967 (2013-2014) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2013-2014

3 FÉVRIER 2014

Rapport d'activités et comptes pour l'année 2012 de la Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO) *

Audition :

– de M. Langendries, Président de la SOFICO;
– de M. Dehalu, administrateur délégué de la SOFICO.

RAPPORT

présenté au nom de la Commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine

par

Mme Fassiaux-Looten

6e session de la 9e législature
* Voir CRIC (2013-2014) – N° 78
CRAC (2013-2014) – N° 78

site internet : www.parlement-wallon.be
courriel : mail@parlement-wallon.be

Mesdames,

Messieurs,

Votre commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine s'est réunie le 3 février 2014, afin d'examiner le Rapport d'activités et les comptes pour l'année 2012 de la Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures (SOFICO) et de procéder à l'audition de Messieurs Langendries et Dehalu, Président et administrateur délégué de la SOFICO ([1]).

([1]) *Ont participé aux travaux :* MM. Bastin, Binon, Mme Cassart-Mailleux, MM. Crucke, Desgain (Président), Mme Fassiaux-Looten (Rapporteuse), M. Lenzini, Mme Linard, M. Mouyard, Mme Morreale (art.40.4), M. Tanzilli.

A assisté aux travaux : M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.

1. EXPOSÉ DE MM. LANGENDRIES ET DEHALU, PRÉSIDENT ET ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE LA SOFICO

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, remercie les commissaires pour l'invitation, c'est pour lui un plaisir renouvelé de présenter le rapport d'activités de la SOFICO, c'est la deuxième fois que M. Langendries et lui-même viennent en Commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine.

Les comptes à examiner sont les comptes de l'année 2012, mais l'orateur déclare qu'il actualisera ses propos à la fin de l'année 2013, de manière à fournir une information tant au travers des documents transmis que des dernières données, ce qui permettra de mieux voir l'activité de la SOFICO.

Les comptes 2012 de la SOFICO se terminent à l'équilibre. Une marge de 1,1 million d'euros a été établie en réserve légale. Les comptes ont été approuvés par la Cour des comptes et, le 29 mars 2013, par l'ensemble du collège des commissaires et par le conseil d'administration. Le Gouvernement wallon les a approuvés, au travers de l'actionnaire qui le représente, lors de l'assemblée générale du 26 avril 2013.

La SOFICO assume, depuis l'année 2000, la gestion des trois ouvrages principaux qui ont justifié sa création en 1994. La gestion de ces trois ouvrages, qui sont actuellement ouverts à la circulation, est optimale puisque le tunnel de Cointe enregistre une fréquentation qui est passée de 40 000 à 85 000 véhicules par jour. L'autoroute A8 est passée de 5 000 à 22 000 véhicules par jour avec un fort trafic logistique, et les ascenseurs de Strépy enregistrent un trafic de 30.000 à 240 000 tonnes par mois, ce qui fait que cette jonction voit son tonnage multiplié par huit.

Les chaînons manquants

Par ailleurs, outre la gestion des chaînons manquants déjà ouverts à la circulation, la SOFICO poursuit l'achèvement de son programme de construction des chaînons manquants et entame également celui de la réhabilitation du réseau structurant dans le cadre du plan routes qui lui a été confié.

L'intervenant aborde successivement les différentes jonctions.

Tout d'abord, le chaînon manquant de la quatrième écluse de Lanaye voit les travaux de génie civil se poursuivre régulièrement, mais la SOFICO a rencontré des difficultés essentiellement liées à la géotechnique :

– la perméabilité des sols qui a engendré des difficultés de réalisation de l'enceinte étanche de la zone des travaux;

– les terrassements plus compliqués dus à la présence d'une quantité importante de vase à excaver;

– la mise en place fort complexe d'un pont métallique;

– les travaux complémentaires qui ont nécessité de tenir compte des entreprises qui se trouvaient le long de ceux-ci et notamment l'entreprise Imerys. Des solutions ont été trouvées pour ne pas perturber la gestion de cette entreprise.

Au 31 décembre 2013, le retard dans ces chantiers était estimé à huit mois, dont deux pourront être rattrapés. Toutefois, il était convenu avec le gestionnaire, l'entreprise BESIX, de terminer l'écluse de Lanaye pour l'année 2015, en reportant simplement en 2016 les travaux d'aménagement.

La découverte d'hétérogénéité géologique a généré des imprévus à l'écluse d'Ivoz-Ramet, qui sont en train d'être contenus. Une inondation a eu lieu en 2013 due aux grandes intempéries. Toutefois, l'écluse devrait être opérationnelle au cours de l'année 2015. Fin 2014, la SOFICO atteindra une cinquantaine de millions d'euros pour ce chantier, soit plus ou moins 5/6 de l'enveloppe prévue, correspondant plus ou moins à 55 millions sur les 62 millions d'euros de chantiers couverts, en partie, par la Commission européenne à concurrence de 21% et par la BEI pour 50%.

La troisième écluse à réhabiliter sur la basse Meuse est l'écluse d'Ampsin. La SOFICO est au stade des études, étant entendu que sa construction devra être entreprise une fois que les deux premières écluses seront terminées. La SOFICO ne connaît pas de grosses difficultés pour la poursuite des études, si ce n'est les traditionnels recours standstill qui ont été générés et sur lesquels la Sofico est en train de travailler. L'objectif demeure de réaliser les travaux en 2016, au terme de l'achèvement des ouvrages précédents qui permettront de mettre la Meuse au gabarit de 9 000 tonnes jusque Namur.

Enfin, dans le cadre des chaînons manquants routiers, la SOFICO et la Région wallonne, pour aboutir au lancement des premiers chantiers du contournement de Couvin (E420) ont dû venir au bout de nombreux écueils administratifs, dont les derniers en date sont les séquelles de l'annulation par la Cour constitutionnelle du décret DAR.

La phase 2 est en cours dans le cadre de l'exécution normale des chantiers, c'est-à-dire la section entre Couvin et la frontière française, pour un montant estimé de 66 millions d'euros. Celle-ci a été approuvée par le conseil d'administration, le 24 janvier 2014, en même temps que la conclusion du prêt BEI. Cette deuxième phase devrait débuter dans le courant du deuxième trimestre 2014. Le coût des chantiers s'élève à 146 millions d'euros. Fin de l'année 2015, la SOFICO devrait avoir exécuté deux tiers du chantier, ce qui permettra de se mettre en phase avec les travaux qui se terminent de l'autre côté de la frontière française, sur l'A34, et doivent être réalisés par les autorités françaises depuis Reims jusque Brûly, à la frontière belge.

Au total, le programme des chaînons manquants se poursuit avec une réelle volonté de terminer les chantiers aux dates prévues, ce dont témoigne le rythme d'exécution des chantiers, engagés à 91,23%, avec la

perspective d'ouvrir les ouvrages en 2015 et le chantier de Couvin en 2016. Et cela si possible, sans contentieux dans la mesure où la SOFICO essaie systématiquement de clôturer ses chantiers sans le moindre litige, en essayant d'instaurer un système préventif des conflits par un dialogue permanent avec les entreprises.

Le réseau structurant

Le deuxième volet des compétences de la SOFICO concerne le réseau structurant, pour lequel il faut constater que l'effet de consolidation de la SOFICO s'est manifesté à ce jour modérément et que l'objectif 2015 reste, malgré tout, à portée de mains.

En effet, 434 millions d'euros de chantiers sont soit clôturés, soit en cours d'exécution. Plus de 4/5 du programme ont été initiés et sont en cours d'exécution pour une finalisation en 2015. Ils seront complétés d'ici deux à trois mois par 120 millions d'euros de dossiers complémentaires pour atteindre l'objectif escompté de 554 millions d'euros, qui peuvent se répartir en deux masses :

– 500 millions d'euros pour les plans routes approuvés par la BEI;
– 54 millions dans le cadre d'un programme spécial de sécurisation des routes régionales initié par la SOFICO, mais que la BEI ne pouvait rencontrer, puisqu'elle n'intervient que sur le réseau transeuropéen de transport.

L'orateur aborde ensuite chacun des couloirs qui correspondent aux réseaux structurants, de manière à préciser leur état d'avancement.

Pour le couloir n°1, Tournai-Mons-Bruxelles, d'importants chantiers arrivent en fin de *masterplan*. Cette situation provient essentiellement de la réorganisation des effectifs de la Direction territoriale de Mons qui a dû faire face à de nombreux départs avec, notamment, la mise à la retraire du directeur et de certains ingénieurs. Il s'est avéré nécessaire de reconstituer une nouvelle équipe pour prendre le relais afin de finaliser les derniers projets en cours du masterplan.

Le plan routes a permis de réhabiliter à ce niveau 74 kilomètres des 11% que constitue la part qu'occupe la zone de Tournai-Mons dans le cadre du masterplan, avec le but d'atteindre l'objectif de 91% de réalisation en 2014.

Sur ce corridor, les projets suivants peuvent être cités :

– la réfection des voies autoroutières entre Houdeng et Obourg sur la E19;
– la réhabilitation de la section du ring « zéro » à hauteur de Bruxelles qui s'est terminée en 2012;
– la réhabilitation entre Hensies et Saint-Ghislain qui doit débuter prochainement;
– et sur l'E429, la réhabilitation entre Kain et Lamain, dans les deux sens de circulation qui est également prévue dans le courant de l'année 2014.

Le couloir n°2 Bruxelles-Arlon est le couloir le plus long, c'est celui sur lequel les investissements prévus sont les plus faibles pour une raison historique : une bonne partie de la réhabilitation de l'E411 et de l'E25 s'est déroulée entre 2003 et 2006, et 145 millions d'euros y ont déjà été investis. Pour l'instant, la SOFICO a réhabilité des jonctions supplémentaires qui représentent un taux d'atteinte des objectifs de 79%. Parmi les jonctions le plus en vue figurent la N4 entre Courrière et Emptinne et le viaduc de Beez sur lequel les joints de dilatation seront terminés en 2014.

