIC permet aux communes wallonnes d'obtenir des subventions pour financer des projets spécifiques. Ces projets peuvent concerner non seulement de l'entretien et de la création de voiries mais aussi d'espaces publics en tout genre, de l'éclairage public, différents espaces de convivialité, des plaines de jeux, des locaux administratifs tels que maison communale, bibliothèque, école...
- **Aide technique :** la direction des Espaces publics subsidiés encadre les communes dès l'établissement de leurs besoins, en passant par la prise en compte de tous les usagers et de tous les modes de déplacement, la définition des choix techniques les plus adaptés, le respect de toutes les réglementations en vigueur, le suivi de chantier et ce jusqu'à la mise en service de l'infrastructure.
- **Durée :** à ce jour, la programmation s'étale sur 3 années. La dernière programmation s'étendait de 2022 à 2024. Bien que de nombreux chantiers soient déjà terminés, les derniers travaux peuvent être rentrés jusque décembre 2030.

Le Plan d'Investissement mobilité active Communale et intermodalité (PIMACI) est une initiative lancée par le Gouvernement wallon dans le cadre de sa stratégie de développement durable et de transition vers des modes de transport plus écologiques. Ce plan vise à encourager et faciliter la mobilité active (marche, vélo, etc.) et l'intermodalité (l'utilisation combinée de différents moyens de transport). L'objectif de ce plan est sensiblement identique au plan précédent mais il vise plus spécifiquement les questions de mobilité.

Les points clefs au sujet du PIMACI :

- **Encourager la mobilité active :** il s'agit de promouvoir les déplacements à pied, à vélo, ou avec d'autres modes de transport doux. Ce plan prévoit des investissements pour développer et sécuriser les infrastructures nécessaires, telles que les pistes cyclables, les trottoirs, et les espaces piétons ;
- **Développer l'intermodalité :** l'idée est de faciliter l'usage combiné de différents modes de transport, comme le vélo et les transports publics. Le PIMACI soutient la création de connexions pratiques et sécurisées entre ces modes de transport afin de rendre les déplacements plus fluides ;
- **Améliorer l'accessibilité et la durabilité :** en développant un réseau cohérent de transport actif et en encourageant l'intermodalité, le plan vise à réduire l'usage des voitures, contribuant ainsi à diminuer les émissions de CO₂ et à améliorer la qualité de l'air ;
- L'aide technique mise à disposition des communes dans ce cadre est identique à celle du PIC ;
- La durée de la première mouture du PIMACI est identique à celle du PIC.

Le financement ponctuel :

L'appel à projet "**Cœur de village**" est une initiative lancée par le Gouvernement wallon dans le cadre du Plan de relance pour la Wallonie, pour revitaliser les centres des villages des communes de moins de 12.000 habitants. Les 116 communes concernées ont eu l'opportunité d'introduire un projet. Ce dispositif vise à soutenir des projets d'aménagement, de réhabilitation et de dynamisation des cœurs de villages, en mettant l'accent sur leur attractivité, leur qualité de vie et leur accessibilité. L'objectif principal est de revitaliser ces zones pour en faire des lieux de vie agréables et fonctionnels pour les habitants tout en stimulant l'économie locale.

Les projets soutenus dans ce cadre peuvent inclure :

- La rénovation ou réhabilitation de bâtiments (commerces, logements, équipements publics) ;
- La création d'espaces publics (places, rues piétonnes, espaces verts) ;
- L'amélioration des infrastructures (accessibilité, mobilité douce).

Cet appel à projet a permis de financer 72 projets. Quelques-uns sont déjà terminés mais la plupart seront finalisés au cours de cette année 2025. Les 72 communes concernées ont jusque fin 2026 pour terminer les travaux.

Enquête mobilité 2024 auprès d'un panel de citoyens

Nos équipes jouent un rôle central dans la mise en place et le suivi des politiques de mobilité en Wallonie. Pour y parvenir, il est crucial de comprendre les habitudes de déplacement de la population wallonne et leur évolution. C'est pourquoi, le SPW Mobilité Infrastructures a lancé, au printemps et à l'automne 2024, deux enquêtes sur la mobilité des Wallons.

La particularité de ces enquêtes est de s'affranchir des modes de collecte habituels de type « enquête ménage », souvent lourds et coûteux, pour adopter la technique du « panel », bien éprouvée dans le domaine du marketing et des sondages d'opinion. La principale différence réside dans la constitution de l'échantillon qui se fait sur une base volontaire et non sur la base d'une sélection aléatoire au sein de la population. Un échantillon de 4.000 Wallons majeurs a été interrogé. Il a été complété par un second échantillon de 2.000 parents, visant ainsi à également appréhender les déplacements des enfants (ceux-ci ne pouvant légalement pas être interrogés directement). Ces deux échantillons sont représentatifs de la population wallonne sur base du genre, de l'âge, du niveau d'éducation et du milieu de vie (urbain, péri-urbain, rural).

Un tableau de bord pour mesurer les objectifs de la vision FAST 2030



Développé en 2024 et sorti en ce début d'année, le « Tableau de bord de la mobilité » de la Wallonie a été créé par la direction des Etudes stratégiques et de la Prospective - DESP et l'Institut wallon d'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique - IWEPS. Il offre une vue d'ensemble claire et détaillée des avancées dans différents domaines-clés de la mobilité en Wallonie et permet aux citoyens, aux décideurs et aux experts d'obtenir une information sur la mise en œuvre de la vision FAST 2030.

Cet outil vise à assurer la transparence, mettre en lumière l'évolution des indicateurs, ajuster les actions si nécessaire et garantir que les objectifs de la vision FAST 2030 soient atteints. Pour rappel, cette vision vise à transformer la mobilité en Wallonie d'ici 2030 via le report modal, tout en garantissant l'accessibilité, la santé, la fluidité et la sécurité des transports.



Pour en savoir plus sur le tableau de bord de la mobilité cliquez ou en scannez le QR code

Gestion des aides d'État

La direction du Support juridique et de la Domanialité - DSJD est le point de contact du SPW Mobilité et Infrastructures pour les aides d'Etat ; trois agents sont notamment affectés à cette thématique.

Leur rôle est de veiller à ce que chaque subvention ou régime de subvention/d'aide économique soit conforme à la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat, soit exemptée ou soit notifiée à la Commission (ex : FEDER, Interreg, PNRR, infrastructures sportives, subventions mobilité durable, etc). Ces agents ont également un rôle de conseil auprès des agents du SPW Mobilité et Infrastructures ainsi qu'une fonction de veille juridique dans cette matière complexe.

