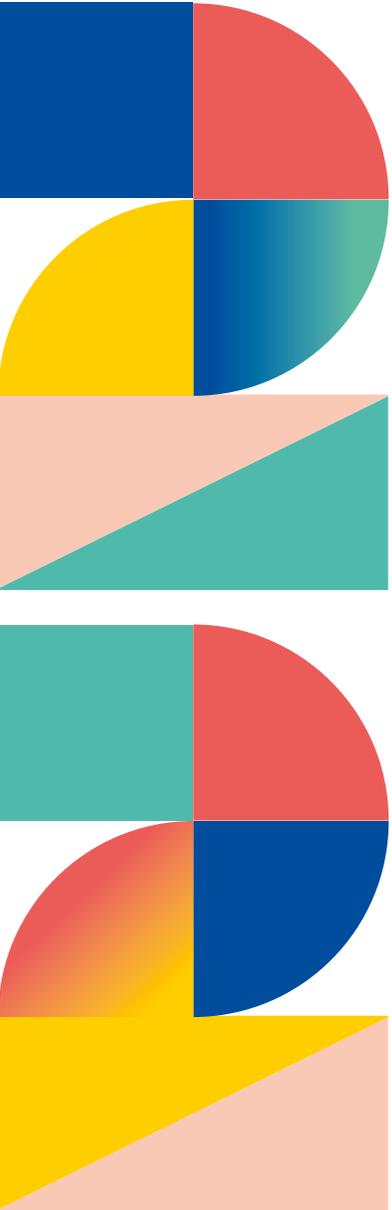




RAPPORT  
ANNUEL



EDIWALL



# ÉDITO



Chères lectrices, chers lecteurs,

Cette année encore j'ai le plaisir de préfacier le rapport d'activités du SPW Mobilité et Infrastructures, un ouvrage qui permet de jeter un coup d'œil dans le rétroviseur et de se pencher sur les résultats de l'année écoulée en mettant en lumière les actions et projets qui concrétisent la vision et les missions de notre direction générale.

2023 a assurément été une année chargée pour les quelque 4 300 agents du SPW Mobilité et Infrastructures qui, malgré de nombreux défis tels que les déménagements d'équipes, la gestion d'urgences et de priorités, l'adoption de nouveaux outils de travail, ont accompli leurs missions avec succès et dans un climat apaisé

Au cours de cette année 2023, plusieurs projets ont connu des avancées significatives et de nouvelles technologies ont émergé, renforçant ainsi notre engagement en faveur du développement de la mobilité durable, de la préservation de nos infrastructures et de l'amélioration de notre service aux citoyens.

Ainsi, en matière de mobilité, le réseau RAVeL a continué de se développer. La section de l'Ourthe entre Comblain-la-Tour et Hamoir a été finalisée, et une première cyclostrade a été inaugurée entre Hoeilaart et La Hulpe, soutenant ainsi les alternatives de transport durable. De plus, l'élargissement du pont des Troux à Tournai a renforcé la mobilité fluviale, réduisant ainsi le trafic routier.

Dans cette même optique de désengorgement des routes et de réponse à l'urgence climatique, un nouveau Contrat de Service Public (CSP) pour 2024-2028 a été élaboré. Ce contrat, réalisé en collaboration avec l'Autorité organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT), le cabinet de tutelle et l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), connu sous le nom de TEC, vise à améliorer les services de transport public.

En ce qui concerne la préservation des infrastructures routières, la nouvelle technologie *Weight In Motion* (WIM), avec sa première station située sur l'E411/A4 à hauteur de Louvain-la-Neuve, s'inscrit dans une démarche visant à développer des réseaux intelligents. Elle détecte efficacement les véhicules en surcharge, responsables des dommages directs au réseau routier, avec un taux d'efficacité inégalé dans le monde (99,8%). Enfin, dans le domaine des voies hydrauliques, le projet PEREX 4.0, dont l'objectif est de créer un centre de gestion moderne des infrastructures wallonnes, se poursuit avec succès grâce à la téléconduite de deux nouvelles écluses à Floriffoux et Mornimont.

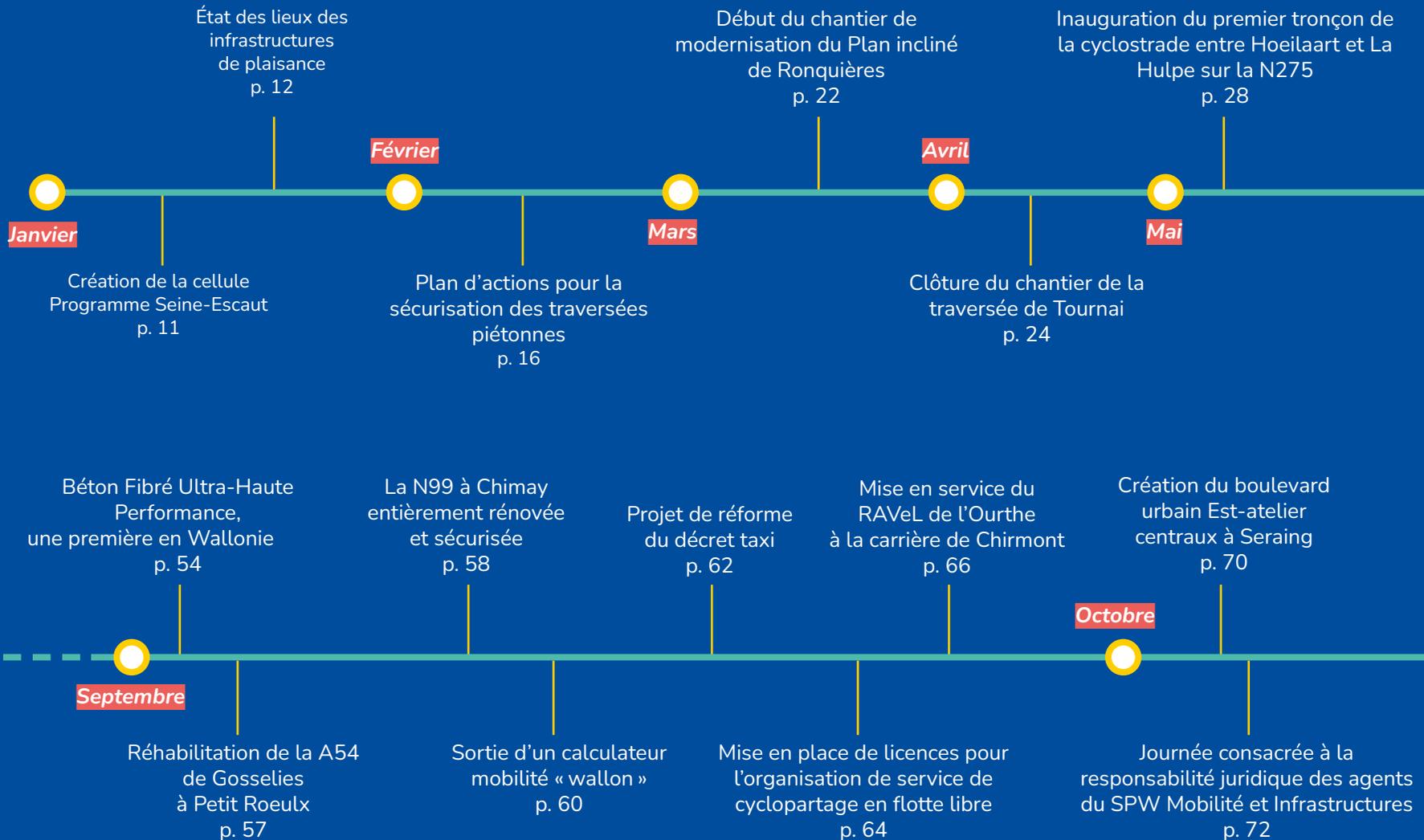
L'expertise de nos équipes – ingénieurs, ouvriers, éclusiers, accompagnateurs scolaires, administratifs, juristes, informaticiens – continue de se diversifier au moyen de formations continues, parfois initiées par des projets au sein-même des directions, et l'arrivée de jeunes talents.

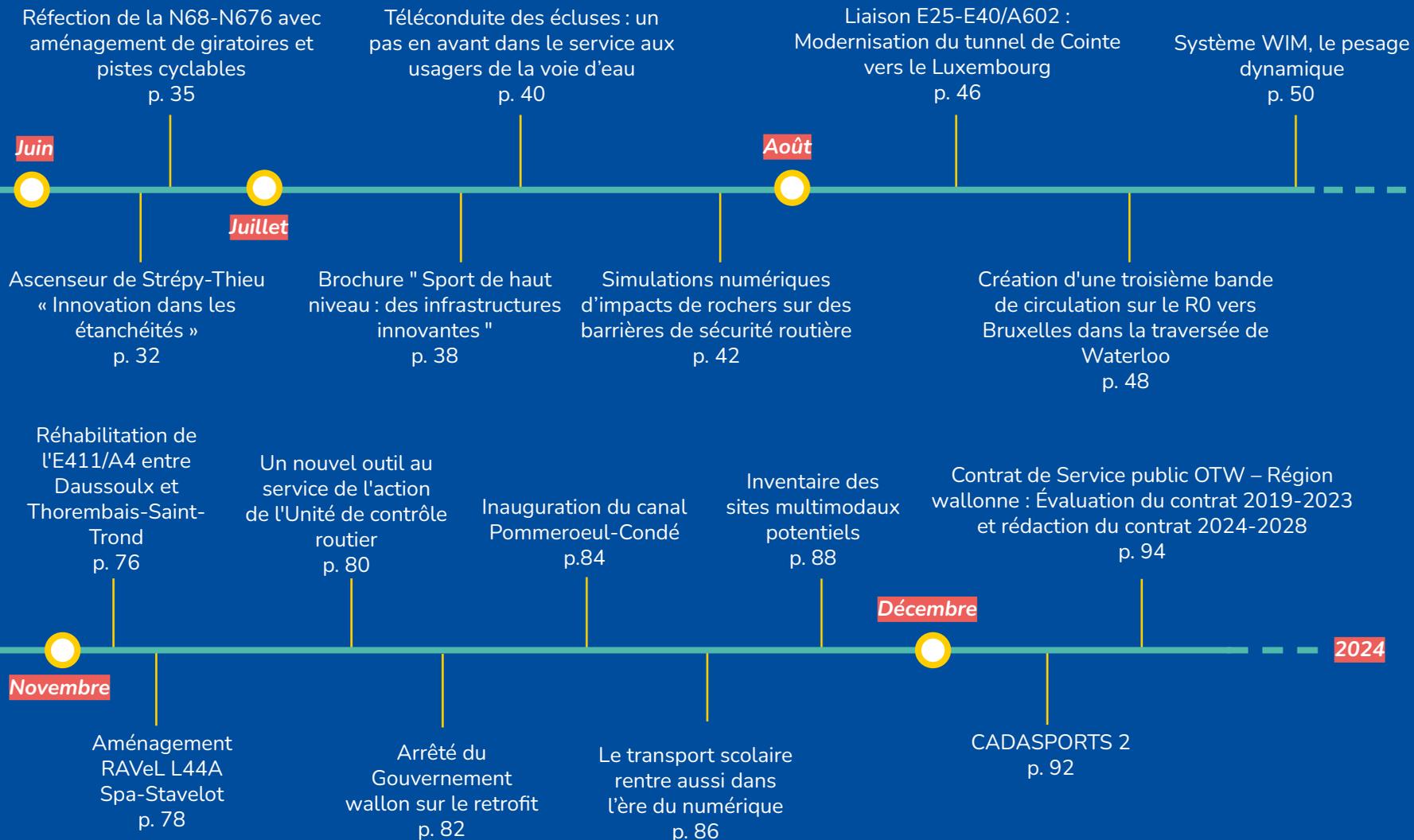
J'espère qu'à la lecture de ce rapport d'activités 2023, vous serez surpris par l'expertise avec laquelle les agents du SPW Mobilité et Infrastructures mènent à bien leurs missions au quotidien

Etienne Willame  
Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures

# SOMMAIRE

## PROJETS MOIS PAR MOIS





# SOMMAIRE

## PROJETS CONTINUS

Gestion et mesure des cours d'eau	p. 98
Création de deux nouvelles régies	p. 100
PIC, PIMACI, PIWACY, des plans d'investissement à destination des communes	p. 102
Screening environnemental	p. 104
Les enjeux environnementaux et paysagers	p. 106
Renforcement du service	p. 109
Progrès du projet d'inspection des ouvrages d'art hydrauliques	p. 110
Création des 2 bureaux de la sécurité dans les aéroports de Liège et Charleroi Bruxelles-Sud pour la coordination des cellules SMS, <i>compliance et data quality office</i> .	p. 112
Modernisation des équipements vidéo et audio et sécurisation des sites des barrages-écluses de la Basse-Sambre	p. 114
La cartographie des risques liés aux infrastructures du SPW Mobilité et Infrastructures	p. 116
Activités du pôle <i>Project Management Office</i> (PMO)	p. 118
Inspection des aires autoroutières	p. 120
2023, une année de transition et une nouvelle dynamique au Guichet de la navigation	p. 122

Renforcement du service	p. 125
Une équipe qui se développe au service de leurs collègues	p. 126
Développement d'un processus de gestion de projets pour les infrastructures du réseau des voies hydrauliques	p. 128
La sécurité, une priorité	p. 130
Mise en place d'un modèle prédictif des liquidations	p. 132
Une équipe qui se structure et qui élargit son offre de services	p. 134
Des projets européens au cœur des enjeux wallons	p. 136
Travailler pour le SPW Mobilité et Infrastructures	p. 138
Une nouvelle prime vélo cargo	p. 140
Le coût du transport de marchandises – Prise en compte des externalités	p. 142
Des drones pour l'inspection des ponts	p. 144
Digitalisation des formations techniques à destination des agents	p. 146

# JANVIER





# CRÉATION DE LA CELLULE PROGRAMME SEINE-ESCAUT

## Cellule Programme Seine-Escaut

Seine-Escaut, c'est un chantier ambitieux qui a pour but le déploiement d'un réseau de voies navigables à grand gabarit de 1.100 km reliant la France et les Pays-Bas en passant par la Belgique. Un programme d'ampleur constitué de nombreux projets de travaux qui, *in fine*, permettront le passage de bateaux transportant jusqu'à 4.400 tonnes de marchandises, l'équivalent de 220 camions, entre Paris et Anvers et jusqu'à 2.000 tonnes vers la Meuse, via la Dorsale wallonne. Il s'agit du plus grand projet de réseau navigable en Europe qui bénéficie depuis 2007 d'un soutien financier majeur de l'Union européenne pour sa réalisation !

Pour mener à bien tous les chantiers qui gravitent autour de ce grand programme, la cellule Programme Seine-Escaut a vu le jour en 2023. Celle-ci participe à l'élaboration, la coordination et au suivi des plans, projets et dossiers stratégiques transversaux qui lui sont confiés par le Gouvernement wallon et par le SPW Mobilité et Infrastructures. En outre, elle en assure ses rapportages et sa représentation. Dans ce cadre, elle gère le programme Seine-Escaut et coordonne les projets qui en dépendent.

Cette équipe, constituée d'une dizaine d'agents, collabore au quotidien avec de nombreuses directions du SPW Mobilité et Infrastructures.

L'année 2023 a vu l'inauguration de plusieurs sites majeurs du réseau Seine-Escaut, notamment la modernisation de la traversée de Tournai et l'attribution par la Commission européenne d'un cofinancement de 59 millions € pour les opérations wallonnes du dossier Seine-Escaut 2.2. Ce dossier, préparé par la cellule, permettra de poursuivre la mise au gabarit à 2.000 tonnes de la Dorsale wallonne.

***Cette équipe, constituée d'une dizaine d'agents, collabore au quotidien avec de nombreuses directions du SPW Mobilité et Infrastructures.***



# ÉTAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES DE PLAISANCE

## Cellule de Pilotage du tourisme fluvial

Début 2023, une nouvelle cellule a intégré le cadre du département des Expertises hydrauliques et Environnement du SPW Mobilité et Infrastructures. Il s'agit de la cellule de Pilotage du tourisme fluvial de Wallonie.

Chargée de coordonner les actions relatives au développement du tourisme fluvial et fluvestre, sur et le long des voies hydrauliques de Wallonie, ses missions s'orientent autour de 5 axes principaux :

- Être à l'écoute des différents acteurs/utilisateurs/gestionnaires du réseau des voies hydrauliques et organiser la concertation ;
- Développer, entretenir et moderniser le réseau d'infrastructures lié à la plaisance et au tourisme fluvial et fluvestre ;
- Garantir l'application d'une réglementation juste et équitable sur l'ensemble du réseau pour tous les utilisateurs ;
- Assurer, en partenariat avec le Commissariat général au tourisme, une adéquation entre l'offre et la demande touristique ;
- Assurer une représentation et une promotion régionale, nationale et internationale.

Par ailleurs, elle collabore étroitement avec le Commissariat général au tourisme (CGT), notamment, en ce qui concerne l'exécution de la fiche 184a du Plan de Relance de la Wallonie relative au développement des infrastructures de tourisme fluvial. Elle a, par ailleurs, établi un partenariat avec l'Observatoire wallon du tourisme.



**Un budget de 500.000 € a permis d'engager les travaux qui seront entièrement réalisés et suivis par la cellule durant l'année 2024.**

Considérant ces différents axes, la cellule de Pilotage du tourisme fluvial a, dans un premier temps, établi un état des lieux des 44 infrastructures de plaisance en Wallonie.

L'objectif était de réaliser un inventaire de l'ensemble des travaux à réaliser avec leurs degrés d'urgence afin de sécuriser les infrastructures liées au tourisme fluvial (ports de plaisance, relais ou haltes nautiques). À la suite de cet état des lieux, cinq sites prioritaires ont été identifiés : Statte, Seneffe, Anseremme, Waulsort et Thieu.

Un premier budget de 500.000 € a été accordé et a permis d'engager les travaux qui seront entièrement réalisés et suivis par la cellule durant l'année 2024. Le but étant de sécuriser les infrastructures pour le début de la saison touristique. Ceux-ci se feront en étroite collaboration avec les directions territoriales des voies hydrauliques concernées.





FÉVRIER

# PLAN D' ACTIONS POUR LA SÉCURISATION DES TRAVERSÉES PIÉTONNES

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

En février 2021, dix mesures prioritaires pour la sécurité routière étaient émises pour la Wallonie. La première de ces mesures portait sur la sécurité des traversées piétonnes et la possibilité de les rendre plus sûres pour les piétons.

Actuellement, l'article 24.4 du Code de la route précise qu'il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur les passages pour piétons, pour cyclistes, ainsi que sur la chaussée à moins de 5 m en deçà de ces passages. Cependant, il existe des cas d'emplacements délimités par du marquage, qui autorisent le stationnement et, de ce fait, peuvent poser des problèmes de visibilité réciproque entre piétons et usagers motorisés.

C'est pourquoi, en février 2023, à l'initiative de la Ministre wallonne de la Sécurité routière, la direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements des voiries a élaboré un plan d'actions visant à généraliser l'interdiction du stationnement à moins de 5 m des passages piétons.

Différentes mesures étaient possibles pour neutraliser ces emplacements de stationnement à proximité des traversées piétonnes. Notons l'usage de stries au sol, la pose de potelets ou butées, la pose d'arceaux pour vélos, la modification du bord de chaussée, etc.

Afin de choisir la mesure la plus adéquate en fonction de la situation, pas moins de 10 agents se sont rendus sur le terrain au plus fort du projet pour recenser et analyser les passages piétons. Le réseau routier régional wallon en compte plus de 6.800. Plus de 4.800 étaient à évaluer de la mi-avril à début septembre.

La réalisation de ce cadastre des traversées piétonnes était également inscrite dans le Plan d'Accessibilité wallon 2022-2024. Les données collectées sur le terrain serviront donc aussi à évaluer les aménagements et équipements en faveur de l'accessibilité et à prioriser les actions visant à améliorer les cheminements piétons.

Une application interne a été développée en collaboration avec la direction de la Géomatique du SPW Digital pour faciliter l'encodage des critères sur le terrain, ainsi que l'analyse de ces derniers. La conclusion obtenue après compilation des données est que la majorité des passages pour piétons permet bien l'intervisibilité entre usagers, ce qui est primordial du point de vue sécurité routière. Cependant, 27 % devront être aménagés dans les années à venir.



**Le réseau routier régional wallon compte plus de 6.800 passages piétons**

**4.895 passages ont été analysés**

**27 % des traversées piétonnes devront être sécurisées en neutralisant l'espace, 5 m en deçà des bandes blanches**

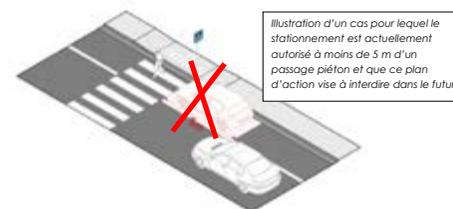
#### Plan d'action

### 2 Passages piétons et contexte réglementaire relatif au stationnement

Le réseau routier régional wallon compte plus de 6800 passages piétons (6834 recensés début 2023).

Conformément à l'Art 24.4 du Code de la Route, il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur les passages piétons ou les passages pour cyclistes ainsi que sur la chaussée, à moins de 5 m en deçà des passages piétons.

Ceci implique que le stationnement à moins de 5 m reste possible, hors chaussée, s'il est défini par marquage, délimitant une bande de stationnement, ou en accotement avec réglementation. Ce sont spécifiquement ces cas, illustrés dans la figure ci-dessous, qui peuvent être problématiques pour les piétons et constituent donc la cible de ce plan d'action relatif à l'interdiction du stationnement à moins de 5m en deçà des passages piétons.