Force est de reconnaître que la SOFICO a procédé en plus sur la N4 et l'E411 à la réhabilitation de très nombreux ponts. La liste de tous les chantiers jointe aux documents remis aux commissaires leur permettra d'en prendre connaissance.

Ce corridor comprend également un nouveau projet qui a été soumis récemment à la SOFICO : le contournement de Wavre qui permettra d'améliorer les accès au zoning - particulièrement dans la zone proche de GSK - et la mobilité de l'ensemble du secteur.

Le couloir n°3 concerne la section Couvin-Bruxelles. Dans ce cadre, la SOFICO a traité 40 kilomètres qui correspondent à 16% du corridor. Deux des onze phases des travaux de réhabilitation de sécurisation de la N5, entre Couvin et Tarcienne, sont prévues dans le plan routes pour un montant d'environ 20 millions d'euros. Il y a lieu d'ajouter à cette jonction le contournement de Couvin pour lequel des solutions devront être apportées à l'approche de Charleroi, car il est clair que plus on se rapproche de Charleroi, plus les abords de la N5 sont urbanisés et plus la situation se complexifie. La sécurité des usagers et des riverains de la N5, est un élément important dont il faudra tenir compte dans les choix stratégiques à retenir pour drainer, en toute sécurité, le trafic qui sera généré, lorsque l'on rejoindra le ring 3 et le ring 9.

Un des chantiers particulièrement importants sur cette jonction est la réhabilitation du ring 3 dans sa partie aérienne. Le ring 9 sera aussi réhabilité au niveau du pont de l'abeille, des viaducs, des zones 7, 8 et 9, ainsi que la route N5-158 de l'aéroport.

Le couloir transversal n°4 Tournai-Verviers est un couloir pour lequel une très grande énergie a été déployée. Il couvre environ 30% des chantiers de réhabilitation de l'E42 dans le masterplan. Il couvre une zone de 1 200 kilomètres, dans les deux sens de circulation.

Les objectifs à atteindre dans ce couloir, notamment en matière de mobilité et de sécurité, reposent principalement sur la création de la troisième bande de circulation sur l'E42 entre Daussoulx et Sambreville et entre Andenne et Saint-Georges. Cet élargissement correspond, par ailleurs, à la volonté d'harmonisation de l'ensemble de l'E42 déjà à trois bandes de circulation entre Saint-Georges et Liège, Hautrage et Houdeng et de l'A501 à Sambreville.

Faute de moyens suffisants dans le cadre de l'enveloppe impartie à la SOFICO qui se limite volontairement à 500 millions d'euros, les sections Daussoulx-Andenne et Houdeng-La Louvière devront être programmées dans le cadre d'un nouveau programme.

Le plan routes a également permis de recouvrir en béton armé continu l'autoroute E42 entre Recht et Polleur sur 52 kilomètres et de procéder à la réhabilitation de la N62, du moins pour les parties qui se trouvent inscrites dans le cadre du réseau structurant.

L'avant-dernier couloir est le couloir Aachen-Bruxelles. Il comprend 240 kilomètres dans les deux sens cumulés. L'objectif est de réhabiliter 17% de ce corridor, soit près de 39 kilomètres de voirie le long de l'E40 entre Aachen, Liège et Bruxelles. Parmi les travaux réalisés et les projets en cours, des améliorations sont attendues sur cet axe, notamment en matière de mobilité, par le renforcement structurel. Cela repose, en grande partie, sur la réhabilitation de certaines sections particulièrement difficiles, à l'époque, mais qui ne le sont plus aujourd'hui, de Waremme-Berloz ou Melen-Cheratte.

La Sofico procédera également à la réfection des viaducs surplombant la Meuse et le Canal Albert à Herstal, ce vaste chantier porte notamment sur le renforcement structurel des viaducs sur lesquels il est prévu d'ajouter une bande de circulation en direction d'Aachen, améliorant ainsi les conditions de circulation sur un axe dont le trafic est supérieur à 100 000 véhicules par jour.

Le plan routes a aussi permis de finaliser la reconstruction du viaduc de Boirs, dont la deuxième phase devrait se terminer dans le courant du mois d'avril et de mettre à l'étude le projet visant à améliorer l'accessibilité de l'extension du zoning des Hauts-Sarts à Oupeye prévue pour 2015.

Pour terminer, le sixième couloir, Arlon-Liège, comprend l'E46 Sedan-Liège et l'E25 Maastricht-Liège. Sur les 500 kilomètres, dans les deux sens cumulés, le plan routes ambitionne de réhabiliter 66 kilomètres, soit 18% du total.

Il faut également signaler que, dans les années 2003 à 2006, l'E25 et l'E411 sur ces jonctions ont bénéficié de plusieurs chantiers relativement conséquents qui ont permis la réhabilitation complète de l'autoroute entre Werbomont et Neufchâteau sur deux fois 67 kilomètres.

Dans le cadre de ce plan routes, d'autres sections de l'E25 ont été traitées, notamment entre Sprimont et Werbomont et entre Tilff et Embourg à la sortie de Liège, mais également la réhabilitation de l'aire autoroutière de Noidré à Sprimont.

En conclusion, pour le réseau structurant, tous les efforts fournis, dans le cadre du masterplan, devront nécessairement se poursuivre au travers d'un nouveau masterplan qu'il conviendra de mettre sur pied le plus rapidement possible afin de pouvoir réhabiliter l'ensemble des ouvrages qui n'ont pas pu être pris en considération dans le cadre de ce masterplan, l'objectif étant de tendre dorénavant vers un entretien préventif et non plus curatif, de manière à prolonger significativement la durée du réseau par un coût global moindre.

Les outils de hiérarchisation et de planification des travaux devront être alimentés par des données remises à jour et qui correspondent à la réalité du terrain. Pour ce faire, il est indispensable d'avoir une bonne connaissance de la structure des chaussées. Des investigations claires, complètes et planifiées seront le fondement du système qu'il conviendra de mettre en place. La SOFICO s'y emploie actuellement dans le cadre d'un nouveau logiciel. Sur base de données correctes, les dimensionnements pourront être optimisés, mais également les budgets et les estimations.

L'évolution des recettes de la SOFICO

M. Dehalu termine son intervention par trois focus particuliers qui concernent tout d'abord l'évolution des recettes propres de la SOFICO.

La SOFICO n'a pas manqué de dynamisme pour valoriser le domaine qui lui a été confié et les recettes qui y sont attenantes ont été multipliés par deux en moins de dix ans, ce qui a permis de lancer le Plan routes en quasi-autonomie, en s'appuyant sur des financements de la BEI du moins temporairement.

Les recettes propres de la SOFICO ont aussi permis de générer, outre l'autofinancement des dépenses du secteur, de nouvelles initiatives propres au domaine lui-même par le renouvellement des aires de Saint-Ghislain, Verlaine et Barchon, la création de plus de 525 emplacements supplémentaires pour les poids lourds. En comparaison, la Région flamande a créé 323 emplacements nouveaux. La SOFICO a prévu 200 nouveaux emplacements à Verlaine, 30 à Couthuin, 140 à Barchon, et 150 sécurisés à Wanlin. Ce qui permet d'augmenter les capacités d'accueil de tous les parkings wallons pour les poids lourds dans des secteurs ou des zones particulièrement sensibles, de plus de 17%, les portant ainsi à 3 600 emplacements.

Simultanément, une dynamique nouvelle a été mise en place dans le cadre des parkings de covoiturage avec des initiatives à Ittre, Luttre, Andenne et Battice.

La SOFICO a poursuivi les projets de centrales hydroélectriques dont les études d'environnement viennent de se terminer de manière à pouvoir équiper la Haute Meuse de sept centrales, la Basse-Sambre de six centrales pour une capacité globale de 60 millions de kilowatts-heures par an, ce qui équivaut à la consommation moyenne de 20 000 ménages.

Le réseau de fibres de la SOFICO, outre les fonctionnalités de gestion du trafic, assure actuellement plus de 600 connexions et relie les administrations, les hôpitaux, les universités et les hautes écoles wallonnes, mais aussi les centres audiovisuels de la RTBF et de la BRF et 42 parcs d'activité. Deux cent cinquante-sept pylônes multi-opérateurs ont été placés le long des autoroutes et du réseau fluvial et, très prochainement, seront lancées les premières expériences de grand éolien, mais également de petit et de moyen éolien.

La dette de la SOFICO

L'endettement de la SOFICO, au 31 décembre 2013, atteint 249 millions d'euros. Cet endettement est constitué d'un montant de 49 millions d'euros qui est le reliquat du montant emprunté entre 1994 et 2006 dans le cadre des premières missions de la SOFICO : E25-E40, A8, Canal du Centre, réhabilitation E411-E25 entre 2003 et 2006. En 2016, il sera complètement résorbé.

Un seul montant de 200 millions d'euros a été emprunté à ce jour dans le cadre des missions confiées à la SOFICO depuis 2010 : le plan routes, les écluses de Lanaye et Ivoz-Ramet, l'E420 Frasnes-Bruly.

Le contentieux de la SOFICO

Si l'endettement de la SOFICO est modéré, son contentieux est également maîtrisé puisque, sur une provision de 10 millions d'euros destinée à couvrir actuellement le contentieux, un montant de 1,9 million d'euros hors intérêts a seulement été utilisé. Le contentieux demeure en conséquence contenu dans des limites relativement peu importantes compte tenu de l'envergure des chantiers et des montants en jeu.

Comme signalé lors de la précédente audition de la SOFICO en Commission des travaux publics, le contentieux avec l'administration fiscale relatif au précompte mobilier des aires autoroutières est toujours en cours. Il fait l'objet d'une réclamation en bonne et due forme par la SOFICO dans la mesure où cette dernière considère que les revenus de ses concessions sont le produit de l'exploitation d'un droit réel immobilier et non d'un droit mobilier.