Pour 2024, le nombre d'avis remis s'est accru en raison de la sensibilisation des différents services par rapport à la réglementation communautaire. À titre d'illustration, la DSJD a notamment assuré le suivi des dossiers suivants ou réalisé les actions suivantes :

- Adaptation des documents utilisés et prise en compte des recommandations générales de la cellule Audit de l'Inspection des finances pour les Fonds européens - CAIF;
- Analyse préalable, avant validation par le Gouvernement, de 52 projets de la nouvelle programmation FEDER ;
- Réexamen de 3 dossiers du Plan pour la Reprise et la Résilience (PNRR) car les analyses précédentes étaient soit inexistantes, soit minimalistes et erronées ;
- Analyse pour chaque partenaire wallon de quelques projets INTERREG ;
- Rédaction de réponses à de nombreuses questions en interne concernant des subventions relatives aux infrastructures sportives (CHN, etc), des subventions en matière de déplacements durables et de sécurité routière, des projets de transport par voie navigable, des aides de *minimis**, etc. ;
- Organisation d'une formation sur trois demi-jours avec le réseau de Cabinet d'avocats "CMS" pour une quarantaine d'agents du SPW MI afin d'améliorer leurs connaissances en la matière et les sensibiliser à l'existence de ces règles relativement strictes ;
- Echanges réguliers avec le single point of contact - SPOC Aides d'Etat au SPW Economie Emploi et Recherche pour certains rapports, analyses, partage d'informations et de support, veille juridique, compilation de commentaires sur différents textes en vue de réunions, etc.

Sur base des commentaires de la CAIF, les agents en charge des aides d'Etat ont prêté une attention particulière à la complétude et aux justifications/motivations dans les checklists d'analyse, afin d'être le plus complet et de ne plus revivre des audits comme celui de 2023. Cela nécessite donc plus de recherches, et donc un délai de réponse plus long. La CAIF, dans plusieurs rapports de suivi du plan d'actions, a constaté qu'un « grand saut qualitatif a été apporté à ces analyses par rapport aux premières analyses établies en son temps ». L'équipe poursuit désormais ces missions dans cette même optique.

* Les aides de *minimis* correspondent à une appellation définie par la Commission européenne qui concernent l'encadrement juridique des aides financières de minime importance, accordées à des entreprises et des opérateurs économiques ou associatifs.

Mise à jour 2024 du Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050 pour les voies hydrauliques

En juillet 2024, le Comité de direction du SPW Mobilité et Infrastructures a approuvé la mise à jour 2024 du **Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050 pour les voies hydrauliques**. Cette mise à jour, débutée fin 2023, est issue d'un travail collectif ayant mobilisé plus de 90 collaborateurs au sein de l'Administration.

Ce document vise à définir les actions à long terme du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI) en matière de gestion des voies hydrauliques, incluant les barrages-réservoirs et leurs dépendances. L'objectif principal est de garantir un niveau de service adapté aux besoins du trafic fluvial tout en intégrant d'autres fonctions essentielles comme la gestion de l'eau, la production d'énergie et la préservation des écosystèmes. La stratégie intègre une approche globale, prenant en compte les enjeux actuels et futurs des infrastructures hydrauliques, et met en perspective les besoins d'entretien, d'exploitation et de développement de ces ouvrages intégrés dans un réseau européen de transport durable.

Le Schéma identifie **six thématiques principales** :

- le transport fluvial ;
- la gestion des eaux ;
- la mobilité ;
- l'environnement ;
- les fonctions complémentaires liées aux usages multiples de la voie d'eau ;
- la gestion des infrastructures (asset management).

Ces thématiques sont déclinées en **24 enjeux** qui couvrent les besoins des usagers et les évolutions probables du contexte socio-économique et de l'environnement. Une réflexion est notamment menée sur les effets du changement climatique, en particulier sur l'augmentation en fréquence et en intensité des périodes de sécheresse et de crues. L'émergence de nouvelles technologies, telles que la navigation autonome, est aussi prise en compte. Ces enjeux se traduisent par **66 objectifs** spécifiques, mesurés par un tableau de bord comportant **57 indicateurs**.



Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050 pour les voies hydrauliques

Vers un réseau hydraulique durable au cœur de la Wallonie

25
bassins d'orage réhabilités

66.568 m³
Volume des dragages des voies hydrauliques

Pour atteindre ces objectifs, l'analyse des enjeux a permis de définir **114 actions nécessaires**, qui incluent des opérations de maintenance, des investissements dans de nouvelles infrastructures et des rénovations, de l'amélioration de procédures, du développement d'outils et des études transversales de diagnostics complémentaires. Chaque action est accompagnée d'une évaluation des **ressources humaines et budgétaires nécessaires**. Ces actions sont classées par degré de maturité (en cours, à planifier, etc.) et par niveau de priorité des objectifs associés : (1) assurer la sécurité des personnes et des biens, (2) maintenir le bon fonctionnement des infrastructures existantes et (3) moderniser et améliorer les infrastructures et leur exploitation.

Le Schéma, dont la première version a été établie en 2020, prévoit des révisions périodiques pour mettre à jour les objectifs, le suivi des actions et l'évaluation des indicateurs. La version 2024 marque la première révision du document. De ce schéma sera tiré un plan d'actions à court terme, adapté aux ressources humaines et budgétaires disponibles.

Le caractère innovant du **Schéma stratégique** réside dans son approche globale et à long terme, intégrant des perspectives thématiques, géographiques et temporelles étendues. Il prend en compte non seulement le transport fluvial, mais aussi la résilience face au changement climatique, la mobilité active et le tourisme fluvestre en misant sur la **multifonctionnalité** des infrastructures. Il inclut des objectifs mesurables, basés sur des **indicateurs de service**, et une priorisation des actions qui combine sécurité, optimisation de l'existant et modernisation.

De plus, il prévoit des révisions régulières pour adapter la planification en fonction des évolutions technologiques et des besoins des usagers.



Le Schéma stratégique et son résumé exécutif sont disponibles sur le portail infrastructures.wallonie.be. Cliquez ou en scannez le QR code

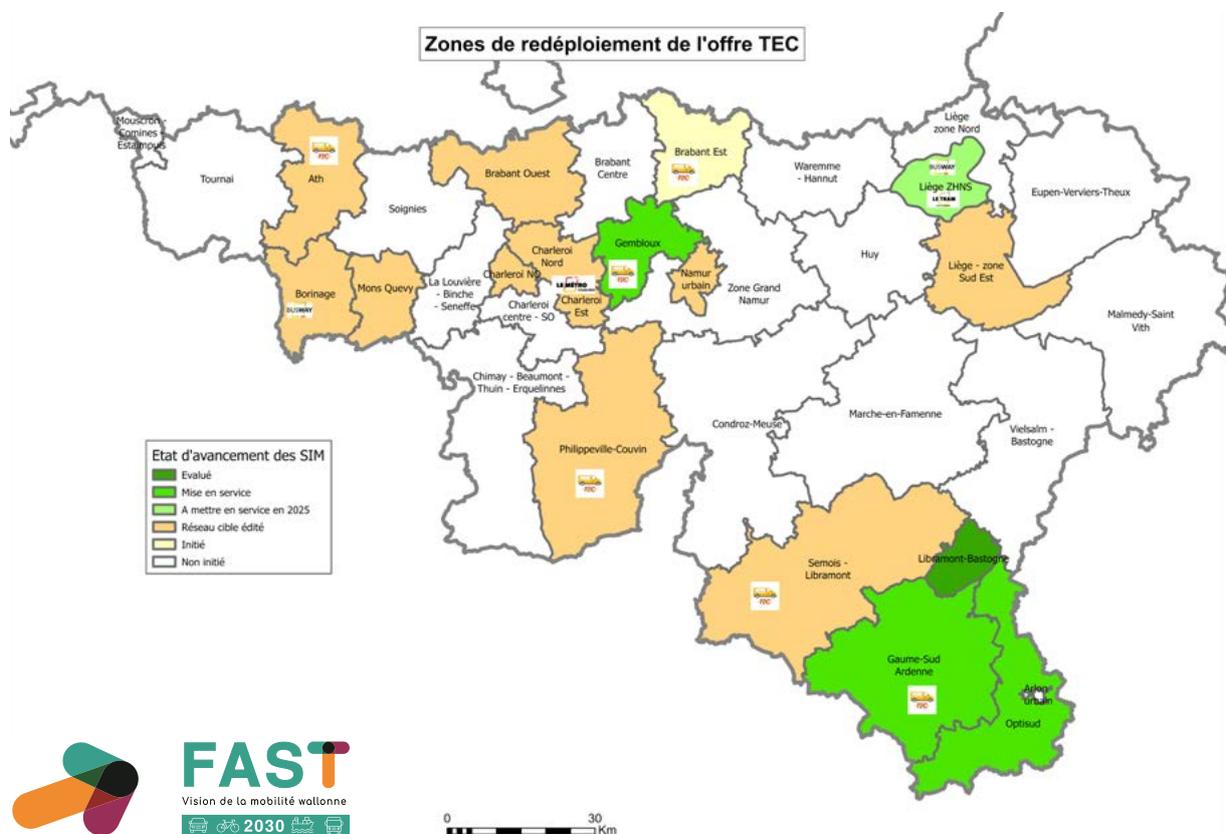
Edition 2024 de schémas intermodaux de mobilité pour plusieurs zones (Borinage, Semois-Libramont, Liège Sud-Est, BW Ouest)