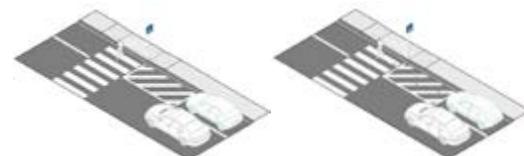
À ce stade, il n'est pas encore possible d'identifier la situation.

### 3 Mesures possibles pour neutraliser les espaces

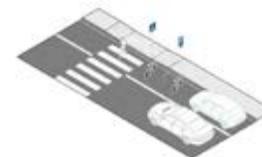
Différentes mesures sont possibles pour neutraliser les passages piétons. Au niveau de ces aménagements (fiche 444 de la Sécurité routière). Chaque site qui permettront de proposer la mesure la plus particulière, d'autres mesures pourraient devoir être envisagées.

#### Soumis à AM

- Les aménagements type neutralisation du stationnement par des **stries au sol** avec ou sans pose de mobilier urbain type potelets, bacs à fleurs, ...
- Le mobilier ne doit pas devenir un masque à la visibilité

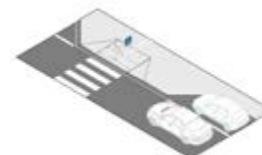


- La réaffectation des emplacements de **stationnement au profit des cyclistes ou de la mobilité partagée (trottinettes ou vélos)** par la pose d'**arceaux vélo accompagnés du placement d'une signalisation verticale** E9a + M1, M8, M19, M20, M21, M22, M23 ou M24
  - Attention au risque de squat des emplacements par des 2RM non autorisés
  - Attention à ne pas créer un nouveau masque à la visibilité
  - À intégrer dans une vision globale de la politique cyclable au niveau communal, et en tenant compte des enjeux au niveau régional (vision FAST 2030)



#### Non soumis à AM

- Les aménagements d'**avancées de trottoirs**
  - Aménagement conséquent à intégrer dans le cadre d'une rénovation plus lourde
  - Utilisation possible de l'espace créé (végétation basse, arceau vélo, ...) sans créer de nouveaux masques à la visibilité.
  - Cette mesure est moins adaptée à ce plan d'action qui se veut pragmatique et à moindre coût.



DEPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES

Direction des déplacements doux et de la sécurité

A votre service pour une route



# MARS

# DÉBUT DU CHANTIER DE MODERNISATION DU PLAN INCLINÉ DE RONQUIÈRES

*Direction des Voies hydrauliques de Charleroi*

Entré en service en 1968, le Plan incliné de Ronquières est un ouvrage de franchissement majeur du canal Charleroi-Bruxelles. À lui seul, il permet aux bateaux de franchir une dénivellation de 67,53 m. Le plan incliné a une longueur de 1,45 km et une pente de 5%. Le passage de la navigation se fait au moyen de 2 bacs indépendants.

Depuis 2016, les chantiers se succèdent pour donner une nouvelle jeunesse à cet ouvrage.



Après des travaux de renforcements structurels des bétons des trémies (parties) aériennes du plan incliné, les travaux se poursuivent en 2023 avec le lancement du chantier de remplacement des chemins de roulement et de guidage des deux bacs et contrepoids (près de 35 km) ainsi que des mécanismes de suspension et de guidage des deux bacs et contrepoids des deux bacs (près de 1.000 galets). Ces travaux dureront environ 6 ans, débutant par la rive gauche.

Parallèlement à ces travaux, des opérations de rénovation et/ou de remplacement d'organes de manœuvre et d'équipements (câbles de traction, vannes, groupes d'amarrage des bacs...) se poursuivent.

Afin de limiter l'impact sur la navigation, les travaux ont été prévus en alternance entre la rive gauche (bac n° 1) et la rive droite (bac n° 2). Les chantiers de modernisation se poursuivront jusqu'en 2030.

**4 lignes de rails de chemin de roulement + 2 lignes de rails latéraux de guidage, pour le bac et son contrepoids (le contrepoids roule sur un chemin de roulement situé sous celui du bac, pour chacune des 2 rives)**

**1 ligne de rail mesure 1450 m pour un total de 34.800 m**



# AVRIL





**Un élargissement qui s'étend désormais sur 250 m et permet le passage des péniches de classe Va (soit 2.000 tonnes et plus).**

## CLÔTURE DU CHANTIER DE LA TRAVERSÉE DE TOURNAI

*Direction des Voies hydrauliques de Tournai*

Six années d'un chantier intense se sont achevées en 2023 : la mise au gabarit de la traversée de Tournai sur l'Escaut dans le cadre du projet Seine-Escaut.

Un élargissement qui s'étend désormais sur 250 m et permet le passage des péniches de classe Va (soit 2.000 tonnes et plus). Les enjeux économiques et environnementaux étaient conséquents étant donné qu'il s'agissait de l'un des derniers goulets d'étranglement sur les 450 km de voies navigables wallonnes. Avant l'inauguration, il a fallu clôturer plusieurs chantiers, dont ceux du bétonnage, du pavage et du dallage des différentes voiries.

L'enjeu majeur de 2023 a été la reconstruction du pont des Trouis qui a été l'occasion de redessiner les quais et de contribuer à l'embellissement de ceux-ci afin d'en faire un lieu de rencontre plus qu'un lieu de passage. Cette cinquième et dernière phase s'est concentrée sur la reconstruction des trois arches et de la courtine du pont, ainsi que la restauration des deux tours. Désormais, les quais sont abaissés au niveau de l'eau, des plantations ont été mises en place et des gradins ont été installés, permettant aux promeneurs de s'approprier le fleuve.

Un chantier qui a les yeux tournés vers l'avenir avec comme objectif majeur de contribuer à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> mais aussi au désencombrement des routes et à la détérioration des infrastructures routières.





MAI

## INAUGURATION DU PREMIER TRONÇON DE LA CYCLOSTRADE ENTRE HOEILAART ET LA HULPE SUR LA N275

À la fin de l'année 2021, l'étude de la première cyclostrade en Wallonie a été confiée au SPW Mobilité et Infrastructures, avec la volonté de créer un cheminement cyclable bidirectionnel, protégé de la voirie et d'une largeur confortable sur la N275.

Les cyclostrades, véritables autoroutes pour vélo, constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relient les zones à haut potentiel de déplacement. Elles permettent de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues, aménagées en sites propres, pour répondre de manière optimale aux besoins des cyclistes.

Avant les travaux, la voirie était composée de 2 bandes de circulation avec des pistes cyclables marquées unidirectionnelles le long de ces bandes. Ces pistes étaient non séparées, non protégées et d'une largeur d'un mètre chacune.

Suite aux discussions avec les pouvoirs locaux, les organismes actifs dans le domaine cyclable et nos collègues néerlandophones qui étudiaient la suite de l'aménagement sur la commune de Hoeilaart, il a été décidé de réaliser la cyclostrade sur le côté gauche de la voirie, en direction de Bruxelles.

Les deux bandes de circulation ont donc été déplacées sur le côté droit de la voirie pour permettre l'aménagement de cette cyclostrade de 3 m de large sur environ 2 km de long. Des haies et clôtures en bois parachèvent le tracé. Grâce à ce nouveau chaînon cyclable, une connexion est désormais établie entre



**Ce tronçon a été financé par le Plan de Relance européen (PNRR) pour plus de 2,4 millions €.**





La Hulpe/Rixensart/Lasne vers Hoeilaart/Watermael-Boisfort et la Région Bruxelles-Capitale.

Le 5 mai 2023, le premier tronçon de la cyclostrade, situé entre le château de la Hulpe et la frontière régionale, sur la N275, a été inauguré. En 2025, les travaux sur la N275 vont se poursuivre jusqu'au carrefour des 3 colonnes, au croisement de la chaussée de Bruxelles et de l'avenue Reine Astrid.

Le réseau de cyclostrade entre Louvain-la-Neuve et Wavre (3,5 km) a démarré en décembre 2023, et les travaux pour la prolonger vers Bruxelles seront adjugés durant le premier semestre 2024.

En 2023, une subvention a été engagée à la province du Brabant Wallon pour l'étude et la réalisation de deux tronçons de la cyclostrade « de la Dyle » entre Wavre, Ottignies et Court-Saint-Etienne. L'objectif est de poursuivre le développement des infrastructures favorisant la pratique du vélo utilitaire et d'accroître la culture du vélo pour les déplacements des Wallons.

[N275 : Inauguration du premier tronçon de la cyclostrade \(wallonie.be\)](https://www.wallonie.be)





JUIN

## ASCENSEUR DE STRÉPY-THIEU

### « INNOVATION DANS LES ÉTANCHÉITÉS »

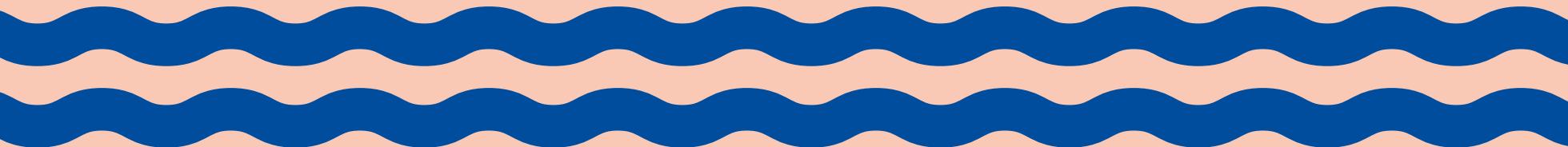
*Direction des Voies hydrauliques de Mons*

À la suite d'une étude menée en 2011, la direction de Voies hydrauliques de Mons a souhaité procéder au remplacement des 4 joints gonflables de l'ascenseur de Strépy-Thieu. Ces joints, situés dans les entre-portes de l'ouvrage sont destinés à assurer l'étanchéité entre le bief et le bac lorsque les portes sont ouvertes.

Les joints initialement conçus et installés lors de la construction de l'ascenseur s'usaient et étaient impossibles à réparer *in situ*. Les précédentes opérations de remplacement du joint, entraînaient des immobilisations prolongées du bac concerné et la mise en œuvre de moyens d'intervention conséquents et coûteux.

Aussi, fallait-il remettre en question ces opérations de remplacement.

Un prototype a été créé et soumis à plusieurs tests afin de déterminer son comportement par rapport aux agressions extérieures tels que les ultraviolets, les températures négatives et les blessures par des objets contondants.

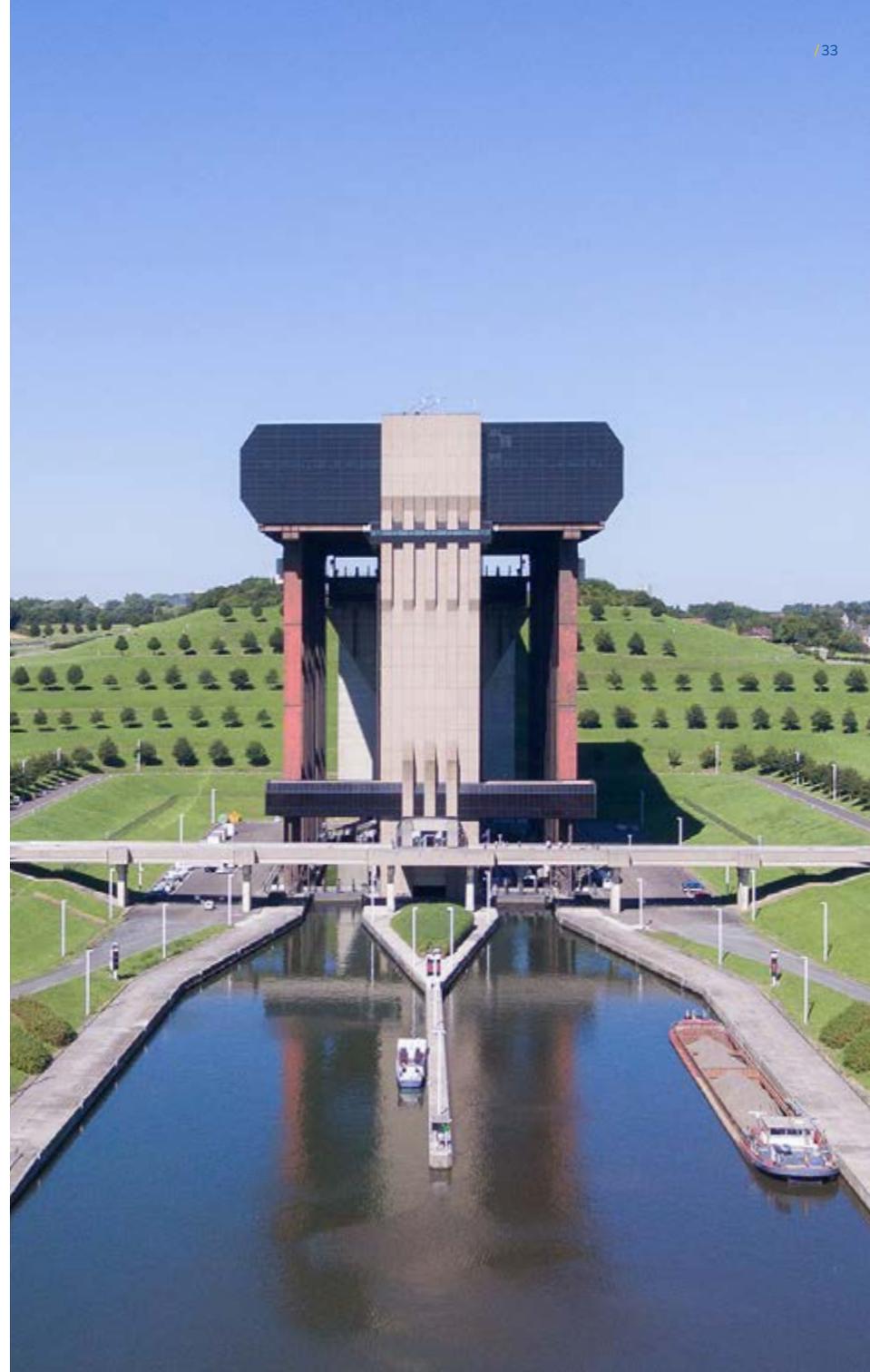


Des tests d'étanchéité ont également été réalisés sur ce prototype de joint au sein de la direction des Recherches hydrauliques. Ceci afin de déterminer les pressions de gonflage nécessaires pour garantir une bonne étanchéité. Ils ont également permis de vérifier l'adéquation de la pression à fournir.

Suite à ces essais, un nouveau modèle de joint a été conçu.

Il offre une meilleure durabilité, une meilleure fiabilité, un coût moindre et un délai de fourniture et de placement plus court. Le chantier de remplacement des quatre joints de l'ascenseur de Strépy-Thieu a été mis en œuvre et s'est terminé en juin 2023.

L'impact sur la navigation lorsque ceux-ci devront être remplacés sera également amoindri.





# RÉFECTION DE LA N68-N676 AVEC AMÉNAGEMENT DE GIRATOIRES ET PISTES CYCLABLES

*Direction des Routes de Verviers*

En plein cœur de la zone très touristique des Hautes Fagnes, ce projet de réfection couvrait des objectifs multiples.

En effet, situé sur la N676 entre le carrefour de Mont-Rigi (N676/N68) et le carrefour de Sourbrodt, ce tronçon est jalonné de sites tels que le Mont Rigi, le Signal de Botrange - point culminant de la Belgique -, le Centre nature et la Brasserie de la peak, pour ne citer qu'eux.

Pour ce projet, plusieurs aménagements ont été réalisés de mars 2022 à décembre 2023 pour un coût total de 5,5 millions € :

- ⦿ L'identification de l'entrée de la zone d'agglomération Sourbrodt ;
- ⦿ Le carrefour du Mont-Rigi ;
- ⦿ La création de pistes cyclables et de trottoirs surélevés sur les parties rapides ;
- ⦿ La sécurisation des zones d'intérêt, notamment par l'aménagement d'îlots de séparation des modes doux, aux alentours du Centre nature et à la Brasserie Peak ;
- ⦿ L'élargissant la chaussée en dehors de ces sites avec l'ajout de pistes cyclables marquées ;
- ⦿ La réduction de la vitesse à l'approche des carrefours principaux et des sites touristiques en ajoutant deux ronds-points, respectivement construits au Mont-Rigi et au carrefour de Sourbrodt ;
- ⦿ L'amélioration de l'état structurel de la chaussée par le reprofilage et la réfection de toutes les couches d'hydrocarboné ;
- ⦿ L'augmentation de l'offre de stationnement le long de cet axe particulièrement touristique en période hivernale.

**Plusieurs aménagements ont été réalisés de mars 2022 à décembre 2023 pour un coût total de 5,5 millions €.**



# JUILLET



# BROCHURE "SPORT DE HAUT NIVEAU : DES INFRASTRUCTURES INNOVANTES"

*Direction des Infrastructures sportive*

Fortes de nombreuses infrastructures sportives de haut niveau, la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Région wallonne avaient la volonté commune d'éditer une brochure répertoriant ces sites modernes et performants en Wallonie et à Bruxelles.

Cette brochure, réalisée par la direction des Infrastructures sportives et l'Adeps, référence 28 sites de qualité identifiés pour leurs conditions d'entraînement idéales et leur capacité à accueillir des délégations belges et étrangères pour la préparation des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.

Les 64 pages de ce cadastre, mises en page en interne par la cellule Communication, font rayonner notre territoire et ses infrastructures au travers de centres Adeps, de complexes de hockey, rugby, football, tennis, athlétisme, escrime, cyclisme, de centres équestres, piscine, club de golf ou encore parc de BMX.



**28 infrastructures de haut niveau  
au cœur de l'Europe**

**64 pages dédiées à l'excellence  
sportive en Wallonie et à Bruxelles**

**300 exemplaires imprimés en  
français et 200 en anglais**



Pour chaque infrastructure, plusieurs informations clés sont répertoriées :

- ⦿ Les équipements indoor/outdoor ;
- ⦿ Les disciplines principales de haut niveau ;
- ⦿ L'hébergement ;
- ⦿ La restauration ;
- ⦿ Les commodités ;
- ⦿ L'accessibilité ;
- ⦿ Les services médicaux ;
- ⦿ Le divertissement et bien-être ;
- ⦿ Les données de contact.

Cette brochure a été éditée en français et anglais et est disponible sur notre portail [infrastructures.wallonie.be](http://infrastructures.wallonie.be)



**EDIWALL**

**Sport**  
de **haut niveau:**  
**Des infrastructures performantes!**

Wallonie-Bruxelles: terre d'accueil pour vos délégations

**FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES**

**Adeps**  
ASSOCIATION WALLONIE-BRUXELLES

**Infrasports**  
Construite pour le sport

**Wallonie**



## TÉLÉCONDUITE DES ÉCLUSES : UN PAS EN AVANT DANS LE SERVICE AUX USAGERS DE LA VOIE D'EAU

*Direction de l'Exploitation des voies navigables*

Dans le cadre du projet Perex 4.0 – Voies hydrauliques (VH), le SPW Mobilité et Infrastructures développe un projet de téléconduite des écluses. Après l'écluse de Salzennes, intégralement manœuvrée à partir du Centre Perex depuis février 2020, deux autres écluses de la Sambre namuroise sont venues s'ajouter à la liste.

L'écluse de Floriffoux est ainsi téléconduite depuis mars 2023 et l'écluse de Mornimont, depuis juillet 2023. Si 3 écluses sont désormais téléconduites, l'ambition du projet Perex 4.0 – VH est de multiplier par 10 ce nombre puisque le projet de téléconduite concerne, à l'horizon 2035, 30 écluses et 1 pont mobile du réseau navigable à grand gabarit.

**Depuis le mois de septembre 2023, les écluses de Floreffe, Floriffoux et Mornimont sont accessibles de 6h à 22h en semaine.**





Ces évolutions ont été rendues possible grâce à la modernisation en cours des sites éclusiers. Outre l'installation d'une quinzaine de caméras HD sur chaque site, les automates locaux ont été remplacés par des solutions plus récentes et performantes et chaque site a fait l'objet d'un raccordement au réseau de fibres optiques que le SPW MI développe et exploite pour le compte de la SOFICO.

La téléconduite de ces trois sites éclusiers a permis de concrétiser une amélioration du service aux usagers au travers d'une extension des plages horaires pendant lesquelles ces écluses sont accessibles. En effet, depuis le mois de septembre 2023, ces trois écluses sont désormais accessibles de 6h à 22h en semaine, contre 6h-19h30 auparavant.

# SIMULATIONS NUMÉRIQUES D'IMPACTS DE ROCHERS SUR DES BARRIÈRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

*Direction de la Géotechnique*

Les barrières de sécurité routière sont conçues et dimensionnées pour contenir des véhicules sur la route et minimiser les dégâts corporels des usagers en cas d'accident. En Europe, elles sont développées et testées selon la norme EN 1317. Il existe classiquement deux principales catégories de barrières : barrières métalliques et barrières en béton.

En 2022, la direction de la Géotechnique, en collaboration avec la direction des Techniques routières, a lancé un projet de simulations numériques d'impacts de rochers sur ces barrières. L'objectif était d'investiguer plusieurs modèles de barrières de sécurité routière couramment placées le long du réseau routier régional et d'évaluer leur résistance face à un impact de rocher venant d'un versant rocheux tel qu'il en existe en de nombreux endroits en Wallonie, le long de routes de vallées encaissées.

Dans de nombreux cas, ces barrières peuvent, en effet, réduire significativement le risque de projection de masses rocheuses sur les routes. Leur application en tant qu'écrans pare-blocs s'adresse plus spécifiquement aux situations où le phénomène de rebond du bloc rocheux durant sa chute est limité, et pour des énergies d'impact relativement faibles, allant jusqu'à quelques dizaines de kJ au maximum.