La SOFICO est en appel et assiste du mieux qu'elle peut les concessionnaires qui sont les seuls à avoir fait l'objet de dispositions de la part de l'administration fiscale. La SOFICO doit enregistrer, par voie de conséquence, une diminution de 25% de ses revenus pour les aires autoroutières. Malgré cela, elle est parvenue pour la gestion de ses recettes propres à maintenir le rythme de croissance de ses recettes et de les optimiser dans un cadre qui lui permet d'assurer correctement le suivi financier de tous les chantiers qui lui ont été confiés.

M. Langendries, Président de la SOFICO, déclare qu'il sera plus précis sur un problème particulier qui concerne les modifications apportées récemment au régime de la SOFICO. Il n'est ni inintéressant, ni inutile de rappeler l'historique pour recadrer les différents événements et éléments constitutifs du fonctionnement de la SOFICO.

Depuis sa création par le décret du 10 mars 1994, la SOFICO a toujours été classée en dehors du secteur des administrations publiques par les autorités qui ont été successivement chargées de déterminer ce classement en vertu du règlement SEC 95. Elle relevait du secteur des sociétés non financières publiques.

Elle était considérée comme une unité institutionnelle autonome du Gouvernement, et comme un opérateur marchand, en ce sens qu'elle supporte plus de 50% de ses coûts de production par des recettes marchandes propres. Par conséquent, son endettement ne devait pas être comptabilisé dans l'endettement de la Région wallonne au sens des critères de convergence du Traité de Maastricht, et ses dépenses n'étaient pas des dépenses publiques au sens de ce traité.

Le capital de la société était essentiellement détenu par la Région wallonne. Cependant, une part minime du capital était détenue par des opérateurs économiques, dont le statut, privé ou public, a changé au fil du temps. La Commission européenne a estimé que ces opérateurs étaient de nature privée, de sorte que la Région wallonne aurait confié ses missions à la SOFICO en 1994 de manière irrégulière. Un accord est intervenu avec la commission en 2010 pour demander aux partenaires privés de se retirer du capital de la société; ce qui fut fait, de sorte que celle-ci est devenue purement publique. Le dossier a été classé ensuite par la Commission européenne à cette condition. Le décret a donc été modifié en ce sens.

Il résulte de ce qui précède que la SOFICO est devenue *in house* par rapport à la Région wallonne, ce qui permet à cette dernière de confier des missions à la SOFICO sans devoir les mettre sur le marché.

En mars 2013, l'Institut des comptes nationaux a procédé à la reconsolidation des comptes de la SOFICO avec ceux de la Région wallonne. Il n'est pas inintéressant de signaler que la SOFICO a pris connaissance de ce qui, selon l'ICN, était un avis, mais qui était pour l'orateur une décision, en janvier 2013 par une petite ligne dans une lettre adressée au Gouvernement wallon et qui avait trait à la reconsolidation de la SRI et dans laquelle il était dit qu'il faudrait procéder de la même manière avec la SOFICO.

Dans un premier temps, l'ICN avait estimé que la situation *in house* de la SOFICO devait automatiquement conduire à sa consolidation dans les comptes de la région, et ce, contrairement aux conclusions de l'analyse juridique à laquelle la SOFICO et la région avaient fait procéder au moment du retrait des partenaires privés du capital de la société. Ce retrait avait donné lieu à un nouveau décret et à un accord avec la Commission européenne.

En effet, l'Institut des comptes nationaux déduisait de la situation *in house* de la société qu'elle ne disposait pas de l'autonomie de décision nécessaire dans le régime SEC pour être considérée comme une unité institutionnelle.

La SOFICO a fourni, à ce moment-là, une analyse juridique complète à laquelle l'ICN s'est rangé. L'institut a, cependant, pour d'autres motifs, considéré en 2013 que la SOFICO serait tout de même une unité auxiliaire de la région, parce qu'il s'agirait d'une unité filiale dont les activités seraient, selon l'ICN, strictement confinées à la fourniture de services à l'unité mère - la région - et qu'elle fournirait un service identique à celui fourni précédemment par le SPW. Il convient de noter que l'ICN n'a pas remis en cause le caractère marchand de la SOFICO. Suite à cela, la SOFICO a réagi et a introduit un recours en annulation auprès du Conseil d'État contre cette décision de reclassement.

Outre que la procédure utilisée ne respecte pas les principes de motivation et de bonne et équitable procédure, la décision de l'Institut des comptes nationaux repose, selon la SOFICO, sur des motifs erronés tant en fait qu'en droit qui résultent d'une mauvaise interprétation des règles SEC au regard de la situation de la SOFICO.

La SOFICO ne peut, en effet, pas être considérée comme une unité auxiliaire pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, le règlement SEC 95 définit l'unité institutionnelle comme étant celle qui est en droit de posséder en toute autonomie des biens et des actifs et en mesure d'échanger la propriété des biens ou d'actifs

lors d'opérations réalisées avec d'autres unités institutionnelles. Ensuite, c'est une unité institutionnelle qui a la capacité de prendre des décisions économiques et d'exercer des activités économiques dont elle est tenue pour directement responsable en droit et qui a la capacité de souscrire des engagements, de contracter des dettes et autres obligations et de conclure des contrats en son propre nom. Enfin, elle dispose d'une comptabilité complète ou est en mesure d'en établir une pertinente des points de vue économique et juridique, si cela lui était imposé.

Or, il faut bien constater que l'ICN n'a pas du tout procédé à l'examen de la SOFICO sur base de la définition de l'unité institutionnelle, telle qu'elle figure dans le régime SEC. S'il l'avait fait, il se serait sans doute aperçu que la SOFICO peut acquérir et céder des droits réels immobiliers ou des droits personnels sur des biens immobiliers bâtis ou non bâtis, qu'elle a la possibilité de recourir aux services de tiers, qu'elle peut également participer à des associations ou prendre des participations dans des sociétés commerciales et qu'elle peut conclure toute convention de valorisation commerciale du domaine public routier ou fluvial.

La SOFICO peut également effectuer toutes les opérations financières nécessaires dans le cadre de son objet social, elle dispose d'une comptabilité propre soumise à la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité et aux comptes annuels des entreprises.

La deuxième raison pour laquelle la SOFICO ne peut être considérée comme une unité auxiliaire est liée aux critères utilisés par l'ICN. La SOFICO ne partage pas ces critères de l'ICN, certains sont même quasiment erronés.

La SOFICO preste majoritairement, mais non exclusivement, ses services au bénéfice de la Région wallonne. D'autres opérateurs, qu'ils soient publics ou privés, sont également ses clients. La Région wallonne n'a pas l'exclusivité de ses prestations, ses activités commerciales le démontrent. M. Dehalu en a dressé une liste : la commercialisation d'un réseau de fibres optiques, la concession d'aires autoroutière, la concession de centrales de production hydroélectriques, la concession de pylônes multiopérateurs de télécommunication.

Contrairement à ce qu'affirme l'ICN, la SOFICO ne rend pas un service identique à celui fourni antérieurement par le SPW. D'une part, elle assure, à titre onéreux, des prestations de financement, de construction, d'entretien et d'exploitation de grands projets d'infrastructure. D'autre part, elle assure des activités de valorisation commerciale du patrimoine par la mise en œuvre de projets innovants dans le cadre de nouveaux métiers qui n'ont jamais relevé de l'activité du SPW et selon des méthodes industrielles et commerciales.

La SOFICO fixe, elle-même, ses plans d'investissement par le biais du *masterplan* qu'elle a établi à l'aide d'un outil d'aide à la décision qui permet, en toute autonomie, de prioriser les projets sans qu'ils ne doivent être approuvés par le Gouvernement wallon. En outre, à cette occasion, la SOFICO adopte le cahier des charges de chaque projet individuel en tant que maître d'ouvrage, sans aucune approbation par le Gouvernement wallon.

Enfin, la SOFICO développe, dans ses rapports avec le SPW, une relation de type maître d'ouvrage, maître d'œuvre. En d'autres termes, c'est la SOFICO qui définit ses besoins et les spécifications permettant de les rencontrer. Elle est libre de prévoir l'échéancier et l'ordre de ses investissements en fonction des conventions de péage conclues avec la région.

En conclusion, la SOFICO est, comme elle l'a toujours été, une unité institutionnelle agissant en toute autonomie, au sens du régime SEC, par rapport à la Région wallonne.

Actuellement, la décision est tombée : les comptes de la SOFICO sont consolidés avec ceux de la Région wallonne. Une annulation de la décision de classement par le Conseil d'État pourrait y mettre fin avant que, dans une échéance proche, la SOFICO perçoive les péages routiers c'est-à-dire les prélèvements kilométriques pour les poids lourds prévus au 1er janvier 2016.

La perception des péages directement à charge des usagers transformera automatiquement la SOFICO en concessionnaire de la région selon la définition donnée du concessionnaire par le régime SEC. Toujours en vertu de ce régime, elle devrait être automatiquement « déconsolidée ». Cette transformation consolidera concomitamment son caractère marchand au regard des mêmes règles.

Entretemps, l'endettement de la SOFICO doit désormais être considéré comme de l'endettement public et ses dépenses comme des dépenses publiques. Il faut toutefois noter que les péages payés par la Région wallonne à la SOFICO ne sont plus des dépenses publiques puisque ces dépenses sont faites à l'intérieur du périmètre public. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon a défini l'empreinte maximum que l'activité de la SOFICO peut avoir sur les comptes de la Région wallonne. Cette empreinte a pour effet de limiter sensiblement les investissements d'infrastructures à partir de 2013.

En 2013, la limite était fixée à 99,2 millions d'euros, ce que la SOFICO a respecté puisqu'elle n'a utilisé cette marge laissée par le Gouvernement wallon qu'à concurrence de 86,8 millions d'euros.

En 2014, la marge de la SOFICO s'élève, au-delà de ses moyens propres, à 143 millions d'euros, partiellement conditionnés par la valorisation préalable d'actifs, notamment par la vente du réseau de fibres optiques.