La Wallonie mène un travail de **redéfinition de l'offre de transport** en commun sur son territoire dont les principaux objectifs sont de :

- Renforcer le lien entre mobilité et développement territorial ;
- Hiérarchiser l'offre ;
- Renforcer l'équité territoriale.

La Wallonie a ainsi été répartie en une trentaine de zones pluri-communales pour chacune desquelles un nouveau réseau (Cible) a été/sera élaboré sur base des orientations stratégiques régionales. Des schémas intermodaux de mobilité définissent les ambitions en matière de réseau Cible bus sur ces territoires.

2024 a vu l'achèvement de ce travail sur la zone « Borinage », la zone « Semois-Libramont », la zone « Liège Sud-Est » et la zone « Brabant wallon Ouest ».



Modernisation des infrastructures et de leur exploitation



Réaménagement de la place de la Station à Namur

Issu d'un partenariat avec la SOFICO, la Ville de Namur, le SPW Mobilité et Infrastructures, le TEC (OTW) et la SNCB, ce chantier a permis de redynamiser le nord de la corbeille namuroise et d'optimiser la mobilité autour de la gare.

Les objectifs poursuivis étaient multiples :

- Optimisation de la mobilité et du stationnement autour de la gare en favorisant les modes actifs et partagés (meilleure accessibilité pour les PMR, les navetteurs, les riverains, les étudiants et les touristes) ;
- Interconnexion des réseaux environnants (piétons, vélos, bus, trains, voitures, etc.) ;
- Amélioration du bien-être en ville grâce à la végétation, au nouveau mobilier ainsi qu'un nouvel éclairage.

Les aménagements réalisés ont transformé significativement le quartier :

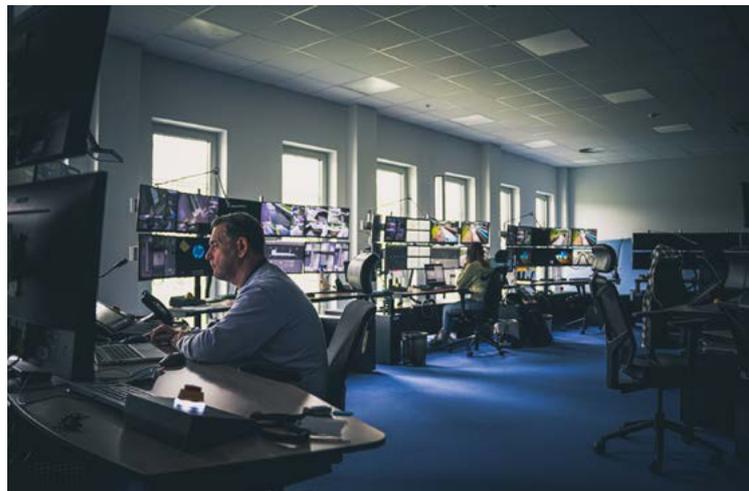
- Création d'une zone piétonne considérablement agrandie devant la gare et au niveau des commerces, avec un revêtement de plain-pied. La surface de trottoir a doublé, passant de 3.000 m² à 6.000 m² ;
- Réorganisation de la mobilité sur le boulevard Ernest Mélot/N90, transformé en boulevard urbain avec des bandes dédiées aux bus, taxis et vélos dans les deux sens, ainsi que des quais de bus ;
- Mise en place d'une nouvelle organisation des lignes de bus urbaines et extérieures avec de nouvelles infrastructures pour les usagers du TEC, incluant 20 abribus, 10 écrans d'information et une borne interactive ;
- Réaménagement de l'espace dédié aux taxis avec un total de 36 emplacements proches des deux sorties de la gare, incluant un système de feux pour une meilleure gestion des arrivées ;
- Amélioration des cheminements piétons avec une traversée directe vers le centre-ville et des feux de signalisation modernisés ;
- Développement du stationnement pour vélos avec la mise à disposition de 138 places réparties autour de la gare (arceaux et stationnements sous auvent). Les escaliers d'accès au sous-terrain ont été équipés de goulottes pour faciliter le transport des vélos ;
- Végétalisation importante du site avec la plantation de 47 arbres, 200 m² de plantations en pleine terre et 200 m² de gazon, ainsi que des plantations en bacs ;
- Doublement des surfaces des terrasses autorisées pour les commerces et augmentation de la surface des étalages extérieurs.

Si quelques aménagements sont encore en cours, la réalisation de la place de la Station et du boulevard ont marqué la concrétisation d'une étape majeure dans la transformation du centre-ville de Namur, ce réaménagement constitue une véritable porte d'entrée de la capitale wallonne, favorisant l'intermodalité et offrant une connexion fluide entre les différents modes de transport. Le projet témoigne d'un engagement fort envers le transfert modal, l'écologie et un espace public plus convivial et accessible pour toutes et tous.

Création de la Permanence PEREX régulation

La permanence « PEREX régulation » a pris officiellement ses fonctions le 1^{er} mars 2024. Cette permanence est actuellement composée de quatre « collaborateurs en régulation des eaux », métier nouvellement créé au sein du SPW Mobilité et Infrastructures. La fonction première de ces agents est de télécommander depuis PEREX l'ensemble des ouvrages de régulation de nos voies hydrauliques wallonnes tels que les barrages au fil de l'eau ou les stations de pompage.

L'enjeu de cette commande à distance est d'optimiser de manière globale la gestion de la ressource en eau en fonction des usages et des besoins via certains outils d'aide à la décision notamment : navigation, production hydro-électrique, écologie, eau potable... Ce dernier enjeu devient de plus en plus critique avec les impacts du dérèglement climatique.