Dans le cadre de cette étude, menée par le *Crash and Dynamics Department* de GDTech S.A. jusqu'en juillet 2023, le comportement des barrières vis-à-vis d'un impact de rocher venant de derrière a été analysé numériquement par la méthode des éléments finis. Le bloc rocheux impactant est modélisé de manière comparable à l'équipement utilisé dans le cadre de la certification d'écrans pare-blocs de filets. Les propriétés mécaniques du bloc rocheux correspondent à celles des roches de types calcaire et grès couramment rencontrées en Wallonie.

Au total, un modèle de barrière en acier et deux modèles de barrières en béton ont été investigués au travers d'une vingtaine de simulations numériques pour un budget de 10.000 €. Au terme de chaque simulation, la barrière a été considérée comme satisfaisante pour la retenue du bloc rocheux si les trois conditions suivantes étaient rencontrées :

- La barrière contient le bloc ;
- La déflexion permanente de la barrière est inférieure à 500 mm ;
- L'absence de basculement ou d'arrachement d'éléments constitutifs principaux de la barrière.



**Au total, un modèle de barrière en acier et deux modèles de barrières en béton ont été investigués au travers d'une vingtaine de simulations numériques pour un budget de 10.000 €.**





AOÛT



## LIAISON E25-E40/A602 : MODERNISATION DU TUNNEL DE COINTE VERS LE LUXEMBOURG

Direction de l'Exploitation des tunnels

Après plus de 20 ans de mise en service, le tunnel de Cointe a connu une cure de jouvence. Le premier pertuis en direction du Luxembourg a entièrement été refait durant sept semaines de l'été 2023. Les travaux se poursuivront dans le second pertuis vers Bruxelles cet été 2024.

Même si depuis son inauguration en juin 2000, le tunnel reçoit des entretiens trimestriels effectués de nuit pour garantir un haut niveau de sécurité et de confort aux usagers, une modernisation et remise aux normes étaient indispensables.

Avec ses 1.650 m, le tunnel de Cointe est le plus long tunnel de la liaison E25-E40/A602 et de Wallonie ! Il est composé de deux pertuis qui accueillent chacun un sens de circulation et de par sa longueur, répond à une directive européenne sur la sécurité des tunnels.

La liaison est un réel bijou de technologie et assure la sécurité des 85.000 usagers qui l'empruntent grâce à de nombreux équipements :

- plus de 260 caméras dont 130 dotées de détection automatique d'incident (DAI) ;
- 650 panneaux de signalisation dynamique ;
- 32 sorties de secours ;
- 50 niches téléphoniques en direct avec le centre Tilleuls ;
- 500 km de câbles électriques.



***Cette liaison est un réel bijou de technologie qui assure la sécurité des 85.000 usagers qui l'empruntent.***

C'est pourquoi la rénovation du pertuis en direction du Luxembourg s'est organisée sur quelques semaines des congés scolaires d'été pour que cela soit le moins contraignant possible. En effet, en moyenne on compte 5.000 véhicules de moins quotidiennement à cette période. Les équipes ont travaillé jour et nuit et des fermetures nocturnes préparatoires avaient été réalisées pendant le mois de juin.

Plusieurs opérations ont permis de moderniser et d'augmenter la sécurité au sein du pertuis :

- ⊙ Le placement d'une protection passive au feu et les réparations de béton nécessaires. L'objectif est de limiter l'échauffement du béton en cas d'incendie et de réduire les dégâts à l'infrastructure. Une surface 19.200 m<sup>2</sup> de béton a été protégée, soit l'équivalent de près de trois terrains de football. Avant la mise en place, 1,9 km de fissures ont été étanchéifiées avec une résine ;
- ⊙ Le renouvellement de l'éclairage et des câbles, soit 765 luminaires LED avec une nouvelle installation de chemins de câbles d'environ 4,6 km ;
- ⊙ Les anciennes caméras analogiques ont été remplacées par 28 nouvelles en haute définition ;
- ⊙ La réémission radio au sein du tunnel a été améliorée. Grâce aux systèmes installés, des messages de sécurité pourront être diffusés aux utilisateurs du tunnel en temps réel ;
- ⊙ Le renouvellement des équipements de détection de pollution au CO, à l'NO<sub>2</sub>, à l'opacité et à la vitesse de l'air ;
- ⊙ Le remplacement du fibro-laser qui permet de détecter et localiser les variations de température et donc les incendies ;
- ⊙ L'amélioration de suppression des issues de secours afin d'éviter que la fumée ne passe d'un pertuis à l'autre lors d'un incendie ;
- ⊙ Le remplacement partiel de la ventilation avec le démontage et remontage des équipements électromécaniques ;
- ⊙ La réfection du revêtement du Viaduc des Guillemins et la mise en peinture des bardages du tunnel ;

Au total, 85 millions € seront nécessaires pour réhabiliter complètement la liaison E25-E40/A602. La SOFICO, dans le cadre du Plan de Relance wallon et du Plan Tunnels, a financé le projet et pas moins de 14 entreprises avec leurs fournisseurs et sous-traitants y ont participé.

# CRÉATION D'UNE TROISIÈME BANDE DE CIRCULATION SUR LE R0 VERS BRUXELLES DANS LA TRAVERSÉE DE WATERLOO

*Direction des Routes du Brabant wallon*

Le 26 juin 2023, un chantier hors normes a débuté pour réhabiliter et sécuriser le Ring de Bruxelles (R0) de Braine-l'Alleud jusqu'à la Région flamande, en direction de la capitale.

Le chantier a été découpé en plusieurs phases pour réaliser :

- ⊙ le réaménagement de la bretelle d'accès au ring depuis la « Butte du Lion » de Waterloo ;
- ⊙ la mise à trois voies de circulation entre les bornes kilométriques (Bk) 9.5 et Bk 11.5 pour augmenter la fluidité du ring ;
- ⊙ le réasphaltage complet du ring entre les Bk 7.3 et 14.2 afin d'améliorer la sécurité sur ce tronçon fort dégradé.

Afin de limiter l'impact sur la mobilité, ce chantier exceptionnel a été réalisé pendant les congés d'été, de nuit et le week-end 24h/24 avec plus de 200 personnes en continu. À chantier exceptionnel, mesures exceptionnelles avec une fermeture totale d'une section du R0 vers Bruxelles programmée sur deux week-end d'août ! Ce qui n'avait jamais été réalisé auparavant.

Malgré le coût plus important, ce choix audacieux de fermeture complète comprenait plusieurs avantages. Notamment, permettre :

- ⊙ de sécuriser les ouvriers/usagers sur chantier ;
- ⊙ le travail en continu et de meilleure qualité sans nécessité de réaliser des joints transversaux et longitudinaux ;
- ⊙ d'éviter le basculement de la circulation sur une voie et donc, de limiter une signalisation conséquente de déviations et de bretelles fermées ;
- ⊙ de raccourcir le délai des travaux à deux week-ends plutôt que 20 jours calendrier.

Globalement, la zone concernée par les travaux s'étendait de la sortie n°25 "Butte du Lion" jusqu'à l'accès n°29 "Argenteuil" en direction de Bruxelles.

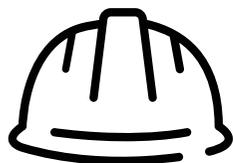




Les délais ont été respectés, cependant, un week-end supplémentaire a dû être ajouté à cause des intempéries du mois d'août.

Calendrier des trois phases :

- ⦿ Aménagement de la zone refuge en journée du lundi 26 juin au vendredi 20 juillet 2023 ;
- ⦿ Réalisation du new-jersey contre le merlon de nuit du lundi 26 juin au mardi 20 juillet 2023 ;
- ⦿ Raclage et pose de l'hydrocarboné durant trois week-ends jour et nuit pour le renouvellement total des revêtements.



**33.700 véhicules/jour en direction de Bruxelles**

**200 ouvriers 24h/24**

**Une section du R0 fermée totalement à la circulation**

**12.000 tonnes d'asphalte**

**3 millions € financés par la SOFICO, travaux réalisés par la société COLAS**





## SYSTÈME WIM, LE PESAGE DYNAMIQUE

*Direction des Systèmes de transports intelligents*

Pour le SPW Mobilité et Infrastructures ainsi que pour la SOFICO, gestionnaire du réseau structurant en Wallonie, lutter contre la surcharge des véhicules est essentiel pour la mobilité en Wallonie.

Depuis 2006, des dispositifs ont été mis en place pour contrôler les véhicules en surcharge afin de répondre à plusieurs enjeux majeurs : prolonger la durée de vie de nos autoroutes, améliorer la sécurité des usagers et lutter contre la concurrence déloyale entre transporteurs. En effet, chaque jour, il y a en moyenne 80.000 poids lourds de plus de 3.5 t sur nos autoroutes wallonnes qui parcourent 2 milliards de km par année. Chaque passage sur nos routes d'un poids lourd chargé normalement occasionne les mêmes dégradations que le passage de 30.000 voitures. C'est pourquoi les stations de pesage sont des dispositifs indispensables pour améliorer la sécurité des usagers en luttant contre la surcharge des véhicules et des dégradations occasionnées par leurs passages.

Cette mise en œuvre n'a eu de cesse d'évoluer avec, en premier lieu, l'installation de stations de pesage "statiques" sur des aires autoroutières qui permettaient de peser les véhicules à l'arrêt avec l'aide d'agents de terrain accrédités. Dès 2015, le contrôle des véhicules a été renforcé par l'installation de stations de pesage "dynamiques" (*Weigh in motion* (WIM) en anglais) sur les autoroutes. Ces installations avaient pour avantage de repérer les véhicules en surcharge directement en mouvement sur leur trajectoire, pour ensuite les verbaliser sur les stations statiques à proximité. En 2017, deux projets de recherche et développement ont démarrés pour étudier la mise en place du contrôle sanction automatique (CSA) sur les systèmes de pesage dynamique haute vitesse aboutissant à une homologation du modèle final en 2022.

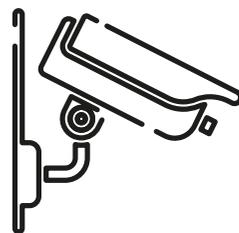
La première station WIM avec CSA a été opérationnelle sur la E411/A4 à hauteur de Louvain-la-Neuve en 2023 et permet de contrôler les poids totaux des camions et des camionnettes, ainsi que la charge par essieu des camions. Sa capacité à verbaliser automatiquement un véhicule en surcharge directement sur sa trajectoire, sans intervention d'un agent de terrain pour l'immobiliser, avec un niveau de précision sur ses mesures atteignant les 99,8 % est une première mondiale !

Le WIM est un défi technologique qui est cinquante fois plus efficace que l'ancien système de contrôle. Il est composé de divers équipements installés directement dans la structure de la voirie mais également sur un portique muni de caméras. Grâce à ces équipements, le passage du véhicule en surcharge et son type sont détectés ainsi que son poids, sa position exacte, la voie de circulation et bien d'autres éléments. Les paramètres métrologiques exigeants, imposés par la réglementation en vigueur, ont pu être rencontrés grâce à la reconstruction totale d'une partie de l'autoroute aux abords de la station, à l'amélioration générale de l'infrastructure avec, notamment, la mise en place d'une seconde grille de pesage, et aux calibrations minutieuses de tous ces paramètres.

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023, les infractions détectées par le système WIM donnent lieu à des amendes administratives avec verbalisation automatique. Cette technologie de pointe, unique avec ce niveau de confiance de contrôle, a été développée par le SPW Mobilité et Infrastructures et la SOFICO. Ceci avec la collaboration d'experts en métrologie légale, des universités, des entreprises du secteur privé et de notre Unité de contrôle routier.

L'implémentation des cinq stations WIM et du CSA à la station de Louvain-la-Neuve représentent un budget de 3,5 millions € financés par la SOFICO. Pour poursuivre le projet, 7 millions € sont inscrits dans le " Plan de Relance wallon " afin d'équiper les quatre autres stations WIM du CSA d'ici 2027. Il y a également pour objectif l'installation de cinq autres stations WIM avec CSA afin de créer un maillage pertinent du réseau structurant de la Wallonie.

**Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2023,  
les infractions détectées par  
le système WIM donnent lieu  
à des amendes administratives  
avec verbalisation  
automatique.**



# SEPTEMBRE



# BÉTON FIBRÉ ULTRA-HAUTE PERFORMANCE (BFUHP), UNE PREMIÈRE EN WALLONIE

*Direction des Matériaux de structures*

Le béton fibré ultra-haute performance (BFUP) est un matériau innovant à base de ciment et de fibres. Il forme une matrice cimentaire très compacte associée à des fibres d'acier en quantité importante.

Par rapport à un béton classique, le BFUP est quatre à six fois plus résistant en traction et compression. Il a la particularité d'être ductile en traction, c'est-à-dire, d'être capable de se déformer sans se fissurer. Ces propriétés combinées, de résistance et compacité, lui octroient un caractère étanche, ce qui le rend plus durable et permet l'application de couches plus fines pour un même résultat.

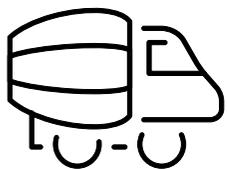
C'est pourquoi le SPW Mobilité et Infrastructures a décidé d'appliquer du BFUP pour la première fois en Wallonie au Pont de Soudromont à Seneffe. Le pont, de taille standard avec un charroi limité et une capacité portante résiduelle assez faible, se prêtait particulièrement bien à l'exercice.

Ce matériau, au comportement particulier, a été développé il y environ 20 ans et est principalement utilisé en Suisse, en France, et aux U.S.A. Nos équipes de la direction des Matériaux de structures ont analysé les différents retours d'expérience de nos voisins et mis sur pied, en collaboration étroite avec les services de la direction des Études des ponts et de la direction des Voies hydrauliques de Charleroi, ce premier chantier de BFUP associé à une épreuve de convenance afin de valider les étapes cruciales lors de sa mise en place.

Dès lors, les multiples avantages du BFUP ont été combinés pour réparer ce pont. Notons, sa durabilité, la diminution du poids propre de l'ouvrage, la fusion des phases de réparation et d'étanchéité de la dalle en une unique opération. En effet, le BFUP permet de diminuer le nombre d'interventions sur l'ouvrage puisqu'il est déjà étanche. Mais aussi, d'octroyer plus de souplesse de mise en œuvre face aux conditions climatiques, contrairement aux étanchéités bitumineuses classiques.

Il nécessite cependant plus de précaution à la mise en œuvre et un investissement initial plus important. Toutefois, ces mesures sont vite compensées par la prolongation de la durabilité après réparation, bien plus conséquente que les systèmes bitumineux conventionnels ; réduisant ainsi les frais d'entretien sur la durée et générant donc, à terme, des économies directes et indirectes (diminution de l'indisponibilité de l'ouvrage, perturbation du trafic, etc.).

Nous espérons que l'expérience acquise le 19 septembre 2023 avec ce matériau sans commune mesure avec un béton classique permettra la réalisation d'autres projets d'avenir. Notamment, en collaboration avec des entreprises belges qui souhaiteraient s'investir sur le sujet.



**Le budget total des travaux s'élève à 1.800.000 €**

**La durée totale d'exécution a globalement respecté le délai de 100 jours ouvrables**

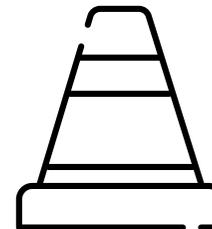
**Environ 46 m<sup>3</sup> béton répartis sur 700 m<sup>2</sup> ont été utilisés**



[Pout plus d'infos  
sur nos chantiers](#)







**Les travaux se sont finalisés le 17 septembre 2023**  
**Un budget de 13,4 millions € HTVA financés par la SOFICO**  
**La société WANTY-TRBA a exécuté les travaux**

## RÉHABILITATION DE LA A54 DE GOSSELIES À PETIT ROEULX

*Direction des Routes de Charleroi*

Le 12 juillet 2021, les travaux de la réhabilitation de la A54 de Gosselies à Petit Roeulx débutaient en direction de Nivelles. La réfection des sous-couches et couches d'usure a été réalisée sur les deux bandes de circulation et la bande d'arrêt d'urgence. La berme centrale et les glissières latérales ont été traitées. En plus de ces points, les dispositifs d'évacuation d'eau ont été remplacés.

L'objectif était de donner un aspect uniforme à l'autoroute et de traiter les problèmes de la chaussée jusqu'à la racine. Un des gros points noirs de cette portion était la berme centrale, très vétuste. L'amélioration de la gestion des eaux en plus de la berme latérale a été ajoutée au projet de réfection ainsi que la réhabilitation des fossés de pied de talus qui étaient dégradés.

Ce chantier était également l'occasion de rénover neuf ponts inférieurs (réfection étanchéité, trottoirs, glissières et équipements...) et sécuriser huit ponts supérieurs (sondage généralisé au marteau, décapage/ragréage des bétons dégradés).

## LA N99 À CHIMAY ENTIÈREMENT RÉNOVÉE ET SÉCURISÉE

*Direction des Routes de Charleroi*

Ce projet, repris au Plan Infrastructures 2020-2026, avait pour objectif de réhabiliter en profondeur la chaussée de la N99 avec la création de pistes cyclables.

Les pistes cyclables bidirectionnelles ont été construites en site propre sur le côté gauche de la voirie et seront appelées à être prolongées dans le futur. En attendant, elles desservent toute la zone commerciale pour rejoindre, en accotement de la N939, l'accès au stade et la piscine communale de Chimay. Ceci permet une continuité de trajet jusqu'à la L156 du RAVeL.



Toujours pour la mobilité douce, un trottoir a été réalisé au côté droit de la N99 pour remplacer l'ancien accotement avec un meilleur écoulement des eaux de pluie.

Afin de faciliter l'accès à cette zone commerciale, plusieurs emplacements de stationnement classiques et PMR ont été prévus. Ainsi que la réalisation d'un arrêt de bus TEC. Le tout, végétalisé avec quelques plantations pour l'aménagement paysager.

De manière simultanée, la commune a procédé, à ses frais, au renouvellement complet des impétrants (conduites d'eau, raccordements, enfouissement des lignes électriques aériennes, extension et rénovation du réseau télécom).

La réalisation de tous ces points, en plus du renforcement du revêtement de la chaussée ainsi que la sécurisation des traversées piétonnes, a débuté le 19 avril 2022 pour se terminer le 21 septembre 2023. Le chantier s'est réalisé en deux phases, la première sur le côté droit vers Couvin, la seconde sur le côté droit vers Chimay. Le coût des travaux s'élève à 2 millions € TVAC. .

**Coût des travaux s'élève à 2 millions €**

**Le chantier a débuté le 19 avril 2022 pour se terminer le 21 septembre 2023**



## SORTIE D'UN CALCULATEUR MOBILITÉ « WALLON »

*Direction de la Planification de la mobilité*

L'accompagnement efficace de la transformation des comportements est une des dix orientations clés identifiées dans la Stratégie régionale de Mobilité (SRM) issue de la vision FAST 2023 qui fixe des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. La SRM part du principe que, quels que soient les moyens que les pouvoirs publics mettent en œuvre :

- Les choix individuels posés restent le principal facteur qui détermine les flux de déplacements ;
- La modification de ces choix repose nécessairement sur la plus-value qu'elle va générer pour chacun.

Afin de sensibiliser le public sur cette plus-value, la direction de la Planification de la mobilité a inauguré un tout nouveau calculateur de la mobilité des personnes, et ceci à l'occasion de la Semaine de la Mobilité 2023 dont la thématique était « les gains d'un changement de mobilité ». Cet outil, dont les données utilisées sont adaptées à la Wallonie, est un projet qui a été mené par la direction des Études stratégiques et de la Prospective, via également un marché public avec le bureau d'étude ICEDD (Institut de conseil et d'études en développement durable).



***Ce calculateur a pour objectif d'alimenter une réflexion sur les choix de modes de déplacement en fonction des impacts climatiques et financiers.***



Ce calculateur a pour objectif d'alimenter une réflexion sur les choix de modes de déplacement en fonction des impacts climatiques et financiers. Il affiche deux volets de calcul :

- **Un volet financier** qui estime le coût de chaque mode de transport ;
- **Un volet climatique** qui estime les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre des différents modes de déplacement.

Les trajets concernés sont uniquement ceux du domicile vers le lieu de travail : les données comprennent des informations typiques à ce type de trajet comme les interventions patronales, les abonnements annuels pour les transports en commun, etc. Le résultat indiqué est une estimation et non un chiffrage exhaustif.

[Découvrir le calculateur](#)



# PROJET DE RÉFORME DU DÉCRET TAXI

*Direction de la Régulation du transport par route*

La direction de la Régulation du transport par route a lancé depuis mai 2022 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.

Le décret relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité a été adopté par le Parlement le 28 septembre 2023. L'arrêté du Gouvernement portant exécution du décret suit quant à lui son parcours et sera présenté prochainement au Gouvernement en 3<sup>e</sup> lecture. L'entrée en vigueur de cette réforme est actuellement prévue pour la fin d'année.

La catégorisation issue de la législation de 2007, distinguant taxis, location de véhicules avec chauffeur, taxis collectifs et service de transport d'intérêt général étant fortement questionnée par le développement de nouveaux types de services via le recours aux nouvelles technologies et par l'évolution du secteur, cette réforme a pour objectif de revoir fondamentalement la réglementation wallonne du transport rémunéré de personnes par route et l'inscrire définitivement dans la modernité.