La SOFICO formule le souhait que cette valorisation d'actifs, qu'elle peut comprendre sur le plan budgétaire, ne remette pas fondamentalement en cause les conditions dans lesquelles elle assure la gestion dynamique du trafic autoroutier dont elle a la responsabilité et qu'elle permette toujours le développement futur, en particulier, des projets d'autoroutes intelligentes et des prélèvements kilométriques qu'elle est en train de mettre en place.

À cet égard, force est de constater que les deux projets sont liés et que les procédures d'attribution se poursuivent de manière à permettre leur aboutissement pour l'année charnière que constituera, pour la SOFICO, l'année 2016. Entre temps, celle-ci compte rappeler ses 20 ans d'existence au mois de juin 2014, ainsi que les réalisations majeures qu'elle a permis de réaliser depuis tant d'années dans l'intérêt des usagers et de l'économie wallonne.

II. ÉCHANGE DE VUES

M. Mouyard remercie les orateurs de la SOFICO pour leur présentation réalisée pour la deuxième année consécutive, elle est utile et permet aux commissaires d'avoir une vision générale de ce qui se fait en matière de travaux publics en Wallonie. Une partie se réalise grâce au budget régional et l'autre partie, pour le réseau structurant, par la SOFICO. En l'absence de ce type de discussion, il est très difficile d'avoir une vision globale.

La présentation couvre les comptes 2012 et le rapport d'activité de l'année 2012, bien que la présentation soit allée un peu au-delà. Lorsque la commission a examiné le budget régional pour l'année 2014 en décembre 2013, l'idée avait été émise qu'il serait intéressant d'analyser, en même temps que le budget régional d'une année, les éléments du budget de la même année de la SOFICO qui pourraient venir alimenter la réflexion sur le budget régional. Le Parlement dispose des comptes de l'année 2012, or l'année 2013 est écoulée et le Parlement a déjà voté le budget 2014.

Il existe un moment charnière dans les travaux parlementaires, c'est le vote sur le budget. L'activité de la SOFICO est importante. A l'avenir, il faudra trouver une solution pour disposer des informations les plus complètes possible sur le budget de la SOFICO lors de l'examen du budget de la Région.

Parmi les documents remis aux commissaires, des tableaux détaillent les chantiers réalisés, mais on n'y trouve pas les chantiers en cours, ce qui serait pourtant bien utile. Un des tableaux globalise l'état des chantiers et leur évolution au 24 janvier 2014. L'évolution montre qu'à l'heure actuelle 206 dossiers ont été traités, en y incluant les dossiers clôturés, en chantier et à attribuer pour un budget global de plus de 554 millions d'euros.

En début de la législature, le prédécesseur de M. le Ministre a présenté le *masterplan* sur la période 2010-2015 et le Plan routes initial se composait à l'époque de 575 dossiers pour un montant de 796 millions d'euros. La BEI avait donné son accord pour octroyer un prêt pour financer 434 projets pour 636 millions d'euros. L'enveloppe a été limitée à 500 millions d'euros et à 416 projets. Ces données ont été adaptées au fil du temps. La dernière actualisation réalisée par la SOFICO date de juin 2013.

Or, actuellement, au début de l'année 2014, la SOFICO a réalisé 206 projets pour un coût global de 554 millions d'euros. L'enveloppe prévue a été atteinte, on est arrivé à quelques millions d'euros près au montant que l'on s'était fixé, mais pour nettement moins de projets que prévu initialement.

Dans un souci de transparence, il serait souhaitable de disposer d'un tableau pluriannuel, année par année, depuis le début du *masterplan*, afin de voir ce qui est encore prévu, d'autant plus que l'idée d'un nouveau *masterplan* a été évoquée. Il est souhaitable que le Parlement dispose d'outils plus faciles à appréhender, sous forme de plans pluriannuels et de projections pour l'avenir.

Un autre dossier de la SOFICO concerne la cartographie stratégique des bruits. Un marché a été attribué, une société évincée a intenté un recours et à l'heure actuelle, le marché n'a pas encore été réattribué. Des précisions s'imposent pour voir où en est ce dossier.

Concernant l'endettement de la SOFICO, le principe de la consolidation de la dette telle que requalifiée par l'ICN est inscrit dans une petite phrase insérée dans un courrier qui avait un autre objet. Cette lettre avait été adressée au gouvernement début 2013 et, même si la phrase était difficile à trouver, à la lecture attentive du courrier, le Gouvernement devait se rendre compte, dès janvier 2013, qu'il y avait une requalification de la dette. L'endettement de la SOFICO atteint 249 millions d'euros, mais les financements reçus de la BEI n'ont pas été évoqués. Ne font-ils pas partie de l'endettement de la SOFICO, alors que c'est de l'argent prêté que l'on va devoir rembourser? Le prêt d'argent doit être placé dans le poste « dettes » puisqu'à un moment donné il devra être remboursé. Or, l'endettement de 249 millions d'euros ne fait aucune référence au financement de la BEI.

A la page 25 du rapport de la SOFICO, il est fait état de la création de 525 emplacements pour poids lourds supplémentaires, portant leur nombre à 3 600, soit une augmentation de 17%. Par contre, c'est aux frontières de la région surtout quand on va vers le Luxembourg et la France que le plus de problèmes se posent puisque dans ces pays,le dimanche, les poids lourds ne peuvent pas rouler, ils doivent donc s'arrêter en Wallonie, et souvent il manque des emplacements aux frontières. Mais M. le Ministre craint un appel d'air si l'on crée trop de places à ces endroits, et que l'on doive finalement en créer sans limites. Les responsables de la SOFICO partagent-ils cet avis?

En page 26 du rapport, comme d'ailleurs dans le rapport précédent, il était fait état de cinq sites retenus par le SPW pour l'installation de centrales photovoltaïques pour lesquelles, à mon avis, aucun soumissionnaire n'a

rencontré les prescrits du cahier spécial des charges. L'intervenant aimerait connaître l'état d'avancement de ce dossier.

Il est aussi souhaitable que la SOFICO fasse le point sur l'avancement de la vente du réseau de fibres optiques dont le montant espéré varie de 63 à 65 millions d'euros et dont une partie pourrait être investie dans la poursuite du Plan Routes.

Concernant le petit éolien, la présentation parle de 257 pylônes multi-opérateurs. Il convient de se demander si ces pylônes multi-opérateurs pourraient également servir au petit éolien.

Le long des autoroutes, M. le Ministre tente de favoriser le petit éolien, mais la SOFICO pense également au grand éolien. Des éclaircissements s'imposent.

De manière générale, certains membres du gouvernement parlent d'un surcoût de 25 à 30% pour le petit éolien par rapport à sa production potentielle. L'orateur s'interroge sur l'avis de la SOFICO, ainsi que sur le calendrier de mise en route du petit éolien.

Un autre dossier évoqué est la création d'une radio inforoute, comme dans d'autres pays. Pour l'éclairage LED sur le réseau structurant, une expérience pilote qui semble concluante a été réalisée sur la N63 à Marche-en-Famenne, elle permettrait de réaliser de belles économies. Que compte faire la SOFICO pour ces deux projets?

Certaines sociétés se plaignent du délai de paiement des services publics. Dans la mesure où la SOFICO fait travailler beaucoup d'entrepreneurs, l'orateur s'interroge sur les délais de paiement afin de savoir si tout se réalise de manière acceptable pour les entrepreneurs.

Une partie du contournement de Couvin bénéficie du financement de la BEI, celui-ci est-il compris dans le financement BEI évoqué ci-dessus ou vient-il en supplément?

Pour la mise à trois bandes de la E42, l'année dernière la SOFICO a réalisé le tronçon dans le sens Sambreville-Daussoulx et le dossier avait tellement traîné que l'on arrivait à la date d'échéance du permis d'urbanisme, ce qui avait nécessité de commencer les travaux juste avant l'hiver. La SOFICO avait compté sur un hiver doux qui aurait permis, en se dépêchant, de réaliser rapidement les travaux afin qu'ils ne soient pas à l'arrêt pendant l'hiver. Le cahier des charges accordait une grande importance au délai de réalisation. L'hiver a été plus mauvais qu'on ne le pensait et les travaux ont dû être arrêtés. Comme il faut maintenant réaliser la mise à trois bandes dans l'autre sens, il convient de se demander si l'on ne va plus tomber dans le même type de problèmes et si le permis d'urbanisme est toujours valable. Dispose-t-on encore d'un peu le temps pour commencer les travaux à un moment propice et donc pas juste avant l'hiver?

M. Binon suppose que les chantiers à attribuer font partie du budget 2012 ou 2013, et non du budget 2014. Il est nécessaire de connaître dans les grandes lignes ce que prévoit le budget 2014. Les comptes à la Région wallonne arrivent parfois très tard et le vote du budget consiste à connaître ce que l'on va prévoir.

L'intervenant voudrait savoir ce que prévoit le budget 2014, et surtout connaître la marge de manœuvre de la SOFICO, notamment pour les chaînons manquants. Parmi ceux-ci, ont été évoqués la liaison entre Tarciennes et Charleroi, le R3, le R9... Entre la SOFICO ou la Région wallonne, il convient de préciser qui a les rênes dans ce dossier, quel est le budget possible et quelles sont les marges de manœuvre pour ce dernier chaînon manquant.

M. le Ministre Di Antonio sait combien quelques parlementaires sont attentifs à ce tronçon. Les commissaires aimeraient connaître les marges de manœuvre budgétaires dont dispose M. le Ministre et si c'est prévu au budget 2014. Parmi les dossiers à attribuer, on ne voit rien, il est souhaitable de savoir où cela en est à la SOFICO. L'ouverture en 2016 du chaînon manquant et le contournement de Couvin va amener des véhicules à la périphérie de Charleroi. Il y a donc un problème à résoudre. Si l'on commence seulement maintenant à penser à des expropriations ou à d'autres choses, on va arriver en 2025 et même au-delà si des recours sont intentés. Des problèmes de fonctionnement ont aussi été cités. Il importe d'avoir la vision des responsables de la SOFICO dans ce dossier.