Les bâtiments subsidiés en chiffres

Plan national de résilience et de relance (PNRR)

102 dossiers

102.000 m² de rénovations énergétiques des bâtiments publics

84 projets validés

40 projets attribués

13 marchés notifiés

Plan de relance de la Wallonie (PRW)

16 chantiers en cours

4 chantiers réceptionnés

101 bâtiments rénovés

pour un budget de **31.825.000** millions d'euros



Acquisition d'un camion de forage

Le nouveau camion de forage de la direction des Techniques routières est opérationnel depuis novembre 2024.

La direction des Techniques routières peut donc à nouveau réaliser des essais sur revêtements finis : prélèvements de carottes, mesure de l'épaisseur totale du revêtement routier, mesure de l'épaisseur de chaque couche et analyse en laboratoire des caractéristiques des enrobés mis en œuvre.

Réalisés sur un revêtement vétuste, ces essais permettent d'identifier les éléments en place, ce qui permet de définir les opérations de réhabilitation à prévoir.

Sur un revêtement neuf, en fin de chantier lors de la réception provisoire, les essais sur revêtement fini permettent de vérifier, qualitativement et quantitativement, que l'entrepreneur a valablement mis en œuvre des constituants conformes aux exigences du marché.

Dorsale wallonne – Canal Nimy-Blaton

Cette année, deux gros chantiers du Programme Seine-Escaut ont démarré sur la Dorsale wallonne, grâce principalement à un programme de cofinancement européen :

- La construction d'une nouvelle écluse à Obourg d'un dimension de 149 x 12,5 m
- L'élargissement de la voie d'eau sur le Canal Nimy-Blaton

Ces chantiers s'inscrivent dans le développement du Réseau Seine-Escaut, premier réseau fluvial européen, qui a pour ambition de doubler les capacités d'échanges dans les zones traversées et d'accélérer le report modal vers la voie d'eau, tout en dynamisant l'activité logistique industrielle sur les 1.100 km de voies navigables qui composent ce réseau.

Afin de pouvoir concrétiser ces objectifs ambitieux, il était primordial de pouvoir offrir aux usagers une Dorsale wallonne répondant aux exigences minimales du gabarit Va (bateaux de 110 mètres de long pouvant transporter 2.000 tonnes de fret) et de lever les divers goulets d'étranglement qui ont été répertoriés entre la France et Namur :

- Le canal Pommeroeul-Condé était fermé à la navigation depuis 1992. Sa réouverture effective depuis juillet 2024 représente le 1^{er} maillon navigable au gabarit Va+ venant de France ;
- Entre Pommeroeul et Mons, le tracé du canal Nimy-Blaton-Péronnes présente plusieurs courbes serrées rendant la navigation dangereuse pour le futur gabarit visé. Les études de navigabilité ont pointé 5 secteurs à élargir afin d'assurer une navigation sécurisée pour le gabarit Va+ sur le canal ;
- Entre Mons et Seneffe, seul le site éclusier d'Obourg représente un obstacle au futur gabarit. Une nouvelle écluse est donc en cours de construction Va+ ;
- Les bateaux de classe Va+ ne pourront pas naviguer au-delà de l'écluse d'Obourg. Un bassin de virement a donc été prévu à leur attention en amont de l'écluse. La suite du réseau permet aux bateaux de classe Va de continuer leur route sur le canal Bruxelles-Charleroi. L'ensemble de ces investissements permettra donc aux bateaux de classe Va d'utiliser, tel que prévu dès sa construction, fin du XX^e siècle, l'ascenseur de Strépy-Thieu ;
- Entre Seneffe et Charleroi il est également prévu la construction de 3 autres nouvelles écluses (Marchienne, Viesville et Gosselies) au gabarit Va ;
- Des investissements sont également programmés sur la Sambre pour améliorer les conditions de navigation des bateaux de gabarit Va en élargissant certains secteurs, en définissant des zones d'alternat et en leur offrant des possibilités de demi-tour.



82 millions d'euros cofinancés par l'UE à hauteur de 31 millions d'euros

Montant pour l'étude, suivi d'exécution et travaux des 5 secteurs pour Nimy-Blaton

131 millions d'euros dont une partie cofinancée par l'UE à hauteur de 56 millions d'euros

Montant pour l'étude, suivi d'exécution et travaux (électromécanique compris) pour Obourg

75.000 m³ pour Nimy-Blaton et **150.000 m³** pour Obourg

Volume de terres à excaver pour l'ensemble des projets

3.3 km

Nombre de km élargis sur le Canal Nimy-Blaton

L'ensemble de ces travaux, une fois terminé, devraient permettre, la navigation en classe Va depuis l'Escaut jusqu'à la Meuse.

Les travaux en cours à Obourg et sur le canal Nimy-Blaton-Péronnes sont réalisés grâce à l'étroite collaboration entre 3 services du SPW Mobilité et Infrastructures :

- La cellule Programme Seine-Escaut
- La direction des Etudes d'ouvrages Hydrauliques
- La direction territoriale des Voies hydrauliques de Mons

En effet, la Direction Territoriale de Mons à elle seule ne disposant pas des effectifs suffisants en termes de Chefs de Projets, la DEOH a pris en charge les travaux de génie civil d'Obourg et la cellule Programme Seine-Escaut quant à elle coordonne les travaux d'élargissement du Canal Nimy-Blaton et les travaux électromécaniques de l'écluse d'Obourg.

Le contrôle des travaux est conjointement réalisé par des agents des trois services. Quant aux aspects comptables et administratifs, ils sont pris en charge par la Direction Territoriale des Voies hydrauliques de Mons.

De plus, l'expertise précieuse de la direction des Recherches Hydrauliques en termes d'études de navigabilité, ainsi que celle de la direction des Études environnementales et paysagères en termes d'études environnementales, de permis...) sont souvent sollicitées afin de s'assurer d'une fonctionnalité optimale dès la mise en service mais également afin de s'assurer de pouvoir répondre à diverses exigences européennes.

Toutes ces collaborations sont efficaces grâce à des échanges réguliers et constructifs entre chaque service.



Retrouvez la vidéo sur Nimy-Blaton en cliquant ou en scannant le QR code



Retrouvez la vidéo sur Obourg en cliquant ou en scannant le QR code

Gestion de maintenance assistée par ordinateur – GMAO

Dans l'outil de gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO), on utilise le mot « gamme » pour définir un modèle d'intervention. Les gammes correspondent à un standard prédéfini reprenant les données importantes (localisation, fournitures, détails des tâches à réaliser, consignes de sécurité, habilitation des agents) d'une intervention qui est récurrente.

En plus des points et des gammes existants principalement dédiés aux équipements électromécaniques, 2024 a vu la création de :

Barrages de l'est :

131

points de structure géographique ;

1.460

points de structure principale ;

35

gammes pour décrire les actions des garde-barrage pendant ses rondes (contrôle des systèmes d'auscultation et contrôle visuel pour un barrage réservoir) ;

130

gammes de maintenance préventive ordinaire génie civil (pour un barrage réservoir) ;

55

gammes d'entretien des espaces verts (pour les abords d'un barrage réservoir).