La réforme tend vers une ouverture du marché, en intégrant les innovations tout en prenant soin de ne pas déréguler le secteur. Pour ce faire, on peut identifier quatre grands points d'attention de la réforme :

- Une modification de l'ancienne catégorisation : les taxis comprennent désormais les taxis de rue (qui ont recours exclusivement à un service d'intermédiation électronique) et les taxis de station (les véhicules équipés d'un taximètre et d'une enseigne lumineuse sur le toit). Les taxis collectifs et les locations avec chauffeur fusionnent et se retrouvent sous l'appellation de service de transport à finalité spéciale ;
- Une cohabitation des taxis de station et de rue dans la même catégorie Taxi sont donc soumis à un tronc commun de droits et d'obligations ;
- Une professionnalisation du secteur : délivrance d'un certificat d'accès à la profession pour les exploitants et agréments des services d'intermédiation électronique. Ces certificats et agréments pourront être suspendus ou retirés en cas de non-respect de la réglementation ;
- Une plus grande sécurité pour le client : délivrance d'un certificat de capacité pour l'ensemble des chauffeurs de taxis et des services de transport à finalité spéciale et création d'un moyen de contestation facile à disposition des usagers en cas de problèmes avec un service ;
- Au travers de cette réforme, la Wallonie ouvre des perspectives d'évolution au secteur et aux citoyens par le développement de l'offre.



***Cette réforme tend vers une ouverture du marché, en intégrant les innovations tout en prenant soin de ne pas déréguler le secteur.***





## MISE EN PLACE DE LICENCES POUR L'ORGANISATION DE SERVICE DE CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE

*Cellule de l'Autorité organisatrice des Transports collectifs et partagés*

Face aux défis sociétaux et environnementaux auxquels est confrontée la Wallonie, il est urgent de réinventer notre mobilité. Étoffer l'offre de solutions disponibles pour se déplacer est un des principaux leviers d'actions définis par la stratégie régionale de mobilité pour atteindre les objectifs fixés en termes de transfert modal notamment.

Dans ce cadre, l'Autorité organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT) a notamment pour objectif de soutenir le développement de ces nouvelles solutions prometteuses de mobilité. En 2023, cela s'est matérialisé par la régulation des services de cyclopartage en flotte libre en Wallonie via la mise en place de licences.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2023, le décret du 08/07/2021 relatif au cyclopartage en flotte libre entrain en vigueur. Ce décret établit que les opérateurs doivent être en possession d'une licence pour organiser un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Wallonie. Les conditions d'exploitation (stationnement, zones d'exploitation, taille des flottes, vitesses limites...) sont quant à elles fixées par les communes.





**En 2023, 4 opérateurs ont déjà déposé leurs dossiers de demande.**



Concernant l'octroi des licences, le Gouvernement a fixé les conditions ainsi que la procédure pour l'introduction, l'examen, l'octroi et le renouvellement des licences par un arrêté adopté le 24/08/23. Les conditions portent notamment sur les caractéristiques techniques des véhicules, le stationnement, les prix pratiqués, les conditions environnementales, la protection des données personnelles, la promotion de la sécurité routière, l'intégration à des application d'itinéraires multimodaux ou encore le partage de données. Afin de déterminer ces conditions, l'AOT a pris soin de concerter les acteurs du cyclopartage dans le cadre des ateliers de la mobilité partagée.

Le formulaire de demande de licence est rendu accessible sur le portail de la Mobilité en Wallonie depuis le 14 septembre 2023. Les opérateurs déjà actifs (Tier, Bolt, Dott, et Pony) ont déposé leurs dossiers de demande en 2023.



# MISE EN SERVICE DU RAVeL DE L'OURTHE À LA CARRIÈRE DE CHIRMONT

*Direction des Voies hydrauliques de Liège*

Après des travaux débutés en 2019, l'aménagement du tronçon du RAVeL de l'Ourthe entre Comblain-la-Tour et Hamoir a été finalisé en 2023.

Situé en grande partie en site Natura 2000, le tronçon a été doté de deux nouvelles passerelles érigées afin de permettre le franchissement de l'Ourthe à Comblain-Fairon et Tabreux. Lors de la première phase de travaux, le permis d'urbanisme n'avait pas été délivré sur un tronçon de 450 m, situé au droit des éboulis de l'ancienne carrière de Chirmont entre Comblain-la-Tour et Comblain-Fairon. En effet, ce site était reconnu comme habitat sensible, puisqu'on y dénombrait notamment des lézards des murailles, une espèce protégée d'intérêt communautaire.

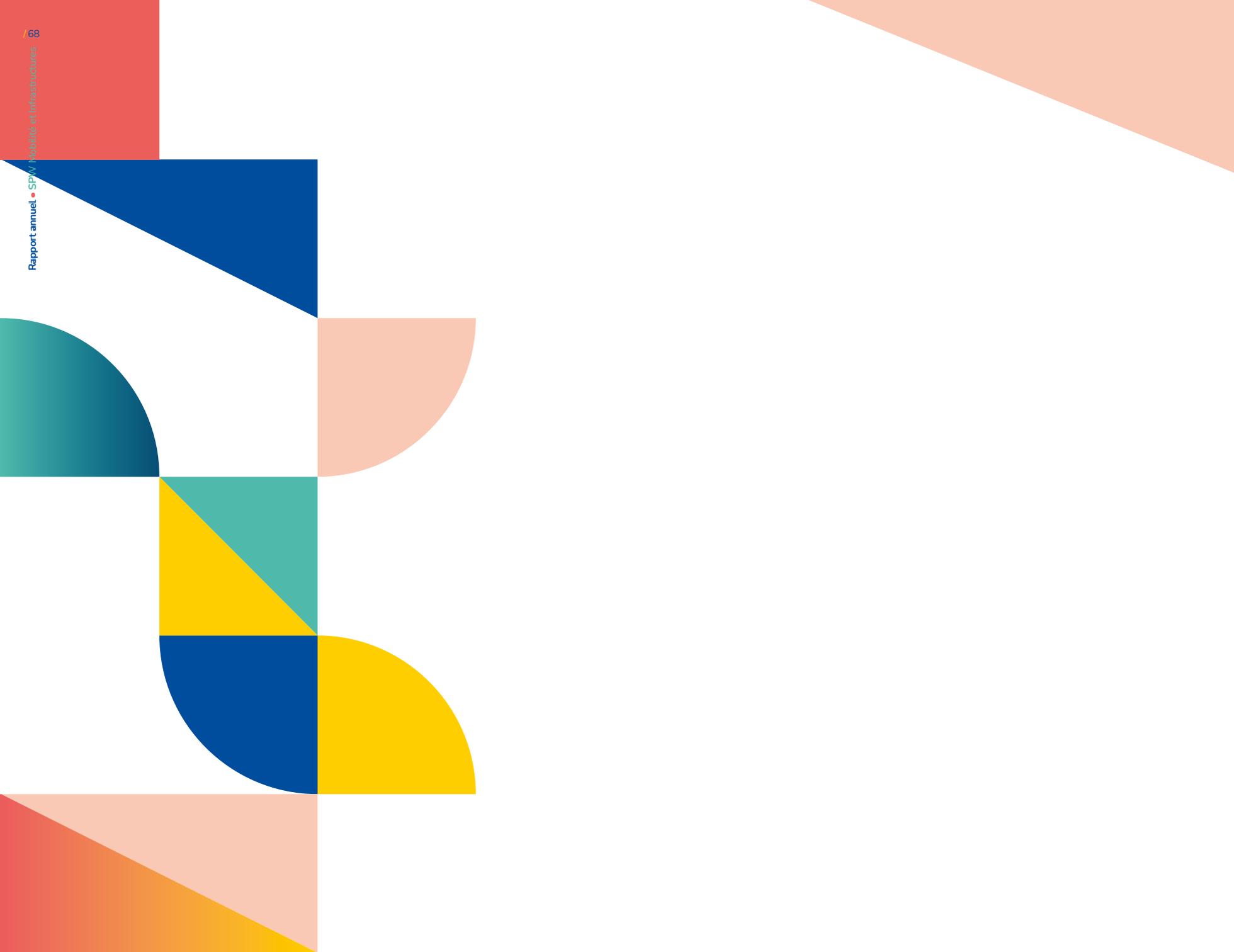
De nouvelles études techniques approfondies ont été menées par la direction des Voies hydrauliques de Liège en collaboration notamment avec le département de la Nature et des Forêts. Le tracé initial a dû être modifié, entraînant une procédure d'expropriation, le projet a nécessité la construction d'une nouvelle passerelle en bois dont la particularité est qu'elle a été spécialement conçue afin de respecter faune et flore locales. La nouvelle passerelle d'une portée de 110 m de long, repose à une hauteur de 30 à 90 cm sur des vis et plots enfoncés dans le sol. Étant donné qu'elle ne pouvait en aucun cas impacter le milieu naturel, l'ensemble des matériaux ont été amenés et mis en œuvre de mains d'hommes. Le reste du tronçon de 350 m, a quant à lui, été réalisé en béton.

Des travaux qui s'inscrivent dans un projet plus large visant à connecter Liège à Durbuy par le RAVeL.



***La nouvelle passerelle en bois a été spécialement conçue afin de respecter la faune et la flore locale.***





OCTOBRE

# CRÉATION DU BOULEVARD URBAIN EST-ATELIER CENTRAUX À SERAING

*Direction des Routes de Liège*

Depuis quelques années, la Ville de Seraing s'est dotée d'un plan d'actions de requalification urbaine. L'objectif était de reconstruire une ville post-industrielle, attractive et créatrice de nouveaux emplois grâce à l'aménagement d'un boulevard urbain au niveau des anciens espaces industriels des Ateliers Centraux.

Les travaux pour réaliser ce boulevard se sont effectués sur les routes appartenant au réseau :

- ⦿ Route du Condroz (N63b) ;
- ⦿ Le boulevard urbain, rues des Hauts-Fourneaux, rue Ferdinand Nicolay, rue de Boncelles, rue Dolet, rue de l'Enseignement et la rue de Dinant.

Le projet de création de ce boulevard urbain a été conçu comme un axe structurant divers quartiers. Ceci, afin de permettre l'accessibilité à de grandes zones de redéploiement économique avec la connexion à des axes majeurs de mobilité. Que ce soit en voiture par la rénovation de tronçons existants, en transports en commun ou pour les usagers doux grâce à la création de pistes cyclables et espaces piétons.

**Le montant total des travaux s'élève à environ 5,2 millions € TVAC financé à 40 % par le FEDER et 60 % par le SPW Mobilité et Infrastructures.**



La direction des Routes de Liège a scindé le chantier en cinq phases. Le chantier a démarré en mai 2022 pour une durée de 400 jours calendrier et a été prolongée de 63 jours en raison de différents aléas de chantier.

Phases :

- ⦿ Phase I : partie Ateliers Centraux (entre le rond-point de Boncelles et la rue de l'Enseignement) ;
- ⦿ Phase II : partie Est (entre la rue de l'Enseignement et la rue Henry-Dunant) ;
- ⦿ Phase III : partie Est (rond-point sous la N63) ;
- ⦿ Phase IV : partie Est (rue Ferdinand Nicolay et Boulevard existant) ;
- ⦿ Phase V : démolition de la rampe de la N63 et finalisation de la bretelle de la N63.

Pour chacune de ces phases, tout était à réaliser : démolition, terrassement, égouttage, fondation du boulevard, réalisation des éléments linéaires, réalisation des trottoirs, pose de l'asphalte, du mobilier urbain, de la signalisation ainsi que la verdurisation des sites avec l'aménagement de zones vertes et de nombreuses plantations.

L'ensemble des phases de travaux s'est terminé en octobre 2023 et permet dorénavant le raccord entre les différents tronçons pour donner les pleins effets d'attractivité et d'efficacité économiques, environnementaux et urbains à ce quartier de Seraing. Sans compter une accessibilité beaucoup plus rapide au centre-ville, quel que soit le mode de transport choisi.



# JOURNÉE CONSACRÉE À LA RESPONSABILITÉ DES AGENTS DU SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

*Direction du Support juridique et de la Domanialité*

En octobre 2023, les membres du Comité de direction du SPW MI ont convié les collaborateurs à une matinée de réflexion consacrée à la responsabilité civile et pénale des agents dans le cadre de l'exercice de leurs missions. Près de 300 agents se sont réunis pour y assister.

Un des objectifs de la journée était d'entamer une vaste réflexion en la matière afin de mieux informer les agents sur l'accompagnement déjà existant mais aussi sur les améliorations à apporter aux mesures actuelles.

La matinée a débuté par les témoignages de collaborateurs du SPW Mobilité et Infrastructures qui ont fait part de leur expérience respective dans des situations délicates ; ces retours d'expériences permettent de comprendre les difficultés et le désarroi que peuvent vivre les principaux acteurs de terrain face à la procédure judiciaire. Cet échange teinté d'une forte émotion a suscité d'autres témoignages provenant d'autres agents présents.



**Près de 300 agents se sont réunis  
pour y assister**

- Personnel statutaire et contractuel
  - La Secrétaire générale accorde une assistance en justice
- « au membre du personnel qui est cité en justice ou contre lequel l'action publique est intentée pour des actes ou des négligences commis dans l'exercice de ses fonctions ».



La direction du Support juridique avait proposé de donner la parole à un avocat pénaliste qui assiste très régulièrement des agents du SPW Mobilité et Infrastructures, celui-ci a retracé les grands principes de la responsabilité civile et pénale et a apporté quelques précisions par rapport aux procédures ainsi qu'aux rôles des avocats.

Ensuite, des agents de la direction du Support juridique et de la Domanialité ont rappelé les démarches à entamer pour solliciter l'assistance juridique lorsqu'un agent est confronté à une demande d'audition par la police mais aussi les modalités de la mise en œuvre de l'assistance juridique proposée par le SPW via l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 juin 2016.

Enfin, cette journée a également été l'occasion de définir les enjeux et les pistes pour l'avenir, notamment en créant plusieurs groupes de travail visant l'amélioration du cadre juridique mais aussi de l'accompagnement juridique et psychosocial que le SPW MI pourrait apporter à ses agents.



NOVEMBRE



## RÉHABILITATION DE L'E411/A4 ENTRE DAUSSOULX ET THOREMBAIS-SAINT-TROND

*Direction des Routes de Namur*

Le 20 mars 2023, le chantier autoroutier de génie civil le plus conséquent de l'année débutait sur la E411. Celui-ci visait la réhabilitation en profondeur des bandes d'arrêt d'urgence, des trois voies de circulation et de la berme centrale entre Daussoulx et Thorembais-Saint-Trond. Soit, sur près de 19 km cumulés.

Au-delà de la réfection de la voirie, un nouveau système de drainage a été aménagé avec le remplacement des new-jersey en berme centrale. De plus, les deux sites de l'aire d'Ostin ont bénéficié d'un nouveau revêtement et le bassin d'orage de Libut a été curé.

La réduction des nuisances sonores était un des objectifs du chantier, un mur antibruit de 200 m a été placé ainsi qu'un merlon acoustique végétalisé d'une hauteur de 4 m de part et d'autre des écrans acoustiques. L'aménagement de ces dispositifs sur environ 1 km a amélioré le cadre de vie des riverains de Warissoulx.

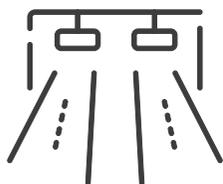
Ce chantier autoroutier de génie civil s'est également accompagné de mesures particulières pour en réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Pour la première fois en Wallonie, une plateforme inédite de recyclage et de production de matériaux a été installée à proximité des travaux. Celle-ci regroupait une centrale mobile à béton, une centrale mobile à enrobés ainsi qu'un centre de traitement des matériaux issus des démolitions du chantier.

Ce dispositif, abrité sur l'aire d'Ostin sur près de 5 ha, a permis d'économiser 42 fois la circonférence de la Terre en allers/retours entre les sites les plus proches et le chantier !

Plus de 50 % des matériaux démolis ont été traités et réinjectés directement dans le chantier, soit 260.000 t. 50 % des enrobés et 100 % des bétons ont été recyclés ainsi que 50 % des matériaux non-liés (sable, terres, ...) ont été réutilisés.

Dans le but de limiter l'impact sur la circulation, le chantier se déroule en plusieurs phases. La première s'est terminée fin novembre. La seconde débutera au printemps 2024 entre Thorembois-Saint-Trond et Dhuy vers le Luxembourg jusqu'à la fin de l'année 2024.

Ce chantier représente un budget de 45 millions € financés par la SOFICO et exécuté par TRBA-WANTY.



**1 km de dispositifs anti-bruit**

**19 km cumulés de réfection de voiries**

**5 ha de plateforme de recyclage et production de matériaux**

**260.000 tonnes de matériaux recyclés directement sur chantier**

**Près de 42 fois le tour de la Terre de km économisés**

**70 personnes actives chaque jour sur le chantier**

**20 engins de génie civil et 35 camions mobilisés en moyenne par jour**



# AMÉNAGEMENT RAVeL L44A SPA-STAVELOT

*Direction des Routes de Verviers*

La direction des Routes de Verviers a réalisé l'aménagement du RAVeL de liaison de la ligne 44A Spa-Stavelot. Ce projet, d'une longueur de 300 m, permet dorénavant de rejoindre la gare de Spa Géronstère depuis la L44A du RAVeL construite quelques années plus tôt. À moyen terme, l'objectif sera de relier ce RAVeL à la Vesdrienne via les Véloroutes des Sources.

Outre la pose d'une passerelle de 22 m de long, le projet se caractérise par son intégration paysagère. En effet, le tracé a été verdurisé avec pas moins de 50 arbres et 4.800 plantes vivaces.



**Ces travaux ont débuté en novembre 2023 pour se finaliser en mai 2024, pour un budget d'1,5 millions € à charge du SPW et 760.000 € à charge de la Ville de Spa.**





# UN NOUVEL OUTIL AU SERVICE DE L'ACTION DE L'UNITÉ DE CONTRÔLE ROUTIER

*Direction de la Règlementation de la sécurité routière et du Contrôle Routier*

En 2023, une avancée majeure dans le contrôle routier a été marquée par l'introduction du *Weight in Motion* (WIM), une technologie innovante permettant de détecter et verbaliser automatiquement les véhicules en surcharge sur le réseau routier.

Les infractions constatées par le WIM s'inscrivent dans le cadre plus global du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, octroyant les compétences nécessaires pour poursuivre les infractions techniques telles que les surcharges de véhicules, l'arrimage, le contrôle technique sur la route, le transport de marchandises dangereuses et le transport exceptionnel.

Les conseillers de poursuite administrative traitent des procès-verbaux générés par ces infractions ainsi que par les infractions de surcharge constatées automatiquement par les WIM via un traitement dépenalisé d'amendes administratives. Les conseillers de poursuite administrative s'assurent de l'effectivité de la sanction, de la régularité de la procédure et des recours, et mettent en œuvre la politique de poursuite administrative avec les différentes parties prenantes.

En outre, l'UCR collabore étroitement avec les organismes de contrôle technique pour assurer la conformité technique des véhicules, contribuant ainsi à la prévention des infractions et au maintien des normes de sécurité routière. Cette synergie entre les différentes entités démontre l'engagement continu de la Région wallonne envers une gestion efficace et sécuritaire de son réseau routier.

***L'unité de contrôle routier intensifie les contrôles sur la route. Ses agents procèdent à la perception immédiate des amendes et à la rédaction des procès-verbaux, tout en garantissant la remise en conformité des véhicules.***



# ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON SUR LE RETROFIT

## *Direction de la Réglementation des véhicules et de la Certification*

En 2023, la direction a proposé un arrêté au Gouvernement wallon (approuvé le 16/11/2023) modifiant les arrêtés royaux du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes.

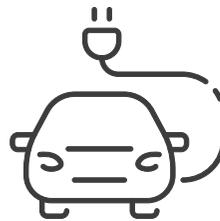
L'objectif de cet AGW est d'introduire, d'un point de vue régional, les prescriptions techniques et les procédures inhérentes à la conversion d'un véhicule thermique vers une motorisation électrique à batterie ou à pile combustible à l'hydrogène (rétrofit).

Dès lors, ces prescriptions techniques ont été étudiées afin de garantir la sécurité routière et des usagers. Celles-ci ont été concertées entre régions et avec l'autorité fédérale qui est compétente à l'établissement des normes techniques. Les régions étant pour leur part compétentes pour homologuer les véhicules qui subiraient un retrofit. Les experts de la direction ont donc collaboré au sein d'un groupe de travail afin d'élaborer un cadre législatif le plus cohérent possible.

La direction, de par la reconnaissance de constructeurs et les homologations qu'elle délivre, accompagnera donc les entreprises ou particuliers qui envisagent

de développer des kits de conversion de véhicule thermique vers des propulsions zéro-émission, en certifiant les kits et/ou leur montage sur des véhicules si les éléments et transformations rencontrent les exigences réglementaires.

La direction, en ayant développé le cadre réglementaire permettant le retrofit, offre une possibilité de verdurisation du parc automobile qui s'inscrit dans des objectifs de réduction des émissions, en garantissant en corollaire la sécurité de l'utilisation de ces véhicules pour l'ensemble des usagers.



***La direction, accompagnera les entreprises ou les particuliers qui envisagent de développer des kits de conversion de véhicule thermique vers des propulsions zéro-émission.***



# INAUGURATION DU CANAL POMMEROEUL-CONDÉ

*Direction des Voies hydrauliques de Mons*

Le canal Pommeroeul-Condé s/Escaut est fermé à la navigation depuis 1992.

Fin novembre 2023, le SPW, en collaboration avec les Voies navigables de France (VNF) et de l'Europe ont inauguré le canal Condé-Pommeroeul, désormais à grand gabarit. Lors de sa remise en service, il permettra la navigation des bateaux jusqu'à 3.000 tonnes, soit l'équivalent de 150 camions, sur cette voie fluviale franco-belge longue de 11 km.

Les travaux débutés en 2016 ont connu de nombreuses étapes, notamment d'importants travaux de dragage et de recalibrage. Pas moins d'un million de mètres cubes de sédiments ont été extraits et le terrassement de 450.000 mètres cubes de terres a été nécessaire pour aboutir à cette mise à grand gabarit de la voie d'eau.