Mme Linard remercie les dirigeants de la SOFICO d'être à nouveau présents en commission et d'avoir donné une présentation détaillée des différents aspects.

Pour revenir à la requalification par l'ICN, la SOFICO a été intégrée dans le périmètre de la Région wallonne à concurrence de 150 millions d'euros pour 2014. Il convient de se demander où en sont les discussions avec l'ICN, si la SOFICO a pu rencontrer l'ICN, quel est le calendrier et quelles seraient les conséquences de cette requalification, qui est contestée par le Gouvernement wallon.

À partir du moment où une intégration dans le périmètre de la dette intervient, les dépenses que la SOFICO engage pourraient mettre à mal l'équilibre régional. La commissaire demande si une collaboration ou un contrôle a été mis en place pour éviter que l'équilibre soit mis à mal. A partir du moment où cet endettement fait partie du budget régional, il est normal qu'une sorte de contrôle ou de collaboration soit mise en place pour assurer le respect des montants. Pour 2015, des décisions ont-elles été prises qui engageraient déjà le Gouvernement wallon suivant en ce qui concerne la position de l'ICN?

Par ailleurs, il a été décidé de vendre le réseau de fibres optiques à concurrence de 65 millions d'euros. Il est permis de s'interroger sur l'état d'avancement : un appel a-t-il été lancé et le montant espéré sera-t-il atteint?

La Région wallonne, outre la SOFICO, s'est inscrite dans le développement des infrastructures fluviales, vu entre autres l'importance économique du secteur qui, s'il se développe, va diminuer l'impact du trafic des poids lourds sur les routes régionales. Le calendrier de certaines écluses dont celles de Lannaye, d'Ivoz-Ramet et d'Ampsin-Neuville a été précisé. Il y a lieu de se demander si d'autres projets permettront de continuer le développement des infrastructures fluviales.

La liaison Seine-Escaut, par exemple, pourrait faire partie des projets, mais peut-être est-ce uniquement la Région wallonne qui s'en occupe. La SOFICO est-elle sollicitée à un moment ou un autre? Il y en a d'autres de manière globale. La SOFICO va-t-elle continuer à investir dans le développement fluvial? Il est important d'aller vite car des files d'attente se créent à certains endroits et, plus il y a d'attente, moins il y a des rentrées liées aux passages.

L'intervenante aborde alors les routes. Le rapport reçu au préalable et présenté aujourd'hui fait état de 500 millions d'euros pour 416 projets. Aujourd'hui, 206 projets pour 554 millions d'euros ont été annoncés, soit environ la moitié des projets réalisés par rapport à ceux prévus initialement.

L'entretien des routes représente une priorité tant pour la SOFICO que pour la Région wallonne. Malheureusement, on n'arrive pas à rencontrer les besoins et la sécurité. Du retard s'est accumulé avant le début de cette législature, mais aujourd'hui, on n'a pas réussi à le combler. En comparant avec les 146 millions d'euros nécessaires pour le contournement de Couvin, 94 chantiers ont été réalisés avec 150 millions d'euros. Or, 146 millions d'euros pour le contournement de Couvin représentent 146 millions d'euros en moins pour l'entretien du réseau structurant. C'est un choix à opérer à un moment donné, mais l'entretien reste quand même prioritaire pour beaucoup de monde.

Il convient de se demander comment le gouvernement procèdera pour les 210 chantiers qui finalement ne sont pas repris dans le budget de 554 millions d'euros. Comment réussira-t-il à mener à bien ce qui a été prévu?

Par ailleurs, Mme Linard remercie pour le détail des chantiers qui a été fourni.

Le rapport met en évidence que le réseau wallon est fortement impacté, peut-être plus que d'autres et pour des raisons différentes, par le trafic des poids lourds, entre autres vu la position centrale de la Wallonie en l'Europe. Le réseau wallon est fort utilisé par les poids lourds et s'abîme plus vite qu'un réseau qui ne rencontrerait pas les mêmes conditions. Il convient de se demander si des projets sont à l'étude pour diminuer le trafic de poids lourds et où en est la réflexion sur le prélèvement kilométrique. Ce prélèvement amènerait des entrées financières supplémentaires qui aideraient à régler les problèmes d'entretien et de réfection.

Les 520 places en plus sur les aires autoroutières, avec un total de 3 600 en 2013, constituent-elles l'entièreté des places que l'on souhaite construire ou ne s'agit-il que d'une partie d'entre elles? C'est une augmentation de 17%. M. le Ministre a raison quand il dit que plus on fait de places, plus il y aura des camions. C'est un appel d'air, comme les places de parking autour des gares : plus on crée de places, plus il y aura de citoyens pour les occuper. Y a-t-il une réflexion à ce niveau ou d'autres projets?

Mme Linard rejoint les orateurs dans l'idée de poursuivre la création de places de covoiturage car c'est aussi une manière de désengorger les routes.

L'augmentation des places dans les aires de parking est aussi une bonne chose car lors des circonstances hivernales que l'on a pu connaître à certains moments, les camions ont pu être mis sur le côté. C'est une des réflexions qui ont été menées en commission.

Mme Morreale remercie MM. Dehalu et Langendries pour l'exposé du rapport d'activités de la SOFICO. La SOFICO a prouvé par le passé toute son utilité, notamment, avec la réalisation des chaînons manquants. Sans cet outil, un certain nombre de réalisations, voire d'énormes chantiers, n'auraient pas pu être possibles. Il faut le souligner. Les chantiers qui sont mis en œuvre actuellement soulignent l'urgence d'une action concrète et en profondeur sur le réseau structurant, mais pas uniquement.

La SOFICO est financée d'une part, par le Fonds de péage des avaries et d'autre part, par une dotation de la région, notamment sous forme de redevance d'utilisation de la liaison E25-E40. L'oratrice demande si les projets A8 et E25 ont été amortis depuis leur entrée en service, à quelle hauteur se porte l'autofinancement de la SOFICO et le financement auprès des banques, quels sont les montants mis en réserve, en trésorerie et éventuellement placés, dont dispose la SOFICO et sur quelle base ces montants sont évalués et calculés.

La Région wallonne manque cruellement de moyens pour l'entretien de son réseau secondaire, mais aussi des ponts. On a beaucoup travaillé sur le réseau structurant, mais beaucoup moins sur les ponts pour lesquels il serait utile d'envisager un plan d'investissement pluriannuel. Il faudrait prévoir quelques milliers d'euros en plus pour leur entretien, ce qui n'est pas négligeable.

Dans le cadre des travaux sur le réseau structurant, la commissaire demande si on envisage de revoir systématiquement l'éclairage sur les routes réfectionnées, puisque différents dispositifs d'éclairage en Europe ont été envisagés, et particulièrement celui de la Grande-Bretagne qui se trouve au sol, ce qui permet de ne pas avoir un coût trop important en termes de construction.

Si l'on n'a pas de diminution du nombre de poids lourds sur le territoire parce que la Wallonie se situe sur un nœud au niveau européen, ce qui fait aussi sa plus-value et permet son développement économique, il y a lieu de demander si une contribution est envisagée éventuellement proportionnelle à l'usure des passages puisqu'une voiture n'abîme pas la route de la même manière qu'un poids lourd.

Depuis un certain temps, la SOFICO veut placer des centrales hydroélectriques mobiles dans le cadre des concessions de services sur la Haute-Meuse, sur la Sambre, mais aussi sur l'Ourthe. Or, Monsieur Dehalu ne les a pas évoquées sur l'Ourthe dans le cadre de son intervention. La commissaire s'interroge sur les difficultés pour lesquelles ces barrages n'ont pas encore pu voir le jour et sur le calendrier prévu pour leur réalisation.

M. Bastin se joint à ses collègues pour remercier la SOFICO pour le rapport et les présentations.

Le commissaire s'interroge sur l'impact du cahier des charges type Qualiroutes sur le coût des chantiers?

En page 26, le rapport précise que dès la mise en œuvre du projet de péage routier, la SOFICO deviendra un concessionnaire, ce qui entraînera des impacts sur le régime SEC. Il y a lieu de se demander si ce régime permettra de maintenir la relation in house de la SOFICO, et *ipso facto* de sortir son endettement de la dette la Région wallonne.

Il y a lieu de s'assurer que la vente du réseau de fibres optiques soit bien prévue comptablement en 2014, puisque le montant des investissements potentiels y est lié.

En outre, il est souhaitable de faire le point sur « l'autoroute du vent », sur le petit et grand éolien et le calendrier prévu.

Enfin, l'intervenant demande si des réflexions sont en cours concernant un nouveau *masterplan* et la future identification des chantiers à réaliser.

M. Langendries, Président de la SOFICO, répond à Mme Linard que la SOFICO a eu une rencontre avec l'ICN à la suite de ce qu'il appelle « la décision de l'ICN ». L'ICN se retranche toujours derrière la définition en précisant que c'est un avis, mais celui-ci a été transmis à Eurostat.

Compte tenu de cette décision, la SOFICO a demandé à rencontrer l'ICN pour aborder les arguments et les contre-arguments par rapport aux considérations de son avis à Eurostat et pour souligner, tout d'abord, que la SOFICO a fait l'objet d'une procédure de l'ICN qui était inéquitable et totalement contraire à la forme requise en termes de contacts entre institutions.

Par exemple, la SOFICO s'est rendu compte que l'avis de l'ICN avait été envoyé à Eurostat sans qu'elle en ait connaissance ou sans qu'elle en ait été avertie, ce qui est anormal dans une telle procédure. Un questionnement est opéré par rapport à l'unité institutionnelle visée par un avis qui vaut décision.

Une rencontre a réuni la SOFICO, l'ICN et des représentants du Gouvernement wallon. Elle a donné lieu à une répétition d'arguments, d'abord erronés, et ensuite au maintien d'une position ou d'un positionnement qu'il semblait criminel de remettre en cause.