Ouvrages au fil de l'eau :

100

gammes de maintenance préventive par un site écluse-barrage, en ce compris manœuvre locale et reprise en main sur site suite à la téléconduite ;

500

points de structures principales par site pour décrire les techniques et points d'attention GC.

Halage :

5

gammes types pour l'entretien de la végétation sur les berges et le long des halages et contre-halage.

Ascenseurs historiques :

7

gammes génériques pour opérations spécifiques de remplacement ;

8

gammes d'entretien spécifique des équipements.

Districts :

10

gammes pour les missions courantes dans les districts.

Les appels Perex liés à un problème sur un équipement électromécanique sont directement encodés dans la GMAO pour un meilleur suivi des interventions et ce pour 3 ateliers électromécaniques sur 4.

50% des magasiniers utilisent l'application mobile pour leur gestion quotidienne.

N62 MALMEDY – Réhabilitation de l’Avenue du Pont de Warche

Les travaux sur la N62 à Malmedy comprennent la création d’un trottoir au nord de la route et d’une piste cyclo-piétonne au sud, avec la mise en conformité des quais de bus et la création de passages piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Un giratoire a été installé au niveau du carrefour entre l’avenue du Pont de Warche et la rue Ol’z Eyôs, pour améliorer la fluidité des flux de circulation. Par ailleurs, la voirie a été réhabilitée avec la création d’une troisième bande de circulation, servant de bande intermédiaire pour les tournes à gauche.

Ces aménagements permettent aux cyclistes et piétons d’accéder en toute sécurité à la zone d’activité économique, aux commerces et aux pôles d’activités sportives (hall sportif, terrain de foot, piste d’athlétisme, gymnase), tant depuis le RAVel L45 que depuis le centre de Malmedy. Pour les usagers motorisés, la création de cette bande intermédiaire garantit une meilleure fluidité du trafic, tandis que le giratoire facilite les échanges entre la N62 et la rue O l’Z Eyôs. De plus, les aménagements contribuent à une diminution de la vitesse des véhicules, avec une réduction de la vitesse règlementaire de 70 à 50 km/h.

Le tronçon est également embelli par des plantations variées (haies, arbres et plantes basses) le long de la N62, au sud, qui structurent l’espace public et participent à l’embellissement de l’entrée de l’agglomération.

N68 STAVELOT – Réhabilitation de la Section Chefosse-Stavelot et de la traversée de Masta

Sur la N68 à Stavelot, les travaux concernent la création d’un trottoir d’un côté de la route et d’une piste cyclo-piétonne de l’autre, ainsi que la mise en conformité des quais de bus et la création de passages piétons accessibles aux PMR. Un espace de stationnement a également été aménagé avenue des Démineurs, près des commerces, avec une place réservée aux personnes à mobilité réduite. Le carrefour de Chefosse (N68/N640) a, quant à lui, été modifié pour donner la priorité au flux de circulation le plus important, celui en provenance de Malmedy. La réhabilitation de la voirie comprend aussi l’ajout de bandes de tournes à gauche à certains carrefours.

Ces aménagements permettent aux cyclistes et piétons de rejoindre en toute sécurité, d’une part, le centre de Stavelot, et d’autre part, le village de Masta, depuis le RAVel L45. Les usagers motorisés bénéficient d’une meilleure fluidité de circulation grâce aux bandes de tournées à gauche créées aux lotissements de La Briqueterie et de Martinville, ainsi qu’à la rue Saint-Laurent et la route de Blanchimont. La modification de la priorité au carrefour de Chefosse permet également de fluidifier les échanges.

La sécurité des usagers a notamment été renforcée, par la réduction de la vitesse règlementaire à Masta, passant de 70 à 50 km/h, et par l’extension de l’agglomération de Stavelot. Les aménagements paysagers, comprenant des haies et des arbres le long de la N68, offrent à la fois une séparation entre la voirie et la piste cyclable, tout en embellissant l’espace public et en renforçant la sécurité des modes actifs.

Ainsi, ces projets, tant sur la N62 que sur la N68, améliorent considérablement la sécurité et la fluidité des circulations pour tous les usagers, tout en contribuant à l’embellissement et à la structuration de l’espace public.



Le site éclusier d'Amsin-Neuville

En 2024, le chantier du site éclusier d'Amsin-Neuville s'est achevé. Inaugurées en juin 2024, ces nouvelles écluses, mesurent 225 x 12.5 mètres et 225 x 25 mètres et permettent désormais le passage de bateaux de 9.000 tonnes, éliminant ainsi le dernier goulet d'étranglement sur la Meuse entre Namur et les ports maritimes d'Anvers et du nord de l'Europe.

Ces deux nouvelles écluses remplacent les anciennes de plus faibles gabarits, offrant ainsi une meilleure fluidité et efficacité dans la navigation tout en renforçant l'attractivité du réseau navigable wallon.

En plus des nouvelles écluses, le chantier a inclus la sécurisation de la route nationale voisine avec la modification de son tracé, ainsi que l'installation d'une nouvelle passerelle cyclo-piétonne, facilitant ainsi la mobilité douce dans la région. Le réaménagement des berges et la création de la plus longue passe à poissons de type rivière de Wallonie ont également été réalisés, favorisant la biodiversité locale et la migration des poissons.

Le réaménagement du site éclusier d'Amsin-Neuville contribue non seulement à renforcer l'économie locale et régionale, mais aussi à réduire le trafic routier, favorisant ainsi une diminution des émissions de CO₂. Une attention particulière a été portée à la faune et la flore, avec la création d'habitats propices à leur développement.



Retrouvez la vidéo du projet en cliquant
ou en scannant le QR code



Le tunnel de Cointe

En service depuis 20 ans, le tunnel de Cointe a poursuivi sa modernisation durant l'été 2024 avec un focus sur le pertuis vers Bruxelles. Bien que des entretiens trimestriels assurent sécurité et confort, une mise aux normes était nécessaire.

Avec ses 1.650 mètres, le tunnel est le plus long de la liaison E25-E40/A602 et de Wallonie. Il assure la sécurité de 85.000 usagers grâce à des équipements tels que 260 caméras, 650 panneaux de signalisation et 32 sorties de secours. Les travaux de modernisation ont été réalisés pendant l'été, afin de minimiser les désagréments, avec des fermetures nocturnes préparatoires en juin. Parmi les améliorations : protection passive contre le feu, remplacement de l'éclairage et des câbles (800 LED et 4.6 km de câbles), remplacement de 30 caméras analogiques par des HD, amélioration de la réémission radio, mise à jour des détecteurs de pollution et de température, et réfection de la ventilation et du revêtement du viaduc des Guillemins ainsi que la réfection des joints de dilatation sur ce dernier.

C'est toujours dans une optique de sécurité des usagers qu'en novembre 2024, la SOFICO et la direction de l'Exploitation des tunnels ont organisé, en collaboration avec les différents services de secours et d'intervention, un grand exercice « catastrophe » en vue d'optimiser la sécurité en cas de procédure d'urgence. Ce dernier mettait en scène un incident majeur dans la liaison E25-E40/A602. L'organisation de ce type d'exercice est prévue tous les 4 ans dans le cadre de la directive européenne 2004/54/CE. Cette dernière a vu le jour à la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc, l'objectif était d'améliorer la sécurité des usagers des tunnels du réseau routier transeuropéen de plus de 500 mètres de long. Les tunnels de Cointe et la tranchée couverte de Kinkempois y sont soumis.