La remise en service permettra l'économie d'une demi-journée de trajet pour les transporteurs qui passeront la frontière franco-belge en évitant le trajet Pommeroeul-Tournai-Condé s/Escaut.

Les perspectives de trafic attendues à l'horizon 2030 s'élèvent à 6,5 millions t avec l'arrivée attendue du canal Seine-Nord Europe, dont la réalisation est portée par la Société du Canal Seine-Nord-Europe.

***Pas moins d'un million de mètres cubes de sédiments ont été extraits et le terrassement de 450.000 mètres cubes de terres a été nécessaire pour aboutir à cette mise à grand gabarit de la voie d'eau.***





## LE TRANSPORT SCOLAIRE RENTRE AUSSI DANS L'ÈRE DU NUMÉRIQUE

*Cellule de la Transformation digitale*

L'environnement de travail du personnel d'accompagnement est fondé sur les relations humaines dans un lieu qui n'appartient pas à son employeur : le bus scolaire. Rapidement, la nécessité d'une communication instantanée, pertinente et enrichissante s'est traduite par plusieurs initiatives.

Au cours du mois de novembre, une étape significative a été franchie ; une phase pilote a été menée avec les 94 agents de la zone de Namur dans le but de fournir un équipement de travail véritablement intégré à l'organisation du SPW Mobilité et Infrastructures.

Grâce à une collaboration étroite entre la cellule de la Transformation digitale et la direction du Transport et des Déplacements scolaires, ainsi que l'implication du SPW Digital, les agents concernés ont été invités à une formation avant la remise d'un smartphone matricé et programmé à l'instar d'un petit PC portable.

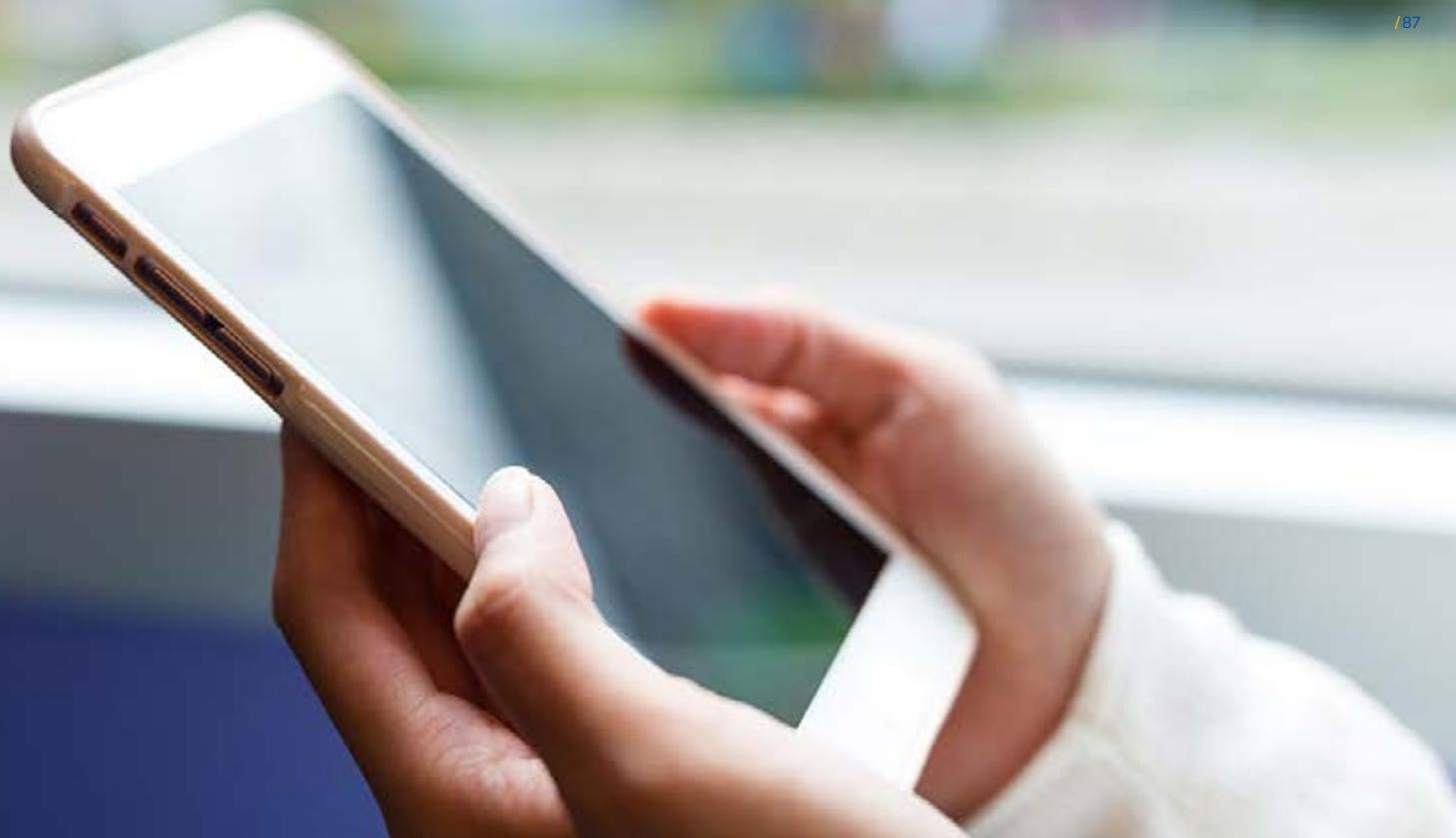
Il ne s'agissait pas seulement de fournir un équipement moderne mais bien d'adopter, grâce à un tel outil, une nouvelle approche de travail et ouvrir à ce personnel géographiquement éloigné, la possibilité d'accéder à des informations de communication interne propre au SPW et d'optimiser ses relations de travail (bureau régional, réseaux sociaux, écoles, ...).

Désormais, les agents d'accompagnement scolaire vont également pouvoir pointer électroniquement avec leur smartphone ; une touche générera des données, lesquelles seront transmises sans délai pour traitement, dans le respect du RGPD. Avant, les agents devaient compléter manuellement une fiche qu'ils transmettaient par courrier au bureau régional pour encodage.



**Une phase pilote a été menée avec les 94 agents de la zone de Namur dans le but de fournir un équipement de travail véritablement intégré à l'organisation du SPW Mobilité et Infrastructures.**





### Vers la généralisation du projet de simplification administrative

Plusieurs centaines de pointages sont déjà recensés et après évaluation, adaptation et mise en place des ressources adéquates, le projet pourra être généralisé pour les autres agents d'accompagnement répartis sur le territoire wallon, soit un total d'environ 950 agents.

L'objectif, outre l'autonomisation des agents et le fait d'offrir de meilleures conditions de travail, est de simplifier les démarches administratives du quotidien des agents, tant sur le terrain qu'au bureau par le recours à l'outil numérique. Après le pointage viendront, à moyen terme, les feuilles de présence des élèves et la planification de leurs prises en charge. On parle alors de milliers de données transmises quotidiennement.



Triligiport de Liège

## INVENTAIRE DES SITES MULTIMODAUX POTENTIELS

*Direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises*

En novembre 2023, la direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises a finalisé un inventaire des sites à fort potentiel multimodal à l'échelle du territoire wallon. Celui-ci regroupe les lieux où convergent infrastructures et services de mobilité, assurant le transfert modal de marchandises. Il fait suite au constat de manque de disponibilité de ce type de foncier. Dès lors, cet inventaire permet d'identifier ces sites, de les caractériser mais aussi de les protéger en vue de leur mobilisation pour leur potentiel multimodal.

Présenté lors de la 1<sup>re</sup> édition du Congrès régional de la Mobilité des marchandises qui a eu lieu le 28 novembre 2023 et auquel plus de 100 personnes ont participé en présentiel, le cadastre résulte d'un travail collaboratif, incluant des entités internes et externes au Service public de Wallonie. Ces équipes ont apporté leur expérience pour déterminer les critères de sélection de ces terrains mais aussi pour automatiser leur cartographie.

Aujourd'hui, cet inventaire reprend 564 sites, représentant une superficie totale de 11.414 hectares. Les polygones répertoriés se calquent sur ceux dessinés dans les plans de secteur. Ils reprennent des affectations du territoire destinées ou non à l'urbanisation.

Ces sites potentiels se situent à la fois à moins de 500 m d'une voie navigable et à moins de 750 m d'une voie ferrée, sans qu'aucune zone d'habitat ne se présente entre ces infrastructures de transport et lesdits sites. Ces derniers sont tous pourvus d'une sécante minimale de 400 m, nécessaire au transbordement vers, ou à partir du rail.

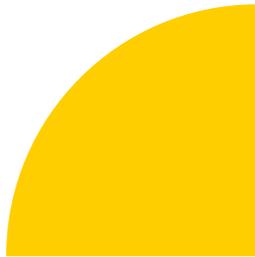
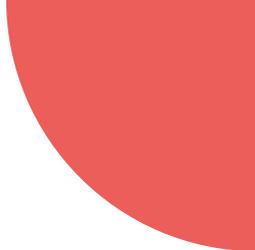
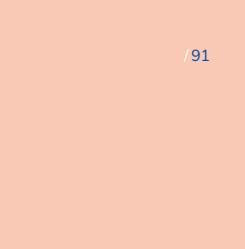
Afin de faire partie de l'inventaire, leur superficie doit dépasser les 4 hectares. La table attributaire reliée à ces polygones reprend de nombreuses données relatives à leur localisation, à leur géométrie, à la distance par rapport aux infrastructures de transport, ou encore à la présence d'autres périmètres à portée territoriale (sites à réaménager, Natura 2000, schémas d'occupation locaux, etc.)

Dans un futur proche, la direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises souhaite développer une plateforme en ligne facilitant l'accès à cet inventaire. Des discussions sont en cours en vue de répondre à cet objectif. L'inventaire se veut de fait public, dans la mesure où il sera partagé aux organismes publics de la Wallonie en charge d'une part, de la valorisation et de la planification du territoire et, d'autre part, de la mise à disposition de ces sites aux entreprises du secteur du transport et de la logistique des marchandises.

**Cet inventaire reprend 564 sites, représentant une superficie totale de 11.414 hectares.**



# DÉCEMBRE





**Un investissement de + de 450.000 €**  
**Près de 80 exigences métiers**  
**Plus de 3.800 infrastructures encodées**

## CADASPORTS 2

*Direction des Infrastructures sportives*

Depuis 2002, le SPW Mobilité et Infrastructures met à disposition de tous (pouvoirs locaux, asbl, citoyens, écoles, ...) la plateforme CADASPORTS. Cette base de données permet aux usagers de mettre à jour les informations de leurs infrastructures sportives et de les rendre accessibles directement sur notre portail Infrastructures.

Au fil des années, quelques mises à jour mineures ont été réalisées. Mais c'est en 2020 qu'un nouveau tournant allait être donné à l'outil.

Outre les fonctionnalités que CADASPORTS 1 offrait déjà, une refonte totale de l'outil allait être opérée avec de nouveaux points à développer. Au total, près de 80 exigences métiers allaient être intégrées au cahier de charges.

Il était important de mettre à disposition des usagers une plateforme cadastrale des infrastructures sportives qui s'interfaçait avec les différents guichets/portails existants. Notamment, l'uniformisation des codes d'accès en respectant les mesures de sécurité du département informatique, la récupération des différentes infrastructures déjà existantes dans les autres formulaires de démarches, les facilités d'encodage, le suivi avec l'Administration, etc.

Grâce à la direction de la Géomatique du SPW Digital, l'uniformisation du référentiel des adresses a été fait, permettant une meilleure localisation des sites sur la plateforme. Au-delà de la localisation, les gestionnaires d'infrastructures peuvent désormais répertorier les différents types d'accessibilités de l'infrastructure. Par exemple, une recherche peut être réalisée sur les infrastructures adaptées aux personnes malvoyantes, aveugles, malentendantes, sourdes ou porteuses d'un handicap.

La refonte de cette base de données permet également la réalisation d'un maillage territorial pour une meilleure utilisation des subsides, une géolocalisation des dossiers en cours pour le SPW, une exploitation des données encodées possible avec les nouveaux outils de *reporting* ainsi que la mise à disposition de celles-ci en *open data* pour le développement éventuel d'applications mobiles.

La nouvelle version de CADASPORTS a été rendue disponible sur notre [portail Infrastructures](#) en décembre 2023.



Accord politique pour refondre  
totalement la plateforme  
CADASPORTS

12/2019

2020-2021

Phase d'analyses et rédaction  
du cahier des charges avec pas  
loin de 80 nouvelles exigences  
de tout type

Validation du cahier des  
charges en accord avec le  
cabinet, lancement du marché

2021

05/2021

Réception des offres,  
sélection et commencement  
du développement de  
l'application

La plateforme CADASPORTS  
2 est disponible en lecture  
seule

01/2022

2022-2023

Phases de test et de  
développement pour  
l'intégration de l'application  
sur le portail Infrastructures,  
mise en validation de  
l'application

CADASPORTS 2 est  
disponible sur le portail  
Infrastructures

2023

# CONTRAT DE SERVICE PUBLIC OTW – RÉGION WALLONNE : ÉVALUATION DU CONTRAT 2019-2023 ET RÉDACTION DU CONTRAT 2024-2028

*Cellule de l'Autorité organisatrice des Transports collectifs et partagés*

Le contrat de Service public (CSP) 19-23 arrivant à son terme, un état des lieux du fonctionnement des services publics de transport a été réalisé par l'Autorité organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT) ainsi qu'une évaluation externe du CSP 19-23. Sur base de ces documents, le Gouvernement wallon a adopté une note stratégique reprenant les grands objectifs du prochain contrat. L'AOT a ensuite pu rédiger le CSP 2024-2028 en partenariat avec le cabinet de tutelle et l'Opérateur de transport de Wallonie.

Ce dernier définit, pour les cinq prochaines années, les priorités et engagements de l'OTW et de la Wallonie. Signé le 18 janvier 2024 par les parties, il est entré en vigueur, de manière rétroactive, au 1<sup>er</sup> janvier 2024 et sera d'application jusqu'au 31 décembre 2028.

Ce nouveau contrat a pour objectif principal de garantir un service public de qualité à la hauteur de l'urgence climatique, et ce, en soutenant l'ambition de la Région pour la mobilité wallonne à l'horizon 2030 – Vision FAST 2030. Celle-ci comprend une augmentation significative de la part modale du bus et du tram qui doit passer de 4% à 10% d'ici 2030 afin de réduire la place de la voiture individuelle.

Ce contrat de Service public compte trois grands objectifs stratégiques :

- L'évolution de l'offre de transport avec, entre autres :
  - La mise en service des projets structurants urbains (tram de Liège, Busways...)
  - Le redéploiement des lignes existantes et d'un transport à la demande, un réseau plus lisible et rendant le territoire plus accessible en vue d'augmenter l'utilisation du transport public ;
  - Le renforcement de l'intermodalité en complémentarité avec les autres opérateurs de transport public.
- Le renforcement de l'attractivité de l'OTW ;
- La responsabilité sociale et sociétale de l'OTW.

Pour répondre à ces objectifs, la Région s'engage notamment à :

- ⦿ Piloter le processus de redéploiement de l'offre régionale de transport en commun ;
- ⦿ Favoriser les initiatives en vue d'améliorer des pôles d'attractivités ;
- ⦿ Améliorer l'intermodalité via la mise en œuvre d'infrastructures et via des solutions tarifaires communes & cohérentes entre opérateurs ;
- ⦿ Collaborer avec les parties prenantes (OTW, SNCB, SPF, acteurs locaux, etc.).



***Ce contrat définit, pour les cinq prochaines années, les priorités et engagements de l'OTW et de la Wallonie.***





# PROJETS CONTINUS

## GESTION ET MESURE DES COURS D'EAU

### Direction de la Gestion hydrologique

En matière d'hydrologie, après les inondations de 2021 suivies de la sécheresse de 2022, l'année 2023 a permis le lancement de nouveaux projets qui vont progressivement renforcer la gestion de l'eau et plus particulièrement la prévision des crues sur tout le territoire wallon.

En effet, le changement climatique nécessite une adaptation du réseau de mesures hydrologiques Wacondah (*Water CONTROL DATA system for Hydrology and water management*) du SPW Mobilité et Infrastructures afin de rester opérationnel et efficient dans des situations extrêmes : nouvelles stations, duplication des mesures, rehaussement des capteurs...

En 2023, un effort particulier a été mené pour consolider les observations de niveaux et de débits sur la Vesdre et la Helle à Eupen et à Dolhain avec l'installation de 4 stations supplémentaires pour cette zone très sensible à proximité des barrages de l'Est. Sur le même bassin, une seconde station de mesure a été implantée à Chaudfontaine afin de disposer d'une mesure hydrologique de secours en cas de situation extrême. Afin de s'assurer de la qualité des données, les débits de ces stations sont régulièrement contrôlés par les équipes de la direction de la Gestion hydrologique, notamment via des mesures de jaugeage.

Sur les voies navigables, un débitmètre est désormais opérationnel sur la Meuse à Tailfer, celui-ci est particulièrement important pour la gestion de l'eau en amont de Namur. Enfin, dans le cadre de la fin des travaux de la traversée de Tournai, la station hydrométrique de l'Escaut a été renouvelée.

Ces travaux d'adaptation sur réseau Wacondah se poursuivent en 2024.



**En 2023, un effort particulier a été mené pour consolider les observations de niveaux et de débits sur la Vesdre et la Helle.**



117

118

119

120

121

122

123



# CRÉATION DE DEUX NOUVELLES RÉGIES

## Direction des Bâtiments

La direction des Bâtiments participe au Plan de Relance de la Wallonie. Elle est à l'initiative de deux projets exceptionnels de nouvelles régies : la rénovation lourde de la régie de Sinsin et la reconstruction de la régie de Marchienne-au Pont. En effet, cela fait plus de 20 ans qu'aucune régie n'a été reconstruite.

Les régies du SPW Mobilité et Infrastructures se chargent de la gestion et de l'entretien des réseaux (auto)routiers et des réseaux hydrauliques. Les bâtiments, réservés aux agents, sont généralement composés d'une partie administrative et de halls pour la partie logistique.

Ces projets initieront les prochains modèles de rénovation, en répondant aux exigences Quasi-Zéro Énergie -20% (QZEN) et zéro émission de CO<sub>2</sub>. En participant à cette performance de 20 % supplémentaires que la norme QZEN actuelle, l'objectif est d'anticiper et d'innover face aux futures exigences en matière énergétique.

### Rénovation lourde de la régie de Sinsin

Le but de la rénovation de la régie de Sinsin est, d'une part, de répondre aux exigences fonctionnelles et énergétiques et, d'autre part, de redonner une meilleure lecture architecturale au site.

L'agencement des différents espaces profite de l'orientation du soleil afin de privilégier la luminosité dans les espaces de vie. Des panneaux photovoltaïques et des bornes de recharge pour les voitures électriques participeront à l'effort climatique.

D'un point de vue environnemental, l'ensemble du site sera réaménagé : des espaces arborés et verts autour du nouveau bâtiment, l'augmentation des surfaces perméables, la gestion des eaux usées et la récupération des eaux de pluie.

Le permis unique a été octroyé, les travaux débiteront au second trimestre 2024 pour une durée de 14 mois. Le coût du projet s'élève à 3,5 millions € TVAC.

**Le coût total de ces deux projets est de 8 millions d'euros TVAC.**





Régie de Marchienne-au-Pont

### Reconstruction de la régie de Marchienne-au-Pont

Après l'étude du projet réalisée en 2023, il s'agit d'effectuer une déconstruction et une reconstruction intelligente afin de reconstituer un district routier digne de ce nom, efficace et exemplaire.

Une attention particulière est portée au réemploi des matériaux, à la promotion de l'économie circulaire et aux matériaux biosourcés tout en veillant au confort des agents.

Le marché et les travaux sont prévus courant 2024 avec une prévision de finalisation des projets pour 2025. Le budget global de reconstruction de la régie est estimé à 4,5 millions € TVAC.



**Actuellement, 116 projets  
ont été validés  
sur les 251 plans.**



## PIC, PIMACI, PIWACY, DES PLANS D'INVESTISSEMENT À DESTINATION DES COMMUNES

*Direction des Espaces publics subsidiés*

La direction des Espaces publics subsidiés s'occupe de plusieurs plans d'investissement à destination des communes, comme le Plan d'investissement communal (PIC), le Plan d'investissement mobilité active communale et intermodalité (PIMACI) et le Plan d'investissement Wallonie cyclable (PIWACY). 2023 a été une année riche en projets !

### Plan d'investissement communal (PIC)

Le Plan d'investissement communal est une subvention allouée à l'ensemble des communes wallonnes. Cette programmation a une durée de trois ans et comprend un budget total de 210 millions €. Elle s'achèvera en décembre 2024. Elle est principalement destinée à financer l'entretien et les rénovations de voiries mais inclut également des investissements tels que les aménagements de cimetières, l'éclairage public, les plaines de jeux...

Fin 2023, l'Administration régionale a approuvé 251 plans. L'échéance pour la remise des dossiers « projet » est le 30 juin 2024. Actuellement, 116 projets ont été validés sur les 251 plans.

### **Plan d'investissement mobilité active communale et intermodalité (PIMACI)**

Afin de soutenir l'ensemble des communes wallonnes dans le développement de la mobilité active et de l'intermodalité, le Gouvernement wallon a octroyé un subside de 210 millions € à celles-ci à travers un droit de tirage. Cette subvention leur permet de mettre en place des aménagements de trois types : aménagements cyclables, aménagements piétons et aménagements favorisant l'intermodalité à travers des mobipôles.