La SOFICO n'a pas accepté « cet avis » et a décidé à l'unanimité d'intenter un recours au Conseil d'État, ce dont elle a fait part au Gouvernement wallon comme unité institutionnelle indépendante du Gouvernement wallon par rapport à ce type de décision. La SRIB a donc également déposé un recours au Conseil d'État. La SOFICO ne peut préjuger quel sera l'issue du recours, mais elle est persuadée que cela va prendre du temps. L'orateur n'est pas persuadé qu'il y a, au Conseil d'État, des auditeurs ou des conseillers à ce point spécialisés pour pouvoir aller vite dans ce dossier, par rapport à la forme et au fond, il pense que la SOFICO a des chances de gagner.

Par rapport à « l'avis qui vaut décision » qui requalifie la SOFICO, son engagement de dépenses ne peut pas déranger l'équilibre régional. Elle a, en 2013 et en 2014, reçu le montant de son empreinte pour ces deux années, elle s'est reconsolidée en 2013 et n'a pas dépassé le montant, mais se trouve légèrement en dessous. Pour 2014, le montant décidé par le Gouvernement wallon en termes d'empreinte s'élève à 143 millions d'euros, moins le montant estimé de 65 millions d'euros, ce qui donne à la SOFICO un montant de 78 millions en termes de prudence. C'est sur base de ce montant qu'il faut travailler.

En ce qui concerne la vente du réseau de fibres optiques, les travaux sont en cours pour déterminer précisément quelle valeur on peut lui donner. Il a été estimé à 65 millions d'euros dont question ci-dessus, mais il faut savoir quelle est sa valeur précise. Des travaux effectués en coordination avec les cabinets concernés, à savoir les travaux publics et les télécommunications, la SOFICO et le SPW, ainsi que des cabinets d'avocats et une société d'audits permettent de mettre, sur le marché, un appel d'offres qui soit sérieux, complet et qui puisse approcher les montants estimés par le Gouvernement wallon.

Un comité de suivi composé de l'ensemble des institutions précitées s'est déjà réuni, avec pour premier objectif de définir ce qu'est le réseau de fibres optiques qui doit être mis sur le marché. Il y a un certain nombre d'éléments essentiels, le réseau de fibres optiques a de nombreux partenaires publics : la RTBF, la BRF, l'armée, un certain nombre de grands zonings industriels, des universités, et cætera. Il faut donc tenir compte des partenaires et de la manière dont tout cela sera comptabilisé dans le réseau. Les travaux progressent, ils devraient aboutir, dans le courant du mois de mars, à un appel, sur le marché, pour la vente du réseau.

La prudence et l'opportunité commandent que la Sofico ne décide pas, pour l'instant, d'engagements en 2015, puisqu'il faudra qu'une empreinte soit déterminée par un gouvernement.

Quant aux différences qu'il peut y avoir entre les montants de départ, à savoir environ 700 millions d'euros et les 500 dossiers, il faut savoir que lorsque le processus du *masterplan* a été initié, pour un certain nombre de dossiers, on est arrivé au montant de 796 millions d'euros, sur base des éléments fournis par toutes les directions territoriales. Face à un tel appel d'air, en disant qu'il y a 500 millions d'euros prévus sur cinq ans pour le réseau structurant, tous les dossiers qui existaient sur plan ou en projet dans les différentes directions territoriales du SPW sont sortis. Certains d'entre eux dataient de plusieurs années.

Au fur et à mesure de l'actualisation du plan, la SOFICO s'est rendu compte qu'un certain nombre de dossiers devaient être revus. Le pourcentage de dossiers revus à la baisse par rapport aux prévisions du SPW doit correspondre à quelques dixièmes de pour cent. Les dossiers sortant leurs effets ont été revus pour arriver aux chiffres extrêmement précis actuels.

Dans le cadre de l'évolution du plan, la problématique des ouvrages d'art s'est posée. La SOFICO a rencontré des surprises en ce qui concerne les ponts, les ponts étant un des éléments majeurs de l'année 2014.

Effectivement, tous les objectifs fixés n'ont pas été rencontrés, mais le retard était tel qu'il n'était pas pos-

sible de le compenser en cinq ans. Si l'on veut que le réseau soit en ordre, il faudra définir un nouveau plan de cinq ans, dont la raison déterminera le montant. L'orateur ne voit pas comment faire autrement, en précisant que le prélèvement routier dès 2016 servira à l'entretien de l'ensemble des routes wallonnes qui ont été rénovées.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, reconnaît qu'un montant de 796 millions d'euros de dossiers a été proposé par le SPW en 2010, ce qui représentait à peu près 575 projets. La BEI a fait des propositions qui pouvaient aller jusqu'à la prise en charge de 636 millions d'euros de dossiers, mais les capacités d'auto-financement de la SOFICO ne permettaient que 500 millions d'euros. Il est dès lors clair que le nombre de dossiers qui pouvaient être pris en considération ne pouvait plus représenter 575 projets, et il y a eu une décroissance progressive de ces projets, d'autant plus que la SOFICO a pris la précaution aussi de prévoir dans cette enveloppe 50 millions d'euros en provision, parce que tant qu'elle ne possède pas les derniers décomptes, il peut y avoir des surprises de fin de parcours. Dans ce cadre, la SOFICO devait donner toutes les assurances, tant au niveau de son équilibre budgétaire que de celui de la Région, de limiter toute intervention additionnelle par rapport à ce qui avait été prévu. En 2012, la SOFICO a comptabilisé 308 dossiers.

Aux 206 dossiers cités, ont été administrativement et fort logiquement fusionnés 100 autres dossiers pour des projets périphériques aux jonctions qui font l'objet de l'énumération. Les 206 dossiers renferment, en quelque sorte, 100 autres fiches qui avaient été proposées par le SPW, et qui ont été fusionnées du fait de leur proximité par rapport aux autres projets. Il était logique de rédiger des cahiers des charges les plus cohérents possible pour pouvoir les prendre en charge.

Il est certain que la décroissance du nombre de dossiers postulait, dès le départ, la rédaction d'un deuxième *masterplan*, puisque la SOFICO ne pouvait pas prendre en charge la totalité des dossiers, d'autant plus que la BEI était très restrictive pour ses interventions, parce qu'elle s'est centrée uniquement sur les dossiers qui portaient sur le réseau transeuropéen de transport ou sur les routes qui étaient classifiées OCDE. Dès lors, tout en faisant le maximum, la BEI a limité ses interventions à ces deux niveaux, ce qui a obligé la SOFICO à devoir affronter concomitamment des dossiers urgents pour les routes régionales.

Dans ce cadre, la SOFICO a adopté un programme additionnel, au-delà des 308 dossiers cités ci-dessus, de 44 millions d'euros pour des dossiers urgents pour ce qui concerne les routes régionales, ce qui correspond au différentiel actuel : 500 millions de dossiers, auxquels s'ajoute le solde, qui permet d'atteindre 554 millions de dossiers, dont 54 millions concernent essentiellement le programme spécial de réhabilitation ou de sécurisation des nationales.

Le deuxième *masterplan* doit-il être spécifique ou ne sera-t-il que le prolongement du premier *masterplan*? Force est de reconnaître que la SOFICO est parvenue à circonscrire les grands points noirs. Il n'y aura plus de grosses surprises de ce point de vue là. Le futur *masterplan*, si on doit l'envisager, sera plutôt orienté vers l'entretien.

Plutôt que de devoir réhabiliter en profondeur, il conviendra de se concentrer sur l'entretien. La SOFICO a réhabilité plus de 683 kilomètres de chantiers, dans les deux sens cumulés, soit près de 300 km en routes de front, ce qui représente un cinquième des autoroutes wallonnes ou des routes régionales. Il faut maintenant les entretenir dès le départ correctement, aussi bien que les autres parties qui étaient déjà correctes et que la SOFICO n'a pas dû réhabiliter.

Une réflexion aura lieu sur la manière d'appréhender les choses à l'avenir pour orienter plus facilement le travail vers l'entretien et l'intégrer prioritairement dans la dynamique du futur *masterplan*, ou du Plan routes 2 comme M. le Ministre l'a annoncé, une dynamique d'entretien. Ce n'est qu'en cours de route, si la SOFICO remarque qu'il y a encore des tronçons à réhabiliter qu'elle agira dans le cadre de contrats spécifiques passés avec des entreprises.

M. Mouyard note la concordance des chiffres cités par M. Dehalu avec les siens : à l'époque, on parlait de 575 dossiers pour un montant de 796 millions d'euros, puis avec une enveloppe de 500 millions d'euros, on est descendu à 416, puis à 323, et courant de l'année 2012, à 308. Le commissaire est étonné du nombre de 206 dossiers cités, mais il semble qu'il faille y ajouter 100 dossiers qui ont été fusionnés avec les 206 existants.

Il serait dès lors intéressant de disposer de la liste de tous les chantiers afin de pouvoir cerner les fusions qui sont intervenues, avec les données chiffrées relatives aux 100 dossiers précités.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, propose de transmettre la liste des 100 travaux complémentaires pour la joindre au rapport de la commission.

M. Mouyard souligne que ces chantiers ne figurent pas en tant que tels, mais ils ont été réalisés puisqu'ils ont été fusionnés avec d'autres. Il est important de les connaître.

Sur base des explications fournies, le commissaire déduit que le *masterplan* 1, en tout cas en termes de planification est quasiment terminé, sous réserve de quelques marchés encore à attribuer. Donc, la SOFICO souhaite réfléchir à un *masterplan* 2.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, réplique que M. Mouyard a raison, il faut déjà travailler aujourd'hui dans ce sens pour demain. Tous les logiciels professionnels que la SOFICO met en place devront désormais intégrer cette dynamique d'entretien, qui s'ajoutera aux autres dossiers qu'il reste à traiter.