L'exercice

Ce type d'exercice n'est prévu que tous les 4 ans car il nécessite de nombreux intervenants : la SOFICO, le Service public de Wallonie, EGIS (responsable exploitation trafic liaison E25-E40/A602), la Centrale d'urgence 112 Liège, le CIC (Centre d'Information et de Communication de la Police fédérale), la Zone de Secours 2 IILE (Pompiers), la WPR (Police de la Route), la Zone de Police de Liège, l'Aide médicale urgente et le Service de planification d'urgence de la Ville de Liège. Tous ces services participent également à l'organisation de cet exercice au sein de la liaison autoroutière E25-E40/A602.

Afin de s'assurer de la crédibilité du scénario, des figurants ont également participé et des moyens importants tels que différents véhicules et fumigènes ont été déployés.

L'incendie fictif d'un véhicule dans le tunnel de Kinkempois a engendré plusieurs accidents avec différents types de véhicules entraînant de nombreuses victimes (tués, blessés graves et légers).

Objectif

Le test et les évaluations qui ont lieu, à la suite de ce type d'exercice, permettent d'améliorer les procédures et la réactivité des différents intervenants afin de maintenir des conditions maximales de sécurité dans la liaison.



Nouvelle échelle à poissons au barrage d'Anseremme

Ce projet de construction d'une nouvelle échelle à poissons au barrage d'Anseremme, sur la rive droite de la Meuse, vise à faciliter la migration des poissons en leur permettant de franchir cet obstacle.

Ce chantier, terminé en 2024, pour un montant de 2,8 millions d'euros TVAC, s'inscrit dans une programmation plus large de construction et de réaménagement des échelles à poissons sur la Meuse namuroise, entre le barrage d'Anseremme et le barrage d'Andenne-Seilles. Depuis 2017, les échelles des barrages de Tailfer, Rivière et Dinant ont été réaménagées, tandis que de nouvelles ont été construites aux barrages de Houx et d'Anseremme.

Afin de finaliser cette programmation, il reste encore à réaménager les échelles à poissons des barrages de Hun et La Plante, et à en construire de nouvelles aux barrages d'Andenne-Seilles et de Grands Malades.

L'objectif global est de répondre aux exigences de la réglementation européenne et des accords Bénélux sur la libre circulation des poissons, tout en contribuant à la restauration écologique de la Meuse et à la préservation de la biodiversité.



Sécurité des personnes et des biens

Adoption du décret du 22 février 2024 relatif à la sécurité d'exploitation des barrages-réservoirs et création de l'Autorité wallonne de Sécurité des Barrages-Réservoirs

L'adoption du décret du 22 février 2024 relatif à la sécurité d'exploitation des barrages-réservoirs marque une étape importante en Wallonie. Adopté en réponse aux recommandations de la Commission d'enquête sur les inondations de 2021, ce décret vise à combler un vide juridique concernant la gestion et la sécurité des barrages-réservoirs, qu'ils soient exploités par des entités publiques (SPW) ou privées (Engie). L'objectif principal est de renforcer la sécurité des citoyens face aux risques d'inondations et de sécheresses.

Pour atteindre cet objectif, le décret instaure plusieurs mesures clés. Premièrement, il définit clairement les obligations de chaque acteur, qu'il soit public ou privé. Deuxièmement, il met en place une structure pour un contrôle externe, spécialisé et indépendant, assurant ainsi une évaluation neutre et objective de ces ouvrages. Troisièmement, il détermine les modalités de communication avec les acteurs extérieurs à la gestion des barrages-réservoirs, tels que les provinces, communes, zones de secours et de police.

Enfin, le décret prévoit la création d'un comité de consultation pour chaque bassin versant. Ces comités auront pour mission d'émettre des recommandations concernant la mise en œuvre locale des orientations stratégiques en matière de sécurité des barrages-réservoirs et de favoriser la concertation avec les autorités locales et la population situées en aval des ouvrages. Le département de la Réglementation et de la Régulation des transports, plus précisément la direction de la Réglementation et du Contrôle des voies hydrauliques, est responsable de l'instruction et du suivi des dossiers relatifs à cette nouvelle réglementation. Selon le ministre de tutelle, ce décret permettra un meilleur suivi de l'état des barrages, améliorant ainsi la sécurité des citoyens face aux risques d'inondations ou de sécheresses.

Déploiement du contrôle externe

Le décret prévoit également la création d'une autorité wallonne de sécurité des barrages-réservoirs, chargée d'encadrer le contrôle externe et de veiller à l'application des normes de sécurité.

L'objectif ? Améliorer et uniformiser l'expertise et l'assistance technique par des bureaux professionnels indépendants et expérimentés à court terme. Ainsi que d'obtenir un état de santé du patrimoine en effectuant un contrôle visuel régulier (à raison d'une fois par an minimum) de chaque barrage-réservoir et en consignnant les résultats dans un rapport annuel de mesures et de contrôle. Ceci dans le but d'attirer l'attention du gestionnaire d'infrastructures de la direction des Barrages-réservoirs (DBR) sur des défauts à corriger.

Sans attendre la mise en application du décret, la DBR a démarré son premier marché de contrôle externe avec les bureaux d'études spécialisés (Grüner et ISL).



Inventaires et inspections des ponts communaux

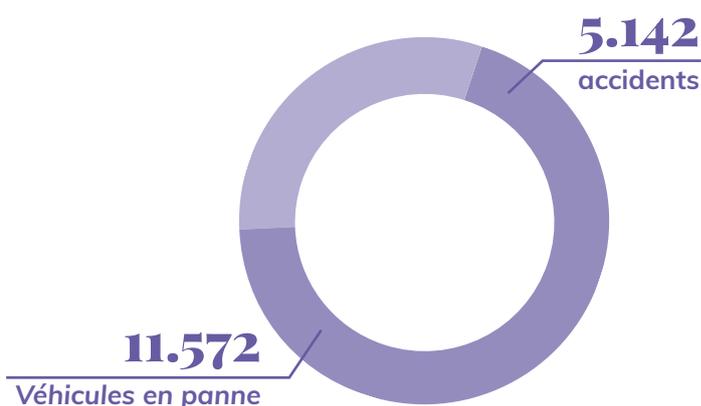
En juillet 2024, un marché d'inventaires et d'inspections des ponts communaux a débuté. Piloté par la direction de l'Expertise des ouvrages, il a vu l'adhésion de 226 communes, sur les 262 communes wallonnes. Notifié à près de 2 millions d'euros sur 3 ans et réparti en 8 lots géographiques, il permettra de faire recenser et inspecter environ 5.000 ponts par quatre bureaux d'études différents.

Les résultats qui en découleront permettront pour la première fois d'avoir une vue globale du patrimoine des ouvrages communaux, un baromètre de leur état de santé et une estimation des besoins nécessaires pour leur sécurisation et réhabilitation. Le rôle du SPW Mobilité et Infrastructures sera alors d'accompagner les communes dans la mise en place de cette gestion via une assistance continue qui se déclinera par des formations, du support technique ou de l'encadrement de marchés mutualisés (inspection, entretien...) par exemple.