Cette programmation, débutée en 2022, s'étend également sur trois ans et se démarque par la hauteur de son subside exceptionnel. 236 plans d'investissement ont été approuvés. Sur l'ensemble des communes wallonnes, quatorze ont décidé de renoncer à ce subside.

Le PIMACI aura donc été un moyen décisif pour que toutes les communes entament ou poursuivent une réflexion sur les alternatives à la voiture et accélèrent leur transition vers une mobilité plus active.

### **Plan d'investissement Wallonie cyclable (PIWACY)**

En 2020, le Gouvernement wallon a lancé cet appel à projets afin de soutenir la pratique quotidienne du vélo. A l'issue de celui-ci, 116 communes wallonnes ont été sélectionnées en 2021.

L'objectif de cette programmation de subsides est de permettre aux communes de développer des aménagements cyclables sur leur territoire afin d'encourager les citoyens à utiliser le vélo pour leurs déplacements journaliers. Pour cela, un budget de 61 millions € était initialement prévu.

Au terme de l'année 2023, les communes toujours impliquées dans la procédure ont atteint le stade "attribution de marché". En effet, certaines ont malheureusement abandonné leur droit au subside ou n'ont pas réussi à faire suffisamment avancer leur projet malgré les prolongations de délais accordées.

Bien que le budget de départ ne soit donc pas intégralement dépensé, le soutien financier apporté dans le cadre de cet appel à projets reste non négligeable puisqu'il représente 70 % de ce dernier. De plus, comparativement aux années antérieures, il constitue une avancée dans le domaine de la politique cyclable par les montants alloués.

# SCREENING ENVIRONNEMENTAL

Direction des Études environnementales et paysagères

Le screening environnemental est une analyse qui a pour but d'évaluer, dès le lancement d'un projet, les enjeux paysagers, patrimoniaux et environnementaux. Ainsi que de déterminer les types d'évaluations environnementales à réaliser lorsqu'un projet d'aménagement est initié.

Au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, le processus de gestion des projets permet d'en visualiser le déroulement de sa conception jusqu'à sa mise en œuvre. Dès la première phase, l'initiation de projet, le screening environnemental est amorcé pour permettre une « évaluation des incidences ».

Sa position en amont lui confère une influence notable sur le projet, qui pourra être modifié en fonction des résultats du screening et permettre d'adapter les variants techniques. Cette étude environnementale minimale répond à la directive européenne 2001/42/CE et s'applique quel que soit le projet d'investissement initié.

En 2023, 63 projets d'investissement ont fait l'objet d'un screening environnemental. Huit dans le cadre du projet Seine-Escaut, avec par exemple, le projet d'agrandissement du bassin de virement d'Auvelais ou l'élargissement de la voie navigable d'Ham-sur-Heure, et 55 pour l'entretien des bassins d'orages. Ces bassins sont un enjeu important pour la sécurité publique, notamment au regard des inondations de juillet 2021. Le projet consiste au nettoyage et/ou à la remise en état de plusieurs bassins d'orage liés au réseau routier wallon structurant (SOFICO) ou au réseau non-structurant (routes régionales).

Chaque screening environnemental comporte deux parties, la première est documentaire et la seconde s'appuie sur une visite de terrain. Cette dernière a, notamment, pour but de confirmer ou d'infirmer certaines informations recueillies lors de l'étude documentaire. Elle porte également une attention particulière aux espèces protégées et à l'aspect paysager du projet.

**En 2023, 63 projets d'investissement ont fait l'objet d'un screening environnemental.**





# LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

*Direction des Études environnementales et paysagères (DEPP)*

## Continuité écologique et paysagère

Afin de garantir la continuité écologique des voies rivières naviguées et non naviguées, la DEEP travaille sur la présence de passes à poissons fonctionnelles multi-espèces, voire, le cas échéant d'aménagements à la dévalaison. En septembre 2023, le bassin de Houx est devenu franchissable en toute saison grâce au nouveau design de la seconde passe installée. En effet, celle-ci permet, dès le départ, un franchissement multi-espèces contrairement à l'ancienne passe à poissons plus sélective.

Que ce soit pour le développement de projets en faveur de la biodiversité le long des réseaux de transports wallons ou pour embellir l'espace public, la DEEP soutient le SPW Mobilité et Infrastructures ainsi que les communes dans la gestion du patrimoine paysager. Ainsi, depuis le 19 octobre 2023, les communes wallonnes peuvent désormais déposer leur projet directement via le site web du Guichet des pouvoirs locaux.

Aussi, 1.657 inspections mécaniques et sanitaires d'arbres isolés, d'alignement ou de massifs ont été réalisées le long de nos (auto) routes et voies navigables. Suite à la campagne réalisée durant l'été, 443 arbres ont été identifiés comme portant un risque pour les usagers et ont été abattus. Depuis 2020, 62 marchés publics ont été établis pour permettre la plantation de 154.440 arbres dont 4.721 hautes-tiges. Ce qui participe à l'engagement des 1000 km de haies et 250.000 arbres du projet de trame verte en Wallonie.

## La qualité des bancs de pierre de la carrière de Gore

La carrière de Gore, gérée depuis plus de 100 ans par le Service public de Wallonie participe aussi à l'embellissement de notre région. 2023 a été une année charnière pour la carrière avec, en interne, l'achèvement d'un nouveau bâtiment de vie pour les ouvriers et la mise en service du système d'épuration des eaux de débitage. Et en externe, la finalisation de la production des pierres pour le Pont des Trous à Tournai, la création de 27 tables et bancs pour le renouvellement du parking autoroutier de Waremme (SOFICO) ainsi que des pierres de taille pour l'Église de Saint Nicolas de Namur. En plus ceci, près d'une quarantaine de chantiers a fait appel à la carrière pour des enrochements classiques pour la stabilisation de RAVeL ou de berges, des créations de moellons ou des tailles particulières.

## La gestion du bruit dans l'environnement

Conformément à la directive européenne relative à la gestion du bruit dans l'environnement (2002/49/CE), la cellule « Bruit » de la DEEP encadre et coordonne cette gestion au niveau des infrastructures de transport wallonnes (routières, ferroviaires, des agglomérations). C'est dans ce cadre que le Gouvernement wallon a approuvé les cartographies du bruit des infrastructures routières et ferroviaires qui permettront aux citoyens, via WalOnMap, de connaître l'impact de ces bruits en fonction de leurs habitations. De plus, l'année 2023 a également permis de rénover et d'améliorer les écrans anti-bruit de Vottem, Embourg, Angleur-Chénée, Herstal et Rhisnes.

Une nouvelle cartographie du bruit accessible aux citoyens

Un nouveau formulaire pour les communes sur le Guichet des Pouvoirs Locaux  
 19/10/2023 – Aménagements paysagers d'un espace public régional ([wallonie.be](http://wallonie.be))



**1.657 inspections mécaniques et sanitaires d'arbres**  
**62 marchés publics pour la plantation de 154.440**  
**arbres dont 4.721 hautes-tiges**  
**27 tables et bancs en pierre de la carrière de Gore**  
**5 rénovations de panneaux anti-bruit**





## RENFORCEMENT DU SERVICE

### *Direction des Techniques routières*

L'année 2023 rime avec renforcement pour la direction des Techniques routières. En effet, cette année aura été dédiée l'augmentation des ressources nécessaires à la bonne exécution de ses différentes missions.

En tout, huit nouveaux agents ont été recrutés pour accomplir les tâches confiées au service. Notamment, la réalisation et supervision d'études et d'expertises préalables à la réalisation d'un projet, la réalisation d'essais et mesures sur site et en laboratoire ou encore la participation au contrôle des chantiers et la vérification du réseau.

Différents profils dont, deux ingénieurs, un architecte, deux opérateurs, un laborantin, un chauffeur et un administratif intègrent désormais l'équipe !

Au niveau du matériel, plus d'1 million € d'investissement global a été prévu. La flotte de véhicules sera renouvelée avec l'achat d'un camion pour mesurer l'adhérence des revêtements, ainsi qu'une camionnette de forage pour vérifier par carottage les épaisseurs du revêtement. L'acquisition de matériel de laboratoire complètera l'enveloppe. Les budgets seront engagés en 2024.

**8 nouveaux agents font passer la  
direction à 45 personnes  
+ d'1 million € de nouveau matériel**





Barrage de la Gileppe

## PROGRÈS DU PROJET D'INSPECTION DES OUVRAGES D'ART HYDRAULIQUES

*Direction des Études d'ouvrages hydrauliques*

Depuis des années, le personnel des directions territoriales et des districts assurent l'inspection des ouvrages d'art hydrauliques selon une approche traditionnelle.

Cependant, consciente de la nécessité d'une gestion plus rigoureuse, la direction des Études d'ouvrages d'art hydrauliques a entamé en 2023 un projet de grande envergure : l'inspection spécifique des ouvrages d'art hydrauliques selon un nouveau règlement de gestion. Prévu pour s'achever fin 2024, ce projet vise à établir une méthodologie systématique pour une analyse approfondie des ouvrages d'art.

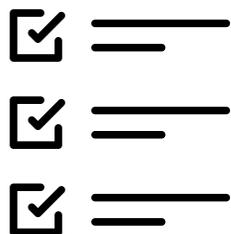
Premièrement, la direction procède à une analyse théorique détaillée en élaborant une matrice exhaustive pour chaque ouvrage d'art (écluse, ascenseur à bateau, berges...). Cette dernière identifie les organes à inspecter (fondations, murs, vannes, toitures...) afin de répertorier tous les défauts potentiels.

Dans une deuxième phase, des inspections s'effectuent sur le terrain en suivant cette méthodologie rigoureuse. Les heures investies dans cette tâche sont considérables mais plus que nécessaires afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des infrastructures. De plus, la direction veille à l'uniformisation des données collectées, garantissant ainsi une analyse précise et cohérente.

Enfin, la création d'une base de données dédiée constitue le troisième volet de ce projet. Cette dernière, équivalente à la banque de données des ouvrages d'art (BDOA), sera un outil précieux pour suivre l'état des infrastructures et prendre des décisions éclairées pour leur entretien et leur réparation.

Les objectifs finaux de ce projet sont clairs : garantir la sécurité des personnes, optimiser le fonctionnement des infrastructures et prioriser efficacement les interventions en tenant compte de la réalité économique.

La direction a déjà réalisé la moitié des inspections sur le terrain et a engagé une réflexion approfondie sur les prochaines étapes.



**ont été inspectés en 2023 :**

**64 écluses sur 86 ;**

**42 barrages sur 94 ;**

**19 stations de pompage sur 30 ;**

**4 centrales hydro-électriques sur 10 ;**

**9 déversoirs jaugeurs ;**

**218 bassins d'orage sur 335 ;**

**827,888 km sur 985,582 km de berges et digues (voies navigables) ;**

**453,254 km sur 612,506 de berges (voies non navigables).**



## CRÉATION DES 2 BUREAUX DE LA SÉCURITÉ DANS LES AÉROPORTS DE LIÈGE ET CHARLEROI BRUXELLES-SUD POUR LA COORDINATION DES CELLULES SMS, COMPLIANCE ET DATA QUALITY OFFICE.

*Direction de la Régulation aéroportuaire*

Dans le but de gérer les risques et de garantir la conformité aux normes réglementaires de l'aviation, les aéroports de Liège et Charleroi Bruxelles-Sud doivent s'organiser en différentes entités et services. Au sein de cet écosystème, les cellules dédiées au risque (*Safety management system (SMS)*) et à la conformité (*Compliance monitoring*) jouent un rôle crucial.

En 2023, un bureau de la sécurité a été créé au sein de chaque aéroport. Ces derniers, composés d'une cellule *Compliance*, d'une cellule SMS et à terme de la cellule I-SMS, sont gérées fonctionnellement par les commandants d'aéroport. Regrouper ces cellules au sein d'un même bureau a pour objectif de faciliter la coordination de ces dernières. Elle favorise également la collaboration et la cohérence des actions menées dans et entre les aéroports.

La cellule I-SMS aura pour mission d'assurer une gestion efficace des données. Cette démarche vise à garantir la sécurité et l'intégrité des informations. Le spectre de ses compétences englobe l'analyse de tous les systèmes de transmission de données de qualité en lien avec les aéroports. Tandis que La cellule *Compliance monitoring* (surveillance de la conformité) a comme objectif ultime de s'assurer que les opérations effectuées par le Service Public de Wallonie (SPW), ses partenaires (BSCA, LA, Sowaer) et ses sous-traitants sont conformes aux règles et réglementations applicables, en ce compris les normes de la European union aviation safety agency (EASA). Elle contribue, avec les autres partenaires, à la mise en œuvre du système proactif de sécurité des aéroports wallons

La direction de la Régulation aéroportuaire, quant à elle, est chargée de la coordination de ces deux bureaux de la sécurité.

Ce nouveau projet représente une avancée significative en termes de gestion efficace, car il permettra de relever les défis liés à la diversité des infrastructures aéroportuaires et aux contraintes réglementaires européennes. Il souligne également la nécessité d'une évolution continue du projet pour répondre aux exigences réglementaires en perpétuelle évolution.



***Améliorer la coordination entre toutes les parties  
et donner plus de cohérence aux actions menées.***

## MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS VIDÉO ET AUDIO ET SÉCURISATION DES SITES DES BARRAGES-ÉCLUSES DE LA BASSE-SAMBRE

*Direction d'Appui à la maintenance et à l'Exploitation des voies hydrauliques*

Dans le cadre du projet de téléconduite/télégestion à partir du centre PEREX de la direction de l'Exploitation des voies navigables, la direction d'Appui à la maintenance et à l'Exploitation des voies hydrauliques a entrepris la modernisation des équipements vidéo et audio des sites des barrages-écluses de la Basse-Sambre s'étendant de Floriffoux à Monceau. Ce projet, réalisé pour un montant total de 3,3 millions € TVAC, impliquait la mise à niveau des caméras, interphones, systèmes de sonorisation et mariphonie, permettant ainsi aux opérateurs du centre PEREX et d'autres postes de commandes de contrôler à distance les barrages et écluses avec une sécurité accrue.

Notons que le site de Salzinnes avait déjà bénéficié de ces améliorations dans le cadre du projet pilote lié à l'inauguration du PEREX 4.0 pour un montant de 600.000€ TVAC. Par ailleurs, la sécurisation des sites s'étend également à la protection des bâtiments, des équipements, des usagers de la voie d'eau, y compris les utilisateurs du RAVeL, ainsi que des agents du SPW.

Au total, 138 équipements vidéo (en moyenne 18 par site) et 183 équipements audio (en moyenne 23 par site) ont été installés dans toute la région de la Basse-Sambre.

Les équipements vidéo comprennent des caméras mobiles (PTZ), des caméras fixes (pour filmer les portes et les accès routiers) et des vidéoparlophones positionnés aux entrées principales des bâtiment de commande.

Les équipements audios comprennent des vidéoparlophones, des interphones (intérieurs et extérieurs), des haut-parleurs qui permettent une diffusion d'un message en intérieur et extérieur ainsi que des passerelles réseau qui permettent de faire transiter les communications radio (mariphonie) avec les bateliers sur le réseau IP.

**Au total, 138 équipements vidéo (en moyenne 18 par site) et 183 équipements audio (en moyenne 23 par site) ont été installés dans toute la région de la Basse-Sambre.**



Pour renforcer la sécurité des bâtiments, des systèmes de détection d'incendie et d'intrusion ont été déployés, intégrés au logiciel de visualisation des flux vidéo. Tous ces équipements sont connectés au centre PEREX via le réseau IP industriel MAN. Pour faciliter cette connexion, 88 switch primaires et secondaires ont été installés dans des armoires informatiques et des coffrets techniques dans les différentes zones du site. Ces switches sont interconnectés en fibre optique entre les sites et en boucle optique sur chacun des sites.

Au niveau du centre PEREX, des serveurs virtuels redondants centraux vidéo et audio ont été déployés afin de gérer les accès aux équipements locaux à partir des pupitres de téléconduite. L'ensemble des flux vidéo sont ainsi visionnables sur 20 ordinateurs opérateurs, tandis que les canaux audios sont exploitables à partir de 9 machines opérateurs équipées d'écrans tactiles, de micros et de casques.

Ces améliorations ont pour but de garantir un contrôle efficace et sécurisé des barrages et écluses, contribuant ainsi à l'exploitation et à la maintenance des voies navigables dans la région.



Écluse de Floriffoux

# LA CARTOGRAPHIE DES RISQUES LIÉS AUX INFRASTRUCTURES DU SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

*Direction Outils et Méthodes / Cellule de Maîtrise interne des risques*

La direction Asset management construit une vision de la gestion des actifs du SPW Mobilité et Infrastructures à long terme qui repose sur un processus stratégique et systématique pour la maintenance, la réhabilitation et le développement des infrastructures sur la durée de leur cycle de vie en obtenant les meilleures performances possibles.

Afin d'affiner cette stratégie de gestion des actifs, la direction Outils et Méthodes a été chargée d'établir une cartographie des risques liés aux infrastructures du SPW Mobilité et Infrastructures comprenant les éléments suivants :

- Identification des risques ;
- Évaluation de l'exposition aux risques ;
- Évaluation de l'adéquation et de l'efficacité des moyens visant à maîtriser ces risques ;
- Hiérarchisation et traitement des risques « nets » ou « résiduels » ;
- L'approche a été menée au niveau de l'actif dans sa globalité et pas au niveau des ouvrages.



**377 risques qui ont été identifiés et qui sont, pour la grande majorité, maîtrisés.**

Ainsi, les actifs ont été répartis sur :

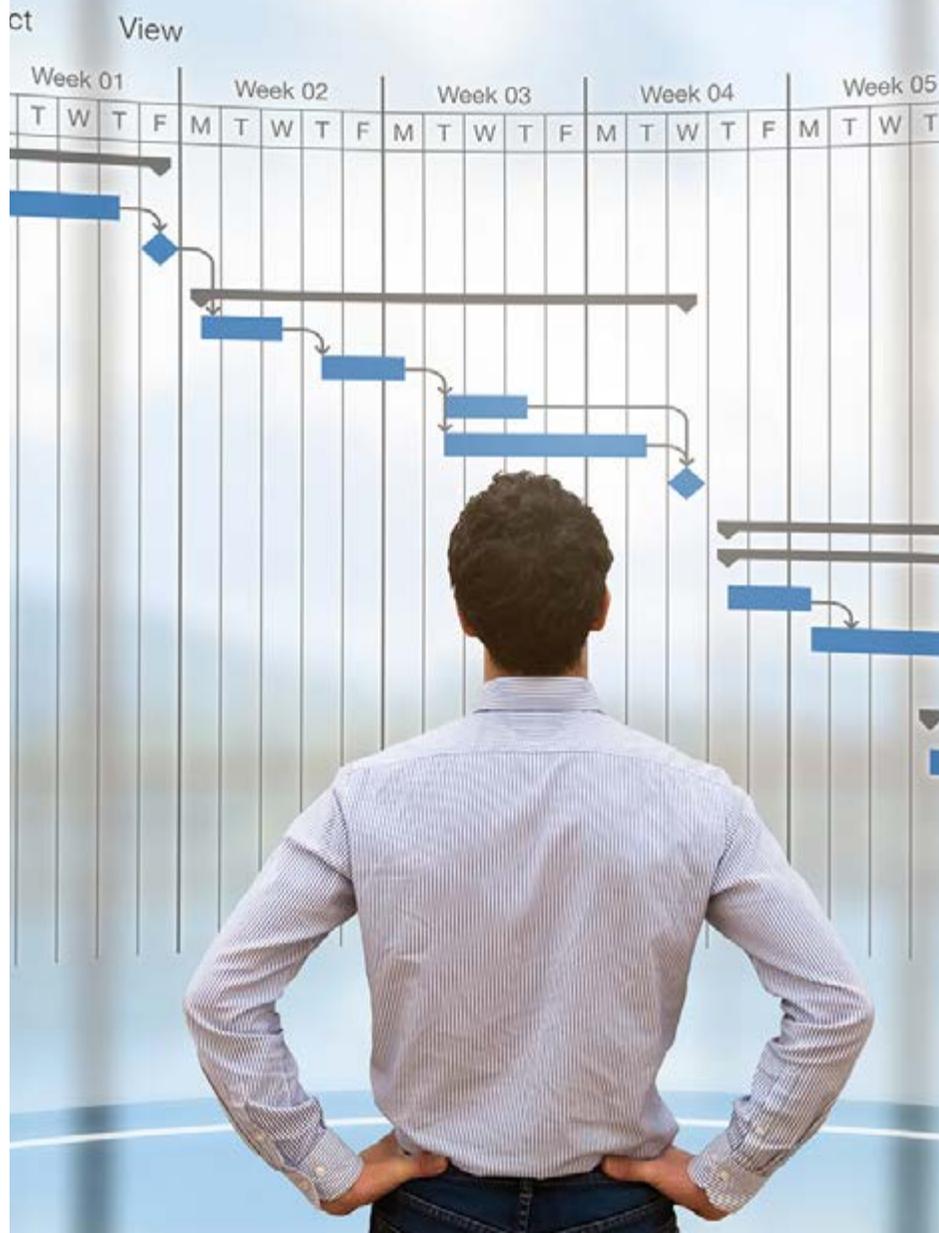
- 12 sous-thématiques :
  - ponts ;
  - tunnels ;
  - voiries incluant canalisations et aires autoroutières ;
  - équipements de gestion ;
  - parois rocheuses et espaces verts ;
  - écrans anti- bruits ; bassins d'orage ;
  - pistes cyclables et RAVeL et trottoirs ;
  - barrages et réservoirs & centrales hydroélectriques ;
  - voies d'eau ;
  - ouvrages d'art hydrauliques ;
  - équipements de gestion des ouvrages hydrauliques ;
  - équipements de télécommunication.
  