La SOFICO dispose d'une cartographie du bruit pour toutes les routes qui enregistrent plus de 6 millions de véhicules. Un cahier des charges est en cours de finalisation pur établir les cartes de bruit des jonctions de moins de 6 millions de véhicules. Au mois de mars, ce dossier passera certainement au conseil d'administration de la SOFICO, ce qui permettra d'intégrer cette préoccupation dans le cadre du nouveau *masterplan*.

Lorsque la Commission européenne a prévu le prélèvement kilométrique, comme l'a dit M. le Président Langendries, il s'agissait de faire face non seulement aux dégradations des poids lourds, qui sont la source de 90% des dégradations enregistrées sur les routes, mais aussi aux conséquences de la mise en œuvre de deux directives qui vont entrer en application : la directive bruit et la directive sécurité. Il est logique que la Commission européenne ait prévu les moyens de faire face à ces deux obligations qu'elle imposait.

L'endettement de la SOFICO atteint 249 millions d'euros, mais il y a 49 millions d'euros de *phasing out* par rapport aux chantiers entamés depuis 1994. La sortie des emprunts relatifs à la liaison E25-E40, à l'A8 et au Canal du Centre est proche : il ne reste plus que 16 millions d'euros à rembourser, ce qui permet de dire qu'il y a une dynamique qui est mise en place à la SOFICO pour ne pas tirer au maximum les lignes de crédits qui sont les siennes. Dans tous les projets initiés, la SOFICO n'a jamais utilisé la totalité des lignes de crédits qui lui étaient imparties, et fort heureusement car cela libère le budget de la SOFICO mais aussi le budget régional de charges additionnelles. D'autre part, la SOFICO a mis en place une mécanique de résorption volontaire des remboursements d'emprunts dans le cadre de remboursements d'à peu près 16 millions d'euros par an.

Les 249 millions d'euros visent tous des emprunts BEI. La SOFICO n'est jamais allée jusqu'à devoir solliciter d'autres établissements à ce jour. Les 200 millions d'euros d'emprunts contractés actuellement sont des lignes de crédits qui lui ont été dédicacées pour le réseau structurant, mais aussi dans le cadre de la réalisation des ouvrages d'art relatifs au réseau fluvial c'est-à-dire l'écluse de Lanaye et l'écluse d'Yvoz-Ramet. Ce sont ces trois lignes de crédits sur lesquelles la SOFICO se fonde pour l'instant.

Il faut faire preuve de prudence quant à l'évaluation de l'utilisation future des lignes de crédit, parce que force est de reconnaître que la dynamique mise en place est une dynamique qui vise à suivre le rythme des chantiers, et non pas le rythme budgétaire de ceux-ci, ce qui différencie le travail de la SOFICO par rapport au passé et permet de réaliser des économies d'échelle relativement importantes qui représentaient pour les trois premiers chantiers à peu près 30%. En plus des avantages dans le cadre de l'assujettissement à la TVA qui fait que la SOFICO ne paie pas la TVA pendant la période de construction, mais durant la période d'exploitation, et sur une période lissée par la suite, cela explique que la SOFICO dispose de plus de moyens pour travailler sans devoir emprunter.

Des économies d'échelle extrêmement importantes sont donc réalisées, à tel point que le coût des trois premiers chantiers, qui était prévu à hauteur de 50 millions d'euros jusqu'en 2017, a été réduit en 2000 à 35 millions d'euros avec un niveau d'endettement qui permet de se trouver dans une situation fortement assainie puisque la SOFICO n'a quasiment plus d'emprunts qui se rapportent aux ouvrages mis en œuvre. L'avantage pour l'économie est que ces ouvrages ont été mis en circulation 17 ans plus tôt que prévu et le trafic que génèrent le Tunnel de Cointe, l'autoroute A8 et le canal du Centre permet d'affirmer que l'objectif de la Région wallonne et de la SOFICO a été rencontré.

M. Mouyard demande si l'endettement de 249 millions d'euros cité est bien celui relevé après les comptes de l'année 2012.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, précise qu'il s'agit de l'endettement à la fin de l'année 2013.

M. Mouyard demande si cet endettement comprend tout ou partie des 500 millions d'euros BEI pour le *masterplan* actuel.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, réplique que la BEI n'intervient que pour 50%. Les ressources propres de la SOFICO viennent s'ajouter, pendant la période des investissements, aux moyens de la BEI pour 250 millions d'euros, et sur base, à la fin du programme, les moyens propres de la SOFICO servent à rembourser, à leur tour, les apports effectués par la BEI. C'est un comportement vertueux qui permet à la SOFICO de prendre en charge ce montant sans surcoût additionnel.

M. Mouyard demande si les 250 millions d'euros BEI pour le *masterplan* ne sont pas encore présents à l'heure actuelle parce qu'il n'y a pas lieu qu'ils y soient.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond qu'ils y sont en partie.

M. Mouyard demande s'il y a déjà des fonds de la BEI dans le montant de 250 millions d'euros.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond positivement parce que pour tout euro que la BEI apporte, il doit y avoir un euro régional additionnel.

M. Mouyard note que parmi les 249 millions d'euros, M. Dehalu a parlé de 16 millions d'euros qui allaient bientôt être remboursés, mais ce n'est pas pour cela que les 249 millions d'euros vont disparaître, puisque vont venir s'y ajouter, au fur et à mesure de l'évolution des chantiers, le reste des emprunts BEI sous forme d'endettement.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, confirme les propos de M. Mouyard en précisant que les 16 millions d'euros qui servaient à apurer les anciens emprunts serviront, à leur tour, à apurer les nouveaux emprunts, sans surcoût.

M. Mouyard conclut qu'il y aura encore, au cours des prochaines années, une partie des 250 millions d'euros qui arriveront dans l'endettement.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, souligne que proportionnellement à l'ampleur des chantiers, le recours aux emprunts est extrêmement modéré.

Les emplacements supplémentaires pour les poids lourds et les problèmes aux frontières sont extrêmement délicats. L'augmentation de la capacité d'accueil des poids lourds s'avère relativement coûteuse : un emplacement pour un poids lourd se chiffre à 20 000 euros. Un effort particulièrement intense a été consenti par la Région wallonne, qui subit un trafic de transit extrêmement important d'à peu près 30% de poids lourds sur ses

autoroutes, alors que sur les autoroutes traditionnelles, le pourcentage est de 10 à 15%. Il est effectif qu'au-delà de cela, il faut accueillir les poids lourds.

L'accueil des poids lourds a été concentré sur les aires autoroutières qui sont actuellement remises sur le marché : Verlaine, Barchon, un parking additionnel à hauteur de Wanlin. La dynamique mise en place dans le cadre du projet d'autoroutes intelligentes visera à donner une information pour que ces parkings soient de préférence utilisés, et que les poids lourds ne restent plus à l'entrée ou à la porte des frontières, souvent dans des conditions dangereuses, puisqu'ils se garent sur la bande des pneus crevés, que ce soit dans la province du Luxembourg ou à Saint-Ghislain.

Le projet développé dans le cadre du projet d'autoroutes intelligentes visera à partir de 2016 à donner une information aux conducteurs de poids lourds par différents moyens. C'est un des objectifs que compte rencontrer le projet de radio Inforoutes, à savoir créer, avec l'ensemble des partenaires publics et privés, un centre ou un *dispaching* d'informations qui permettra, tant aux partenaires privés que publics, par le biais de leurs canaux traditionnels, d'informer les usagers privés tout d'abord, mais aussi les poids lourds, sur les disponibilités que les parkings offrent à certains endroits, de manière à décongestionner les endroits où une inquiétude se faisait jour régulièrement. De plus, il faut savoir que la Belgique est entourée de pays (Allemagne, Grand-Duché de Luxembourg et France) dont les frontières sont fermées durant les week-ends.

La SOFICO fait en sorte que cette dynamique réponde le mieux possible aux attentes des usagers à partir de l'année 2016 et prépare deux projets en conséquence : un projet d'information via le projet d'autoroutes intelligentes, qui sera mis en place dans le cadre d'un partenariat public-privé, et le projet d'info trafic qui sera également mis en œuvre au travers d'un partenariat avec tous les partenaires qui s'occupent de la gestion routière, que ce soit dans leur rôle de puissance publique ou dans le cadre de conventions contractuelles qu'ils ont conclues avec les différents automobilistes qui se sont raccordés aux différents intermédiaires en la matière.

La SOFICO a lancé il y a cinq ans un projet pilote de centrales photovoltaïques, parce qu'elle pensait que le projet était mûr, dans les emplacements qui pouvaient accueillir ce type de technologie, c'est-à-dire les nœuds autoroutiers de Loncin, Grâce-Hollogne et Daussoulx. Ces points d'accueil étaient extrêmement intéressants, dans la mesure où ils étaient sécurisés et possédaient des cabines et des câbles à haute tension.

Force est de reconnaître que la législation wallonne ne suit pas dans le cadre de projets industriels, la SOFICO ne pouvait pas bénéficier de certificats verts, si bien qu'elle a eu peu de retours de ce point de vue, si ce n'est des conditions qui ont été posées par les soumissionnaires qui lui demandaient de changer ou d'optimiser la législation, ce que la SOFICO ne pouvait pas faire. Ce projet a dès lors été suspendu.

Actuellement, la SOFICO réfléchit dans le cadre d'un projet plus large de production d'énergie douce. Dans le cadre de l'éolien, elle pense pouvoir ouvrir aux différents protagonistes intéressés ses projets de grands, petits ou moyens éoliens, et leur laisser la faculté concomitamment de développer des projets photovoltaïques. C'est actuellement l'objectif de la SOFICO, si ce n'est qu'entre-temps, dans le cadre de la gestion des aires autoroutières, elle a déjà imposé à tous les concessionnaires privés l'autosuffisance énergétique au travers de panneaux photovoltaïques, ce qui est un résultat déjà acquis à ce jour.

M. Mouyard s'étonne que pour le photovoltaïque, la SOFICO ait dû abandonner le projet faute d'obtenir des certificats verts.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, confirme l'impossibilité d'obtenir des certificats verts pour des projets industriels.