SIABIS : dépannage des véhicules sur les autoroutes

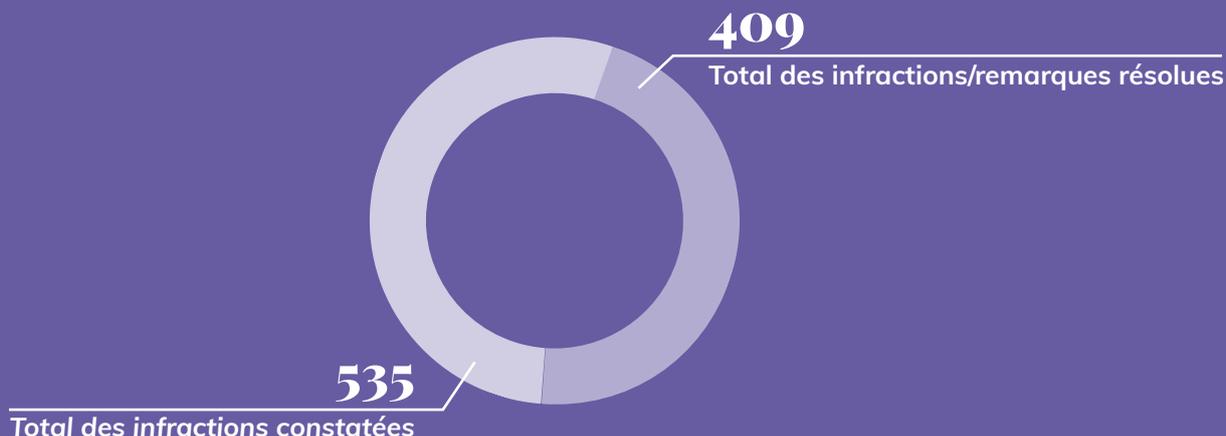
Lorsqu'un véhicule tombe en panne sur l'autoroute ou sur une voirie assimilée, le dépannage doit être effectué par un dépanneur agréé. Ceci permet de garantir l'organisation, la qualité, la sécurité et la rapidité des interventions. En effet, pour le Centre PEREX, il est essentiel de rétablir au plus vite les conditions normales de circulation afin d'éviter la formation de files et la survenue de sur-accidents.

La plateforme SIABIS (Système Informatique Assisteurs – Bijstandverleener Informatie System) permet d'organiser le transfert des informations nécessaires aux interventions et la désignation du dépanneur en fonction de la localisation. D'autres types d'incidents sont également gérés, tels que la prise en charge de véhicules abandonnés et l'enlèvement d'objets ou de débris sur la chaussée. En 2024, un nombre total de 17.016 interventions ont été enregistrées, réparties comme suit :



Infractions des opérateurs de transport routier en Wallonie pour l'année 2024

(comportements dangereux du chauffeur, horaires non respectés, infrastructures défectueuses et matériels roulants non entretenus)



Une Administration partenaire

Publication du rapport de gestion des infrastructures

Ce mémorandum dresse un bilan de la gestion des infrastructures de mobilité du SPW Mobilité et Infrastructures et de la SOFICO entre 2019 et 2023, tout en traçant des perspectives pour l'avenir. Il évalue l'état des réseaux routiers, des voies hydrauliques et de la mobilité active, ainsi que les actifs qui les composent, soulignant un sous-financement généralisé qui menace leur pérennité. Le document quantifie les budgets alloués et engagés, les réalisations accomplies, et identifie les besoins futurs en termes d'investissements et d'entretien. Il met en évidence la nécessité d'augmenter les ressources humaines et financières pour éviter une dégradation du patrimoine et assurer la sécurité des usagers. Des recommandations sont formulées pour chaque type d'infrastructure, avec des estimations budgétaires précises. Enfin, le rapport souligne l'importance d'une gestion durable, équilibrant la construction de nouvelles infrastructures et la préservation de l'existant.

Création d'une cellule EventsHR

Dans le cadre de la valorisation de l'image « employeur » du SPW Mobilité et Infrastructures, une cellule dédiée à la promotion et la visibilité de l'institution a été créée en 2024, la cellule « EventsHR ».

Les objectifs de cette cellule visent à stimuler les candidatures spécifiques et propres au secteur de l'ingénierie et du génie civil, compte tenu de la difficulté de trouver des personnes correspondantes aux profils recherchés face au marché concurrentiel. Grâce à des actions ciblées, cette nouvelle cellule ambitionne de faire grandir l'attractivité du SPW Mobilité et Infrastructures auprès des demandeurs d'emploi, des étudiants en fin de cycles d'études ou en recherche de stage afin de les amener à postuler au sein du SPW MI.

Les usagers cibles pour ce type d'initiative sont les suivants :

- Les agents SPW MI en tant qu'ambassadeurs auprès de leurs cercles privés et professionnels ;
- Les étudiants, demandeurs d'emplois, les profils spécifiques ;
- Les citoyens qui sont également un relais auprès de leurs cercles privés et professionnels.

Afin de promouvoir le recrutement au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, la cellule « Events HR » a participé à de nombreux événements en 2024, dont 7 jobdays universitaires, 5 journées de l'emploi, ainsi qu'un événement de la Cité des métiers. Ces journées sont l'occasion rêvée pour nos agents de développer un réseau de coopération avec divers acteurs clés du monde de l'emploi, tels que la Cité des métiers, Actiris, le Forem, Talents, Université de génie civile. Outre les événements et l'acquisition d'un matériel dédié, d'autres actions ciblées ont été mises en place, comme la campagne de promotion du recrutement au travers du flocage de la flotte de véhicules appartenant au SPW Mobilité et Infrastructures, ou encore la création de brochures spécifiques « métier ».

Nouveau règlement visant à améliorer la connectivité durable en Europe

Le 13 juin 2024, le Conseil de l'Union européenne a adopté un nouveau règlement visant à améliorer la connectivité durable en Europe en révisant les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est une initiative de l'Union européenne visant à développer un réseau intégré d'infrastructures de transport à travers l'Europe. Son objectif principal est de faciliter la circulation des passagers et des marchandises en améliorant l'interopérabilité entre les différents modes de transport, tels que les chemins de fer, les routes, les voies navigables intérieures, les transports maritimes à courte distance et les infrastructures aéroportuaires.

Le RTE-T relie 424 grandes villes européennes à des ports, aéroports et terminaux ferroviaires, contribuant ainsi à la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union.

En favorisant une infrastructure de transport efficace et durable, le RTE-T vise à renforcer le marché intérieur de l'UE et à soutenir la croissance économique en assurant une connectivité optimale entre les régions.

Le SPW Mobilité et Infrastructures a joué un rôle actif dans l'adoption de ce nouveau règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), notamment à travers l'engagement de sa Cellule internationale et Projets européens. Cette cellule assure le suivi des politiques internationales en matière de mobilité et d'infrastructures, coordonne les opportunités de cofinancements, et veille à l'alignement de la politique wallonne avec les normes européennes et internationales.