- 4 domaines :
  - réseau routier ;
  - réseau de mobilité active ;
  - réseau de voies navigables ;
  - réseau de télécommunication.

Au final, ce sont 377 risques qui ont été identifiés et qui sont, pour la grande majorité, maîtrisés. Cependant, 20% nécessitent un traitement via l'implémentation de mesures supplémentaires.

Au-delà des objectifs précités, la mission aura contribué à développer la culture de la gestion du risque et aura mobilisé un peu plus de 100 experts issus de nombreuses directions du SPW Mobilité et Infrastructures , incluant tous les niveaux hiérarchiques pour environ 40 réunions.

Pour faire suite à cette étude, un gestionnaire des risques intégrera prochainement la direction Asset management. Ce dernier devra tenir à jour le registre des risques et mettre en œuvre certains axes d'amélioration et plans d'actions afin de traiter au mieux les risques les moins bien couverts.

Il conviendra également de compléter cette démarche d'identification et d'évaluation des risques au niveau stratégique par un travail similaire mais à un niveau plus opérationnel, en cherchant à établir des niveaux de risque par ouvrage au sein d'une famille d'actifs.



## ACTIVITÉS DU PÔLE *PROJECT MANAGEMENT OFFICE (PMO)*

*Direction Outils et Méthodes*

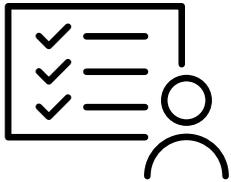
C'est au sein de la direction Outils et Méthodes que se trouve la cellule « *Project Management Office* » (PMO) qui est chargée de soutenir l'organisation en matière de gestion de projets (plus particulièrement les projets internes, les projets du Contrat d'Administration ainsi que les projets du Plan de Relance de la Wallonie, y compris ceux du Plan national de Relance et de Résilience).

Au total, au 31/12/2023, il s'agit de 386 projets dont 205 actifs, 126 clôturés et 56 suspendus. Parmi ceux-ci, 24 projets font partie du Plan de Relance de la Wallonie et 6 d'entre eux sont financés par le Plan national de Relance et de Résilience européen.

Au quotidien, la cellule PMO assure un suivi global du portefeuille de projets et adapte ce portefeuille en fonction des informations reçues. Grâce à cela, des reportings réguliers sont possibles afin de faire le point sur l'état de la situation à la hiérarchie (avancées, blocages, changements, etc.). Elle offre aussi un support aux chefs de projet en leur apportant conseils et recommandations en matière de gestion de projets mais également par rapport à P4, le logiciel de gestion de projets utilisé au SPW.

De manière hebdomadaire, la cellule PMO représente le SPW Mobilité et Infrastructures lors du « réseau PMO » qui regroupe les PMO de toutes les entités du SPW. C'est l'occasion d'échanger certaines bonnes pratiques et de contribuer activement au perfectionnement et à la promotion de la méthode de gestion de projets du SPW.

Des contacts réguliers ont également lieu avec le Secrétariat général et plus particulièrement avec la cellule des Stratégies transversales (CST) dans le cadre du Plan de Relance de la Wallonie. La cellule PMO remplit le rôle de SPOC (*Single Point Of Contact*, point de contact unique entre le SPW Mobilité et Infrastructures et la CST), ce qui permet de centraliser les informations et de les relayer aux personnes concernées. Pour les projets du Plan national de Relance et de Résilience, un soutien est également apporté aux chefs de projet pour les procédures de contrôle européennes (respect du principe DNSH, analyse de risques, audit, double subventionnement, etc.) en collaboration avec la CST.



**Au total, au 31/12/2023, il s'agit de 386 projets dont 205 actifs, 126 clôturés et 56 suspendus. Parmi ceux-ci, 24 projets font partie du Plan de Relance de la Wallonie et 6 d'entre eux sont financés par le Plan national de Relance et de Résilience européen.**



## INSPECTION DES AIRES AUTOROUTIÈRES

*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.

Chaque année, le service aux Usagers (SAU) répond à plus de 3.000 demandes concernant toutes les thématiques gérées par le SPW Mobilité Infrastructures.

Afin de fournir la meilleure expérience possible, le SAU est en constante recherche d'amélioration de la gestion des demandes usagers en testant et implémentant de nouveaux outils.

Le SAU prend également part à diverses missions telles que l'inspection des aires autoroutières avec pour objectif d'évaluer la qualité des services proposés aux usagers sur les aires d'autoroutes de type I, II et III. Ce ne sont pas moins de 26 aires (2 sens de circulation par aire) qui ont été inspectées durant le cycle 2022-2023 et 13 rapports présentés à la Commission wallonne des équipements autoroutiers (CWEA) ainsi qu'aux districts autoroutiers compétents. Ces inspections servent notamment à vérifier que les concessionnaires respectent les cahiers de charge établis par la SOFICO et apporter un regard extérieur et orienté usagers sur les installations et leur état. .



**3.278 demandes usagers reçues en 2023 dont 55%  
représentent des signalements routiers et des  
demandes d'intervention.**

**26 inspections d'aires autoroutières.**







## 2023, UNE ANNÉE DE TRANSITION ET UNE NOUVELLE DYNAMIQUE AU GUICHET DE LA NAVIGATION

*Direction de la Réglementation et du Contrôle des voies hydrauliques*

L'année 2023 a été une année d'avancées au Guichet de la navigation, particulièrement dans les matières des qualifications professionnelles en navigation intérieure et de la certification technique des bateaux.

En effet, concernant les qualifications professionnelles, une série d'actions ont été entreprises afin de permettre au Guichet de la navigation de mettre en œuvre de manière effective la directive européenne 2017/2397 qui a été transposée en droit wallon au mois d'août 2022 et qui établit de nouvelles exigences en termes d'aptitudes et de compétences.

Une commission d'examen a été constituée, comprenant des membres de l'Administration mais aussi et surtout des membres du secteur encore actifs dans le domaine de la navigation intérieure. Cette commission, dont le rôle est notamment d'assurer la tenue et l'organisation des examens pratiques, a pu constituer un groupe de travail pour la mise en place de l'épreuve à destination des experts en navigation avec passagers dont la première session a eu lieu en octobre.

Un accord a été conclu avec la Région flamande afin de pouvoir utiliser leur base de données reliée à la base de données européenne en matière d'équipages. Concrètement, cela a permis, à partir du mois de septembre, de délivrer aux membres d'équipage travaillant à bord des bateaux de navigation intérieure des documents conformes aux nouveaux modèles européens. Chaque membre d'équipage est désormais titulaire d'un numéro d'identification unique, qui lui permet non seulement d'être identifié partout sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne mais également de passer un examen dans un autre état membre et que celui-ci soit reconnu, ce qui facilite sa mobilité et son évolution, dans un métier où les travailleurs sont appelés à beaucoup voyager.



**Chaque membre d'équipage est désormais titulaire d'un numéro d'identification unique, qui lui permet non seulement d'être identifié partout sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne mais également de passer un examen dans un autre état membre et que celui-ci soit reconnu, ce qui facilite sa mobilité et son évolution, dans un métier où les travailleurs sont appelés à beaucoup voyager.**

L'équipe en charge de la certification technique s'est renforcée, ce qui a notamment permis de reprendre les inspections liées au jaugeage et à l'équipage minimum. Les visites de jaugeage ont pour objectif d'identifier et de vérifier les caractéristiques principales d'un bateau (propriété, équipements, dimensions) en vue d'obtenir un certificat de jaugeage, obligatoire pour tout bateau professionnel ou d'une longueur supérieure à 20 m. Les visites liées à l'attestation en matière d'équipage minimum pour les bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables du Royaume de Belgique permettent, pour certains bateaux et sous certaines conditions, de réduire le nombre de membres d'équipage à bord.

En matière de communication vers les usagers, un nouveau site internet avec une page dédiée au Guichet de la navigation a vu le jour, il est accessible via le lien suivant :



[Guichet de la navigation \(wallonie.be\)](https://www.guichetnavigation.be)

Cette page, régulièrement mise à jour avec les dernières informations utiles pour le secteur, a pour objectif d'offrir un service facilement joignable et accessible pour le public.

Enfin, en décembre 2023, le Guichet de la navigation a déménagé. Désormais, il bénéficie de tous nouveaux locaux dont une salle d'attente et un espace d'accueil à destination des usagers. Retrouvez-le désormais à deux pas de la gare des Guillemins : Tour Paradis Express (7<sup>e</sup> étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 LIEGE.



**En 2023, 5 éditions ont chacune été envoyée à pas moins de 280 agents.**



## RENFORCEMENT DU SERVICE

*Direction du Support juridique et de la Domanialité*

À la suite de diverses rencontres organisées avec les agents en charge de la matière des marchés publics au sein des directions du SPW Mobilité et Infrastructures, la nécessité de disposer d'un canal de communication unique et spécifique aux marchés publics gérés au sein du SPW Mobilité et Infrastructures a émergé.

Aussi et afin de répondre aux attentes de nos directions, la cellule Marchés publics de la direction du Support juridique et de la Domanialité a mis en place une newsletter spécifique aux marchés publics.

Celle-ci s'adresse à tous les agents amenés à gérer des marchés publics au sein du SPW Mobilité et Infrastructures (fonctionnaires dirigeants, correspondants comptables, juristes, etc.). En 2023, 5 éditions ont chacune été envoyée à pas moins de 280 agents.

Par le biais de cette newsletter, nous informons les agents du SPW Mobilité et Infrastructures de tout ce qui tourne autour des marchés publics :

Les changements importants apportés à la réglementation (veille juridique) :

- Toutes les publications relatives aux marchés publics (ordres de service, note d'information, etc.) sur le site Intranet ;
- Les changements importants apportés à la réglementation (veille juridique) ;
- Les nouveaux canevas de documents ;
- La mise en œuvre pratique de ces changements au sein du SPW-MI.

## UNE ÉQUIPE QUI SE DÉVELOPPE AU SERVICE DE LEURS COLLÈGUES

### *Direction des Achats de la Logistique*

En 2023, l'équipe de la direction des Achats et de la Logistique a entamé un nouveau chapitre avec un changement de directeur au 1<sup>er</sup> janvier. En un an, 9 nouveaux agents sont venus compléter l'équipe, portant celle-ci au nombre de 25, répartis sur plusieurs thématiques relatives au patrimoine mobilier du SPW Mobilité et Infrastructures.

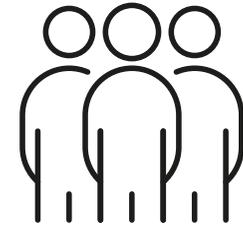
L'arrivée conséquente de nouveaux agents a permis à la direction d'avancer dans de nombreux dossiers, dont la mise en place d'une armoire de gestion de clés intelligente, un outil qui facilitera la procédure pour emprunter un véhicule lors de missions de service puisque l'agent sera désormais autonome pour faire sa réservation et récupérer la clé du véhicule. Toujours dans cet ordre d'idée, la direction a finalisé le rapatriement des véhicules du bâtiment "Cap Nord" afin de les mutualiser et dans le but, *in fine*, de réduire le nombre de véhicules présents.

Toujours dans l'idée de faciliter la vie des agents du SPW MI, la direction des Achats et de la Logistique a mis en place un support à l'outil interne de commande de petit matériel (Silog). Dorénavant, le temps de réponse est plus rapide et les agents ont à disposition un guide d'utilisation de l'outil en plus d'une adresse de contact.

Enfin, l'année s'est clôturée par la mise à jour totale des informations relatives à la direction sur l'intranet du SPW Mobilité et Infrastructures. Désormais, les agents, où qu'ils soient, ont accès à de nombreuses informations concernant le parc automobile ou les marchés de fourniture de matériels et d'outillages à destination des régies, ateliers, magasins, aéroports et autres directions.



**En un an, 9 nouveaux agents sont venus compléter l'équipe, portant celle-ci au nombre de 25.**



<p>Achat badges d'accès vierges [025821] Prix Fournisseur:</p>	<p>Ampoule E14 (Proposition 1) [115842] Prix Fournisseur:</p>	<p>Ampoule E14 (Proposition 2) [115833] Prix Fournisseur:</p>	<p>Ampoule E27 (Proposition 1) [115784] Prix Fournisseur:</p>	<p>Ampoule E27 (Proposition 2) [115785] Prix Fournisseur:</p>
<p>Ampoule GU5.3 - paquet de 10 [115754] Prix Fournisseur:</p>	<p>Bac à courrier A3 [115813] Prix Fournisseur:</p>	<p>Bac à courrier A4 [115862] Prix Fournisseur:</p>	<p>Bac à courrier A4 à l'italienne [115814] Prix Fournisseur:</p>	<p>Bac à courrier A4 standard [115815] Prix Fournisseur:</p>
<p>Bac à fiche Format A7 [115799] Prix Fournisseur:</p>	<p>Bac pour stylos [115812] Prix Fournisseur:</p>	<p>Baguette de reliure (paquet de 50) [115769] Prix Fournisseur:</p>	<p>Bandes de reliure GBC SureBind NOIRES (paquet de 100) [122400] Prix Fournisseur:</p>	<p>Bloc chevalet de conférence [115838] Prix Fournisseur:</p>
<p>Cadre souple Durable Duraframe, façade magnétique, A4, argenté, le paquet de 2 - paquet de 2 [115757] Prix Fournisseur:</p>	<p>Chevalet de conférence [115838] Prix Fournisseur:</p>	<p>Coffre à monnaie [084154] Prix Fournisseur:</p>	<p>Corbeille à papier [115872] Prix Fournisseur:</p>	<p>Couverture pour reliure [115839] Prix Fournisseur:</p>
<p>Destructeur « personnel » (de 1 à 3 utilisateurs) [115830] Prix Fournisseur:</p>	<p>Destructeur « petit bureau » (de 3 à 5 utilisateurs) [115834] Prix Fournisseur:</p>	<p>Dictaphone [115749] Prix Fournisseur:</p>	<p>Etiqueteuse portable [115884] Prix Fournisseur:</p>	<p>Etiqueteuse professionnelle [115885] Prix Fournisseur:</p>
<p>Huile pour destructeur (flacon de 350 ml) [115824] Prix Fournisseur:</p>	<p>Kit de planification [115820] Prix Fournisseur:</p>	<p>Lampadaire [115791] Prix Fournisseur:</p>	<p>Lampe de bureau avec port USB [11603] Prix Fournisseur:</p>	<p>Lampe de bureau standard [11604] Prix Fournisseur:</p>

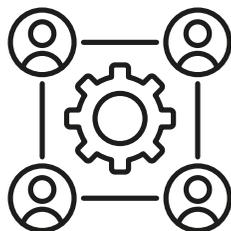
## DÉVELOPPEMENT D'UN PROCESSUS DE GESTION DE PROJETS POUR LES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU DES VOIES HYDRAULIQUES

*Direction Asset management*

Durant cette année écoulée, la direction Asset management a développé un processus de gestion de projets propre aux infrastructures hydrauliques. À l'instar du processus de gestion de projets d'infrastructures du réseau routier, il existe maintenant un descriptif des différentes tâches à réaliser dans le cadre de projets liés aux voies hydrauliques, depuis les étapes de conception (initiation) et de planification jusqu'à la mise en œuvre finale (exécution).

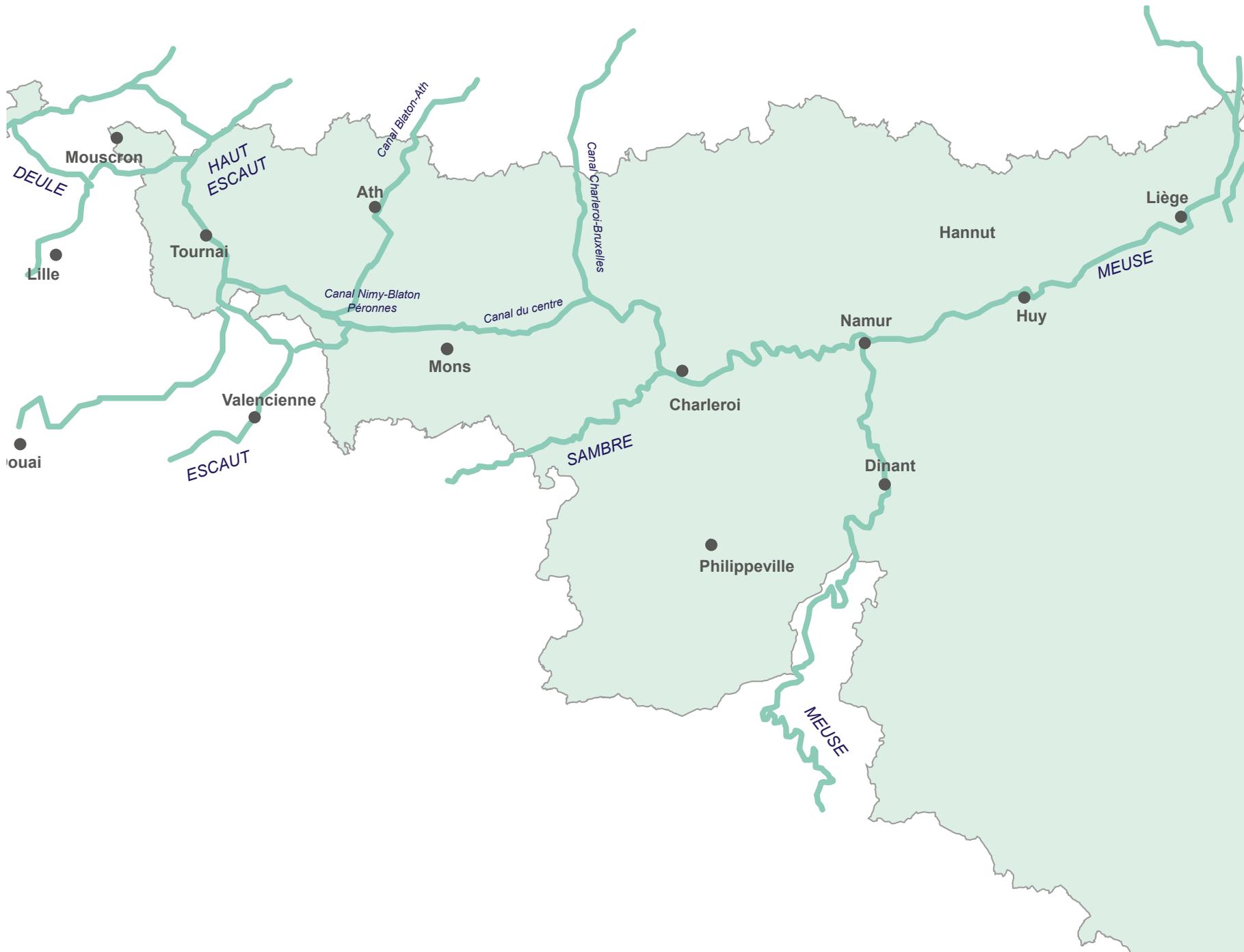
Ce processus s'adresse aux chefs de projets. Il comprend, outre une vue d'ensemble de la marche à suivre dans son intégralité au moyen d'une ligne du temps, une liste des tâches à effectuer, phase par phase, étape par étape. Pas loin de 250 tâches ont ainsi été définies et sont disponibles pour aider les chefs projets dans leur travail au quotidien. Ces tâches sont décrites de manière concrète au travers de fiches reprenant une série d'informations allant des objectifs généraux au livrable attendu.

Ce processus de gestion de projets est destiné à une utilisation en interne.



**Pas loin de 250 tâches  
ont ainsi été définies.**







# LA SÉCURITÉ, UNE PRIORITÉ

*Direction des Barrages-réservoirs*

En 2023, la sécurité a été au cœur des actions entreprises par la direction des Barrages-réservoirs qui, au quotidien, assure la gestion des 6 grands barrages-réservoirs et de leurs équipements. Former les agents afin de développer une culture de la sécurité commune à l'ensemble des sites a été l'un des enjeux majeurs de cette année.

C'est en ce sens qu'a été pensé la mise en place d'un système d'assurance qualité des procédures de gestion et la généralisation de l'analyse de risque de dernière minute. Mais pas seulement, la révision de l'ensemble des plans internes d'urgences (PIU) a connu une forte avancée et sera concrétisée durant l'année 2024. Les plans déjà révisés ont été communiqués vers les différentes autorités compétentes. Le plan particulier d'urgence et d'intervention (PPUI) relatif au barrage de la Vesdre à Eupen a, quant à lui, été rédigé et mis en application. Ceci grâce à la collaboration avec les services du gouverneur de la Province de Liège.

La gestion de crise et la planification d'urgence ont également bénéficié d'un focus particulier, notamment au travers de séances de partage d'expériences, mais aussi lors de la réalisation d'exercices en situation. La direction a, par ailleurs, instauré un recyclage périodique des rôles de gardes "décisions", ces agents ont pour rôle de prendre les décisions de modifications hydrauliques (gestion de crues...) ou participent aux gestions de crises par exemple.

Enfin, des réunions de contrôle interne des barrages-réservoirs sont désormais réalisées chaque mois. Celles-ci permettent une analyse poussée des différents paramètres d'auscultation des barrages tels que les mesures de stabilité ou d'étanchéité. Ces contrôles permettent la visite complète des 6 barrages deux fois par an.



**Des réunions de contrôle interne des barrages-réservoirs sont désormais réalisées chaque mois.**



# MISE EN PLACE D'UN MODÈLE PRÉDICTIF DES LIQUIDATIONS

*Direction du Budget et de la Comptabilité*

En 2022, la direction du Budget et de la Comptabilité (DBC) a mis en place un outil de planification des consommations des **CRÉDITS D'ENGAGEMENT** des différents domaines fonctionnels (DF) de tous les programmes budgétaires du SPW Mobilité et Infrastructures.

En 2023, la direction du Budget et de la Comptabilité a réalisé un travail équivalent pour la planification des consommations des **CRÉDITS DE LIQUIDATION** (CL) par DF. Il s'agit d'un modèle prédictif qui repose sur les profils de liquidation des visas d'un DF sur les 5 années précédentes.

Les DF concernés par l'application de ce modèle sont ceux où le nombre de visas d'engagement est suffisant pour l'application de cette logique mathématique et statistique. Dans l'hypothèse où le nombre de visas d'engagement est faible, car le DF est dédié à un nombre réduit de projets, cette logique prédictive n'est pas applicable. Dans ce cas de figure, l'information, le plan de liquidation, doit être fourni par les responsables des projets concernés.

En début d'année, l'estimation de la consommation annuelle des crédits de liquidation d'un DF porte sur 12 mois. Au fur et à mesure des mois, la consommation des mois écoulés devient effective et la part prédictive ne porte plus que sur le solde des mois non encore écoulés de l'année. Par ce mécanisme, l'estimation annuelle de la consommation augmente en degré de certitude à mesure du temps.

Lors de la mise à disposition du budget initial 2024, la répartition des CL par DF provoque une rupture des liquidations dès le mois de juin. En réalisant une réallocation des CL à partir des informations fournies par le modèle, cette rupture n'apparaît qu'en septembre.

Sachant que l'indisponibilité des CL est un des facteurs responsables de l'allongement des délais de paiement des factures, l'utilisation de ce modèle permet d'y apporter une amélioration.



***En 2023, la direction du Budget et de la Comptabilité a réalisé un travail équivalent pour la planification des consommations des crédits de liquidation par domaines fonctionnels.***



## UNE ÉQUIPE QUI SE STRUCTURE ET QUI ÉLARGIT SON OFFRE DE SERVICES

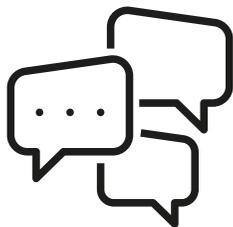
### Cellule communication

En 2023, l'équipe de la cellule Communication a continué à se renforcer ce qui a permis un accroissement de l'offre de services en termes de communication interne pour l'ensemble des plus de 4.000 collaborateurs qui constituent le SPW Mobilité et Infrastructures mais aussi pour la communication externe relative à la thématique « Infrastructures » de la direction générale.

#### À l'externe:

La cellule Communication, en collaboration avec la direction du Développement des ressources humaines, a participé à la volonté d'augmenter l'attractivité du SPW Mobilité et Infrastructures en tant qu'employeur.

D'une part, en participant à l'organisation de sa présence aux salons étudiants et, d'autre part, en organisant une matinée dédiée aux étudiants ingénieurs des hautes écoles et des universités de la région liégeoise. Gros succès avec une centaine de participants qui ont pu découvrir toutes les facettes de nos métiers à travers les exposés de nos experts.



- 41 newsletters**
- 35 actus sur le portail infrastructures**
- 34 actus sur le portail mobilité**
- 27 actus sur l'intranet Horizon**
- 126 post facebook infrastructures**
- 257 post facebook mobilité**
- 112 post instagram mobilité**
- 32 communiqués de presse**
- 15 évènements**
- 36 vidéos et 24 reportages photos**



Soulignons également la belle réussite de la deuxième édition de la Journée découverte entreprises. Près de 5.000 participants ont pu découvrir les coulisses du Laboratoire de Châtelet où les études de recherches hydrauliques sont menées notamment sur des écluses et des barrages miniatures !

#### À l'interne

A l'initiative de la direction du Support juridique et de la Domanialité, la journée Responsabilité juridique d'octobre a constitué un formidable moment de partage d'expériences qui a été fort apprécié par les collègues qui endossent des responsabilités dans le cadre de leur travail au service du public.



## DES PROJETS EUROPÉENS AU CŒUR DES ENJEUX WALLONS

### *cellule internationale et Projets européens*

Au SPW Mobilité et Infrastructures, la cellule Internationale et Projets européens travaille de concert avec les experts techniques du département des Infrastructures locales et la direction du Support juridique et de la Domanialité afin de s'assurer de la mise en œuvre de projets dont le coût est couvert à 40% par l'Union européenne. La cellule a ainsi opéré le suivi et le contrôle du respect des réglementations applicables en matière de subsides européens et a coordonné le suivi de ces portefeuilles de projets de mobilité et d'infrastructures. Elle a, en outre, accompagné les bénéficiaires dans leurs démarches.

### **FEDER**

La programmation FEDER 2014-2020 touche à sa fin. Parmi les nombreux projets en cours de finalisation, deux projets significatifs ont pu être inaugurés au cours de l'année 2023.

À Charleroi, les nouveaux espaces publics du quartier du District Créatif ont pu être inaugurés en septembre. La place Vauban, la place du Manège, les rues et boulevards adjacents ont été complètement remis à neuf. Une ancienne trémie a, quant à elle, été réaménagée en parking souterrain. Outre l'opération de réfection urbaine, ce projet a aussi pour objectif de redynamiser le quartier du haut de la ville, désormais doté d'un tout nouveau campus universitaire, le Campus UCharleroi.

Sur l'ancien site de Bavière à Liège, le B3 accueille désormais nombre de citoyens et d'étudiants au sein de son Pôle des Savoirs et du Centre de Ressources, ainsi que plusieurs services administratifs de la Province de Liège. Adjoint à la Pépinière d'entreprise, cet impressionnant complexe créatif de 15.000 m<sup>2</sup> participe déjà activement à la revitalisation de cette partie d'Outremeuse, également par la réfection des espaces publics et voiries alentours.



*Place du Manège de Charleroi*

### **INTERREG**

Le projet « Mobilité douce 3 frontières » a été finalisé au tout début de 2023. Il permet d'améliorer l'offre de mobilité durable transfrontalière entre les communes d'Aubange, Messancy, Pétange en France et Longwy au Luxembourg. Ce projet, cofinancé par le FEDER via le programme Grande Région d'INTERREG à hauteur de 6.4 millions €, permet désormais aux cyclistes des trois frontières de rejoindre en 20 minutes la gare la plus proche, via une infrastructure cyclo-piétonne harmonisée et homogène.

### **LEADER**

Soutenu par la Wallonie et l'Union européenne durant quatre ans à hauteur de 320.000 €, le Groupe d'Action Locale du Pays de Herve a pu mener à bien plusieurs actions via son projet « À pied, à vélo... à travers le Grand Paysage ». Outre la création d'un réseau cyclable supra-communal utilitaire, il a pu mener à bien l'établissement d'une politique cyclable supra-communale et la soutenir en augmentant l'utilisation des modes actifs dans les déplacements quotidiens. Tout en coordonnant les pouvoirs locaux en matière de mobilité, il a enfin mené plusieurs actions de sensibilisation dans les milieux scolaires et de l'entreprise.



***La cellule internationale et Projets européens s'assure de la mise en œuvre de projets dont le coût est couvert à 40% par l'Union européenne.***

# TRAVAILLER POUR LE SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

## Direction du Développement des ressources humaines

En 2023, pas moins de 373 postes ont été ouverts et pourvus au SPW Mobilité et Infrastructures. À cela s'ajoute près de 60 contrats de remplacement signés durant l'année.

Les profils les plus recherchés sont les profils techniques dans le domaine du génie civil, de la construction, de l'électromécanique et de la mobilité à tous les niveaux (master, baccalauréat et CESS), mais également dans des secteurs plus transversaux (juridique...). Des profils ne nécessitant pas de diplôme spécifique sont aussi recherchés : ouvrier, éclusier, convoyeur scolaire, ...

Les agents en poste au sein du SPW Mobilité et Infrastructures peuvent bénéficier d'une offre de formation interne. En 2023, pas moins de 14 formations ont été internalisées dans le but de répondre au mieux au besoin des agents. Au programme : signalisation de chantier, police domaniale des voies hydrauliques, gestion des terres excavées sont proposées parmi tant d'autres. Des formations menées principalement par des agents du SPW Mobilité et Infrastructures qui parfois vont à la rencontre de leurs collègues pour organiser des formations de façon décentralisée afin de rendre celles-ci le plus accessibles possible. Au-delà de ces formations internes, plus de 250 formations sont disponibles via le catalogue de l'EAP (École d'administration publique) et d'autres plus spécifiques peuvent être également obtenues via la cellule Formation du Secrétariat général.

Toutes les offres d'emploi concernant le SPW Mobilité et Infrastructures sont disponibles sur le site [talents.wallonie.be](https://talents.wallonie.be).



**4.086 agents**

**1.601 contractuels (CDI, CDD, remplacements...)**

**47,8% des agents ont un niveau D (aucun diplôme exigé)**





# UNE NOUVELLE PRIME VÉLO CARGO

*Direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises*

La Wallonie octroie une « prime régionale destinée à l'achat d'un vélo, d'un vélo cargo ou d'une remorque de vélo pour des activités de cyclologistique » depuis ce 2 janvier 2024. Cette nouvelle prime est une réalisation SPW mobilité et Infrastructures !

Pilotée par la direction du Transport et de l'Intermodalité des marchandises, elle résulte d'un long cheminement et de multiples synergies intra SPW qui se sont concrétisés en 2023. Depuis l'idéation, en passant par le parcours législatif, la mise en œuvre, l'entrée en vigueur et finalement son exécution.

La prime vélo cargo est destinée aux personnes morales et aux indépendants qui souhaitent acquérir du matériel cyclologistique dans le cadre de leurs activités professionnelles que ce soit pour transporter des marchandises ou pour prester des services impliquant un déplacement de matériel. Le matériel cyclologistique acquis peut être neuf ou d'occasion, avec ou sans assistance électrique. Le demandeur doit avoir un siège d'activité en Wallonie et s'engager à ce que 75 % des activités réalisées grâce au matériel subsidié se déroulent en Wallonie.

Via cette aide à l'acquisition de matériel, la Wallonie soutient le développement du transport de marchandises en vélo cargo et concourt à son objectif de diminuer de 55 % les gaz à effet de serre d'ici 2030. C'est pertinent quand on sait que le fret urbain participe lourdement à la congestion de la mobilité et à la pollution et que 33 % des livraisons en ville pourraient être confiées au vélo cargo.

Toutes les infos concernant la prime se trouvent sur [mobilite.wallonie.be](https://mobilite.wallonie.be)





***La prime vélo cargo est destinée aux personnes morales et aux indépendants qui souhaitent acquérir du matériel cyclologistique dans le cadre de leurs activités professionnelles.***



# LE COÛT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES – PRISE EN COMPTE DES EXTERNALITÉS

*Direction Études stratégiques et de la Prospective*

Si les différents modes de transport procurent des avantages indéniables, ils produisent également des effets indésirables auxquels nous sommes quotidiennement et collectivement confrontés : pollution atmosphérique, bruit, accidents, congestion...

Ces effets entraînent des coûts (qualifiés d'externalités) qui ne sont pas directement supportés par les usagers/utilisateurs, mais bien par la société dans son ensemble. Il suffit de penser à la question du réchauffement climatique, et aux émissions de CO<sub>2</sub> des moteurs thermiques qui y contribuent, pour s'en convaincre.

Les directions des Études stratégiques et de la Prospective (DESP) et du Transport et de l'Intermodalité des marchandises (DTIM) ont travaillé sur la détermination de ses coûts et à la conscientisation des décideurs.

Comment peut-on évaluer ces coûts ? Quelle est leur importance chez nous ? C'est à ces deux questions que les directions ont récemment répondu. Une estimation des coûts externes liés à l'utilisation des différents modes de transports en Wallonie a été réalisée afin de permettre de mieux objectiver les enjeux et de les chiffrer.

**Les directions des Études stratégiques et de la Prospective (DESP) et du Transport et de l'Intermodalité des marchandises (DTIM) ont travaillé sur la détermination de ses coûts et à la conscientisation des décideurs.**



Par ailleurs et afin de faciliter la prise en compte de ces aspects par les industriels, un « éco-calculateur » a été développé. Celui-ci permet de comparer deux modes ou deux chaînes de transports en prenant en compte les externalités du transport de marchandises telles que : les émissions de CO<sub>2</sub>, les particules fines, les polluants, les nuisances sonores, la consommation d'espace, l'accidentalité ou encore la congestion.

Tous les modes et véhicules de transport sont couverts en ce compris les modes et véhicules de transport utilisés en contexte urbain (e.g. vélo cargo).

L'industriel peut entrer les modes utilisés, les consommations énergétiques, le carburant utilisé, les tonnages transportés ou encore la distance parcourue et obtient une estimation des montants des externalités.

Une application en ligne est en cours de réalisation et permettra d'obtenir une visualisation graphique des résultats ainsi qu'une proposition de comparaison pour conscientiser sur les résultats obtenus.

Ce travail s'inscrit dans l'objectif de report modal pour le transport de marchandises que l'on retrouve dans la vision FAST et dans la Stratégie régionale de Mobilité – volet marchandises . Cet outil permettant de conscientiser les décideurs et de faciliter la communication de ces éléments dans les bilans sociétaux des entreprises.



Cheval Bayard d'Olivier Strebelle

## DES DRONES POUR L'INSPECTION DES PONTS

### *Direction de l'Expertise des ouvrages*

Dans le cadre des inspections de nos ouvrages d'art, un contrôle régulier (tous les 3 à 6 ans) doit être réalisé par les directions territoriales. Cette inspection, principalement visuelle, permet de juger de la dégradation de l'ouvrage et si une analyse plus poussée doit être menée. Si c'est le cas, une deuxième inspection approfondie est alors effectuée par la direction de l'Expertise des ouvrages.

Dans certains cas, ces inspections nécessitent le recours à des nacelles, un échafaudage ou une échelle, est généralement nécessaire pour être au plus près de l'ouvrage. Cependant, lorsque le pont est particulièrement haut ou difficile d'accès (cours d'eau, parois rocheuses...), ce type d'installations peut se révéler dangereux et complexe, voire impossible.

C'est pourquoi, la direction de l'Expertise des ouvrages a étudié l'intérêt de l'utilisation de drones pour réaliser des inspections visuelles approfondies. En effet, comparée aux inspections visuelles classiques, l'utilisation de drones peut être plus sécuritaire et économique, évitant les coûts indirects de fermeture de voirie et de location de nacelle d'inspection spécifique.

Deux cas ont été étudiés :

- ◉ Les grands ouvrages (comme les viaducs) pour lesquels une inspection est quasiment impossible sans l'utilisation d'une nacelle ;
- ◉ Les ouvrages de taille moyenne pour lesquels certains éléments ne peuvent être inspectés correctement sans nacelle ou échafaudage/échelle.

Pour les grands ouvrages, plusieurs viaducs ont été inspectés à l'aide d'un drone par un prestataire extérieur. Il s'agit des viaducs d'Onoz, de Sécheval, d'Horion et de Remouchamps. Après avoir réalisé le plan de vol, le drone parcourt les différentes surfaces de l'ouvrage et prend des photos de très haute qualité à intervalle régulier. L'assemblage de ces clichés forme une orthophoto avec tous les éléments de l'ouvrage sur un même plan. La qualité est telle que chaque pixel représente un millimètre carré du pont ! Ensuite, une base de données recense tous les défauts par type et par localisation sur l'ouvrage.

L'inspection de ces quatre viaducs s'est avérée concluante. Malgré les limitations de conditions météorologiques, de batterie et de durée de vol, l'utilisation de drones offre de multiples avantages. Notons la visualisation précise des zones difficiles d'accès, l'analyse globale de l'ouvrage, la rapidité d'exécution ainsi que les risques réduits pour les inspecteurs. Les orthophotos obtenues permettent également une documentation numérique précise des défauts détectés dans une base de données.

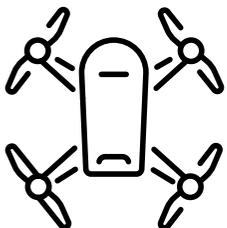
Le SPW Mobilité et Infrastructures a, dès lors, entamé un nouveau marché pour réaliser une inspection similaire des viaducs d'Houffalize, de Viesville et de l'Eau d'Heure. L'inspection des premiers viaducs a été réalisée pour un budget de 97.000 € TVAC.

Pour les ouvrages de taille moyenne, la direction de l'Expertise des ouvrages a acheté un drone de petite dimension. Contrairement aux drones d'inspection des grands ouvrages qui peuvent peser jusqu'à 25 kg et dont l'utilisation dépend d'un pilote qualifié.

Grâce à sa facilité d'utilisation, plusieurs inspections ont été réalisées en 2023 comme :

- ◉ La détection d'une défaillance d'un ancrage des câbles de la tour de Wideumont ;
- ◉ L'inspection des faces inférieures des voûtes pour la réhabilitation du pont-barrage de Monsin ;
- ◉ L'orthophoto des piles du viaduc d'Huccorgne ;
- ◉ La réalisation du modèle 3D de la statue du Cheval Bayard pour la restauration des mosaïques disparues.

En 2024, plusieurs directions territoriales recevront un drone pour effectuer les futures inspections.



**Pour réaliser ces inspections, la direction de l'Expertise des ouvrages a acheté un drone de petite dimension.**



# DIGITALISATION DES FORMATIONS TECHNIQUES À DESTINATION DES AGENT

## Direction de l'Expertise des ouvrages

Depuis de nombreuses années, la direction de l'Expertise des ouvrages s'implique dans l'organisation de formations techniques à destination des agents du SPW Mobilité et Infrastructures. Citons, par exemple, la journée d'information sur les ouvrages d'art (JOA), les formations pour les inspecteurs de ponts ou les journées d'échanges d'expériences.

C'est dans ce contexte qu'un projet-pilote, repris dans le Contrat d'Administration, lui a été confié. Celui-ci vise à mettre en place des formations techniques sur les ouvrages d'art à destination des agents du SPW Mobilité et Infrastructures. L'objectif est d'utiliser de nouvelles technologies et de nouvelles techniques pédagogiques afin de les rendre plus accessibles.

Le projet-pilote s'est déroulé en plusieurs phases :

- ⦿ La première a consisté à intégrer la plateforme de l'École d'Administration publique (EAP) et d'y introduire un nouvel "onglet" dédié aux formations techniques destinées spécifiquement aux agents du SPW Mobilité et Infrastructures. En 2021, le premier cycle de ces formations a été lancé à destination des inspecteurs de ponts ;
- ⦿ Rejoindre la plateforme de l'EAP a simplifié et automatisé plusieurs aspects de gestion et de coordination des formations. Notamment, les inscriptions des agents, les envois des convocations, les attestations de suivi, les fiches d'objectifs pédagogiques, les synthèses des contenus de cours, etc. De plus, chaque formateur est suivi par une équipe de deux ingénieurs de la direction de l'Expertise des ouvrages afin d'apporter une guidance technique et pédagogique ;



**Au sein de la direction de l'Expertise des ouvrages, trois personnes travaillent à temps partiel sur ce projet.**

- En parallèle, la deuxième phase s'est déroulée avec un groupe de travail constitué d'ingénieurs dirigeants, de surveillants de chantier et d'agents du département Expertises techniques et géotechniques. L'objectif était de définir plus précisément, avec l'appui d'un consultant spécialisé, les besoins et les attentes des agents en matière de formations techniques ainsi que la méthodologie à adopter. Une nette préférence s'est détachée pour les formations asynchrones, donc consultables à tout moment ;
- La troisième phase, toujours en cours, s'est organisée avec différents prestataires et partenaires afin de répondre à ce besoin. Citons notamment, la réalisation d'un marché afin de digitaliser trois modules de cours sur les joints de dilatation en collaboration avec la société Animédia, le partage d'informations techniques avec le CEREMA et la collaboration avec l'Université de Liège pour le développement de deux cours spécifiques ;
- En interne, une formation Powerpoint sur les ouvrages en maçonnerie a été développée. Celle-ci se base sur la création de vidéos spécifiques à ces ouvrages en s'appuyant sur des dossiers de documentation complémentaire et sur des fiches de retour d'expérience pratique. Plusieurs agents ont également suivi une formation à l'outil ISpring. Cette application Powerpoint digitalise les formations en ajoutant des interactions avec les apprenants.

Ces différentes phases ont permis la validation des méthodes pédagogiques des futurs modules ainsi que de quantifier le temps et le coût des techniques de formations asynchrones adaptées à nos ressources.

Au-delà de ce processus, un outil formatif innovant est en cours de développement. Il s'agit de modules d'immersion 3D pour permettre aux nouveaux inspecteurs de ponts de se former de manière totalement indépendante en se mettant en situation à distance. Différents types de ponts seront ainsi modélisés, ce qui permettra aux candidats d'appréhender ces ouvrages et leurs défauts potentiels. En complément à cet outil, une fiche d'analyse de risques a été développée pour qu'ils puissent s'habituer à préparer les futures missions d'inspection sur le terrain.

Ce projet-pilote ambitieux est développé pour devenir pérenne et agile de manière continue. Actuellement, trois personnes travaillent à temps partiel sur ce projet au sein de la direction de l'Expertise des ouvrages. Le développement des différentes formations prendra plusieurs années. À terme, l'expérience acquise servira à élargir le cercle de formations à d'autres domaines techniques (routes, ouvrages hydrauliques, électromécanique...).

***Les missions du SPW Mobilité et Infrastructures vous intéressent ?  
Retrouvez ici notre livret missions***





---

**Editeur responsable**

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

**Juin 2024**

**Photos**

©SPW Antoine Poulin • ©SPW Jean-Christophe Sainte • ©SPW Pierre-Michaël Warnier • ©SOFICO/MDetiffe  
©Colas • ©TEC • ©SPW • ©AdobeStock

**Dépôt légal**

D2952-8917 (N)

[www.wallonie.be](http://www.wallonie.be) • <https://mobilite.wallonie.be> • <https://infrastructures.wallonie.be>