Une des nouveautés majeures du règlement révisé du RTE-T est l'introduction des "nœuds urbains". Ces nœuds, définis comme des zones urbaines fonctionnelles de 100.000 habitants ou plus, voient leur nombre passer de 82 à 430 en Europe. Chaque nœud urbain doit élaborer, d'ici 2027, un Plan de Mobilité urbaine durable (PMUD) visant à promouvoir une mobilité à émissions nulles et à intégrer de manière cohérente la mobilité des marchandises et des passagers. De plus, chaque nœud urbain doit disposer d'un terminal de fret multimodal d'ici 2040, renforçant ainsi l'intermodalité et l'efficacité du transport de marchandises.

En réponse à ces obligations, le SPW MI, par le biais de la direction de la Planification de la mobilité, travaille en étroite collaboration avec les autorités locales pour élaborer des PMUD conformes aux exigences européennes. Cette démarche assure que les nœuds urbains wallons répondent aux standards du RTE-T, renforçant ainsi la connectivité et la durabilité des infrastructures de transport en Wallonie.

Appel à projets visant à développer les infrastructures fluvestres

Dans le but de promouvoir un tourisme durable et local, le Gouvernement wallon a décidé de mettre l'accent sur le tourisme fluvial et fluvestre, afin d'exploiter pleinement son potentiel de développement et répondre aux besoins d'accueil d'une offre diversifiée. Pour ce faire, un appel à projets a été lancé dans le cadre du Plan de Relance de la Wallonie, visant à développer ce secteur par l'aménagement, la modernisation ou la création d'infrastructures adaptées aux activités nautiques récréatives le long des voies navigables de Wallonie.

La Cellule de Pilotage du tourisme fluvial, intégrée au département des Expertises hydrauliques et environnement du SPW Mobilité et Infrastructures, a élaboré une méthodologie en 4 axes pour établir un partenariat entre les acteurs concernés (Commissariat général au tourisme, pouvoirs locaux, ports autonomes, agences de développement territorial, SPW Mobilité et Infrastructures) :

- Définir les types d'investissements souhaités ;
- Rédiger l'appel à projets en collaboration avec le CGT ;
- Créer un comité d'examen et d'attribution ;
- Assurer le suivi et le contrôle des opérations avec les administrations locales concernées.

Le rôle de chaque organisme est précisé en fonction de ses compétences et responsabilités respectives. Concrètement, une enveloppe de 8 millions d'euros est dédiée à des investissements dans les infrastructures touristiques fluviales, permettant :

- D'améliorer l'attractivité de l'offre touristique fluviale ;
- De classer ou rénover des infrastructures existantes, ou d'en créer de nouvelles (haltes nautiques, ports de plaisance) ;
- D'octroyer une subvention de plus d'1 million d'euros. Un règlement d'appel à projets, en partenariat avec le CGT, définit les critères d'éligibilité (montant du subside, objectifs touristiques, type d'infrastructures à améliorer, travaux à réaliser, respect de la réglementation, délais, etc.) et les critères de sélection des projets. Un comité d'examen et d'attribution est ensuite mis en place pour évaluer et valider les projets soumis, qui sont présentés pour approbation aux ministres des Infrastructures et du Tourisme. Ce comité, dont la composition est précisée dans le règlement, réunit des représentants du SPW Mobilité et Infrastructures, du CGT et du Gouvernement wallon.

Pendant les travaux subventionnés, un contrôle est exercé par les deux organismes concernés, chacun dans le cadre de ses compétences (CGT : gestion des subventions, SPW Mobilité et Infrastructures : autorisations et suivi des travaux). Au terme de cette méthodologie, 4 projets ont été retenus, pour un montant total de 5 961 294 € de subventions, établissant des partenariats avec les administrations publiques locales et régionales.

Ces projets sont les suivants :

1.161.443 million d'euros

Ville de Tournai & IDETA* : transformation d'une halte nautique en port de plaisance avec acquisition d'une capitainerie;

1.600.000 million d'euros

Ville de Mons : aménagement touristique du Grand Large;

1.599.851 million d'euros

Ville d'Ath & IDETA : construction d'une capitainerie et création d'un nouveau port de plaisance;

1.600.000 million d'euros

Port autonome de Liège : acquisition d'une capitainerie pour le nouveau port de plaisance de Coronmeuse – Subvention : 1.600.000 millions d'euros.

Les travaux doivent être achevés au plus tard le 31 décembre 2025.

*Intercommunale de développement économique des arrondissements de Tournai, d'Ath et de communes avoisinantes



Le projet VALDOGETE

Il permet de repérer, en ligne, la position géographique des essais géotechniques (forages et essais de pénétration statique) et les résultats associés. Il a pour objectif la VALorisation des DONnées GEoTEchniques.

L'exploitation de ces archives numérisées contribuera également à l'amélioration des cartographies de zones d'aléas de mouvement de terrain par le SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement.

Actuellement, de nombreuses archives sont encore uniquement disponibles en version papier. Un travail de numérisation et de géoréférencement a donc été entrepris en collaboration avec l'ISSeP.

La mise à disposition des données géotechniques via Internet permet à la CACEff (Cellule transversale d'Avis et de Conseil Effondrements du SPW ARNE) d'avoir une meilleure connaissance du sol et du sous-sol lorsqu'elle propose son aide en situation de crise pour l'évaluation des effets en surface consécutifs à un effondrement de terrain. Suite aux inondations survenues en juillet 2021, cette évaluation s'avère primordiale.

Depuis décembre 2021, les résultats bruts de 9.200 essais de la direction de la Géotechnique sont ainsi disponibles. En 2025, des essais supplémentaires devraient venir s'ajouter.

Pour nos collègues, les rapports complets sont accessibles via le « Portail cartographique Mobilité et Infrastructures ». En revanche, le citoyen n'a accès qu'aux résultats de l'essai, ces données sont disponibles sur les portails cartographiques « WalOnMap » et « CIGALE - Les thématiques sous-sol ».

Dématérialisation des échanges avec les communes dans le cadre de l'expertise apportée par la direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries

En un an, 1.254 dossiers ont été ouverts par les communes pour solliciter un avis technique. 370 de ces requêtes ont nécessité une visite de terrain menée par les équipes de la direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries, en collaboration avec les intervenants communaux (administration, zone de police et/ou collège communal).

En outre, plus de 700 projets d'aménagement de l'espace public, subsidiés par la Wallonie, ont été analysés en portant une attention particulière au partage de l'espace entre les différents usagers et à l'accessibilité pour les personnes porteuses d'un handicap.

Enfin, plus de 900 règlements complémentaires de circulation routière ont été analysés en termes d'opportunité et de cohérence du réseau (expertise technique inscrite dans le processus de tutelle d'approbation piloté par la direction de la Réglementation de la sécurité routière et du Contrôle routier).

**Les missions du SPW Mobilité et Infrastructures
vous intéressent ?
Retrouvez notre livret mission en scannant
ou en cliquant sur le QR code**



Editeur responsable

Etienne Willame, Directeur général
8, Boulevard du Nord 5000 Namur

Mai 2025

Photos

© SPW - Antoine Poulin • © SPW Mobilité et Infrastructures • © WBT - J.P.Remy • ©AdobeStock

ISSN

2952-8917(N)

www.wallonie.be • mobilite.wallonie.be • infrastructures.wallonie.be

SPW Mobilité & Infrastructures

RAPPORT ANNUEL
2024