M. Mouyard se demande par rapport à la législation wallonne, si d'autres montages n'étaient pas possibles, par exemple de mettre les terrains à disposition, d'une manière ou d'une autre. Si ce n'était pas possible à l'époque avec le photovoltaïque, pourquoi cela serait-il possible aujourd'hui avec l'éolien? Or, M. Dehalu a déclaré que dans le cadre des projets éoliens, la SOFICO pourrait éventuellement repenser aussi au photovoltaïque.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, réplique que le projet éolien est actuellement conçu dans le cadre d'une proximité vis-à-vis de lieux de consommation, que ce soit à Strépy ou à Daussoulx. La SOFICO crée alors une nouvelle dynamique, qui n'est plus de la production à distance d'électricité qui doit passer par un distributeur, mais les projets seraient conçus pour produire de l'électricité consommée sur place, principalement par les centres gérés par la SOFICO. C'est un projet complexe.

La SOFICO possède 249 pylônes multi-opérateurs qu'elle développe avec les trois gérants de mobilophonie. Ces projets évoluent très bien, d'autant plus qu'avec la 4G, ils vont être amenés à utiliser davantage le réseau de fibres optiques, ce qui représentera un apport additionnel pour eux. Il serait difficile de mettre au surplus des éoliennes sur les pylônes multi-opérateurs existants, puisqu'ils ont été conçus essentiellement pour porter des antennes. Le concevoir dans le futur dans le cadre de projets intégrés est une chose que la SOFICO peut envisager. Au-delà de cela, l'intégration pourrait éventuellement envisager une dynamique d'éclairage, de pose de caméras et divers autres accompagnements dans le cadre du projet d'autoroutes intelligentes, qui pourraient fort opportunément s'intégrer aux pylônes multifonctionnels, en ce compris le petit éolien.

Pour l'éclairage LED, une expérience pilote a été réalisée sur la N63.

M. Mouyard demande si la SOFICO prévoit aussi de développer le grand éolien en bordure d'autoroutes.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond que ce serait un tort de l'exclure. Le problème est plus complexe en ce qui concerne le grand éolien sur des zones routières ou autoroutières, parce que le domaine des routes et des autoroutes est extrêmement exigu. Le vent ne va pas toujours dans le sens de l'autoroute, ce qui fait les capacités de pouvoir placer des pieds d'éoliennes le long des autoroutes sont limitées, d'autant qu'il y a la problématique des francs bords qui impose un recul suffisant pour envisager l'éventualité de la chute d'une grande éolienne. Il faut prendre par rapport au corps de la chaussée, un recul de 100 mètres au moins, ce qui limite fortement la présence de grandes éoliennes.

M. Mouyard conclut à l'impossibilité de développer le grand éolien en bordure d'autoroutes.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, pense au contraire que d'autres zones peuvent être envisagées : les nœuds autoroutiers et les parkings autoroutiers concédés ou non concédés comprennent des aires de recul qui pourraient assurer l'accueil de grandes éoliennes.

M. Mouyard juge cette possibilité minime par rapport au nombre de kilomètres d'autoroutes en Wallonie.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, réplique que le nombre de nœuds autoroutiers est quand même important et leurs dimensions sont vastes, et 40 parkings ou aires autoroutières sont concédés ou non. Ces surfaces pourraient accueillir le grand éolien. Dans le cadre des études cartographiques en cours, la SOFICO y envisage la pose de grandes éoliennes.

Concernant les délais de paiement, la SOFICO paie ses fournisseurs sans exception le 60e jour, ni un jour avant, ni un jour après. Pour les sommes extrêmement importantes, elle prévient même les entreprises qui vont recevoir les sommes, pour créer un agenda convivial avec elles parce que parfois recevoir de l'argent trop tôt les perturberait autant que de le recevoir trop tard. Dans ce cadre-là, comme la SOFICO paie le jour même, elle a très peu de charges d'intérêts, celles-ci sont dérisoires sinon existantes.

Les travaux de mise à trois bandes entre Daussoulx et Sambreville ont subi les aléas d'un hiver particulièrement rigoureux l'année dernière. Le contexte n'est pas le même cette année, les travaux ont commencé plus tard. Dans ce cadre, le tronçon Sambreville-Daussoulx a été réalisé avec la mise en place de la berme centrale dans le sens Daussoulx-Sambreville. Les travaux sur la E42 pour réaliser cette jonction se termineront dans des délais très réduits cette année.

M. Mouyard note que le cahier des charges pour les travaux réalisés dans l'autre sens accordait une grande importance au délai de réalisation pour l'octroi du marché, puisque la société adjudicataire n'était pas la moins chère, mais elle proposait le délai de réalisation le plus court, malgré l'interruption hivernale. Il est permis de se demander si le délai d'exécution a été respecté.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, souligne que le délai a été fortement perturbé par les conditions climatiques et par l'obtention du permis de bâtir qui a été octroyé juste à la fin de l'année 2012. Puis, une prolongation a eu lieu en 2013. Les conditions hivernales particulièrement difficiles ont conduit la SOFICO à lancer les travaux le 15 avril 2013, donc à une période tardive. La section Sambreville-Daussoulx a pu être terminée malgré tout juste avant les vacances d'été, avec en plus le constat que les terrassements du sens inverse du tronçon et de la berne centrale ont été réalisés. L'ensemble des travaux devrait être terminé au mois de juin 2014.

M. Mouyard demande si le cahier des charges a accordé une grande importance au délai d'exécution et si, *in fine*, des astreintes ou des amendes ont été imposées à l'entrepreneur pour non-respect du délai.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond que la SOFICO n'a pas eu connaissance de remarques de la part du SPW à cet égard, vu les conditions d'intempéries.

L'entrepreneur a bien respecté le délai. Le fait que les travaux aient duré beaucoup plus longtemps est dû à la période hivernale, mais c'est surtout parce que le chantier a commencé à un moment donné où il ne fallait pas le commencer. La raison est connue : l'échéance de la validité du permis d'urbanisme et, vu le contexte actuel, il n'était pas certain d'obtenir un nouveau permis d'urbanisme.

M. Mouyard, concernant le contournement de Couvin, demande si le prêt de la BEI est compris dans le montant de 250 millions d'euros.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond que non, ce montant vient d'être décidé par le Conseil d'administration de la BEI. Il a demandé à la SOFICO son aval sur les conditions du contrat, ce que le conseil d'administration a fait en date du 24 janvier 2014.

M. Mouyard demande des précisions complémentaires concernant la fibre optique et le LED.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond que la SOFICO doit avoir ces préoccupations dans le cadre de ses investigations pour la mise en place du partenariat public-privé de l'électromécanique. Face au constat que le réseau électromécanique wallon est particulièrement obsolescent, une dynamique nouvelle doit être créée pour son renouvellement.

Il faut être conscient que les réalisations des 20 prochaines années ne doivent pas être la reproduction pure et simple de ce qui s'est passé dans les 20 années qui viennent de s'écouler. Au niveau de l'éclairage, il faut penser aux économies d'énergie sur base des expériences que la SOFICO réalise actuellement et qui lui serviront fort opportunément pour les cahiers de charges qui seront mis en place.

Dans ce contexte, il faut essayer non seulement d'aller dans le sens de la mise en place d'un éclairage LED, mais aussi d'intégrer ce que l'on appelle le « dimmage », c'est-à-dire que l'éclairage soit proportionné au trafic

enregistré, en fonction des conditions de chaque route dont la SOFICO assure la gestion. Cet éclairage « intelligent » devra aussi s'intégrer dans le concept d'autoroute intelligente qui, par ailleurs, veillera à mieux s'assurer de la guidance vis-à-vis des poids lourds et des usages à tous les niveaux, en ce qui concerne les encombrements, les disponibilités de parking... De nombreuses perspectives s'ouvrent.

La SOFICO attend les offres remises dans le cadre d'un marché qui sera prêt dans quelques semaines, voire dans quelques mois, et dans lequel les soumissionnaires devront s'intégrer dans une procédure de dialogues compétitifs, c'est-à-dire qu'ils devront faire chacun leur offre. En fonction de l'optimisation que la SOFICO pourra obtenir de chacune des offres, elle s'orientera vers un projet qui sera le plus abouti possible.

La vente du réseau de fibres optiques est au stade de l'inventaire du réseau dans le cadre d'un marché qui a été passé par la Région wallonne. Actuellement, les consultants examinent la question. Leurs conclusions pourront être remises dans les prochaines semaines.

En réponse à M. Binon sur les marges de la SOFICO pour l'année 2014, l'orateur rappelle que les marges 2013 ont été respectées. La Région wallonne a eu l'opportunité d'accorder aussi à la SOFICO une marge additionnelle pour l'année 2014 de 143 millions d'euros, dont une partie est conditionnée par la vente du réseau de fibres optiques. La SOFICO est engagée sur base du solde, c'est-à-dire de 78 millions d'euros, en attendant prudemment la valorisation du réseau de fibres et les conditions du marché pour savoir quelle sera sa marge de manœuvre additionnelle. Celle-ci devrait atteindre 143 millions d'euros, ce qui permettra la finalisation complète du Plan routes pour le montant de 544 millions qui vient d'être programmé.

Pour la N5, à Tarcienne, les travaux s'effectueront sur des jonctions qui sont déjà utilisées. En-deçà du contournement de Couvin, il faut vraiment relancer la réflexion et peut-être déjà réaliser une partie de la programmation. La SOFICO anticipe en 2014 en prenant deux tronçons en considération dans le cadre d'une marge de 20 millions d'euros. Il est certain que la prolongation jusqu'à l'assainissement complet et la mise de la Nationale 5 au gabarit autoroutier sécurisé dépendront également des décisions qui seront prises pour la capacité d'accueil aux portes de Charleroi de l'ensemble de ces trafics. Ce dossier est en cours de réflexion à la Région wallonne, la SOFICO attend les conclusions pour avancer.

En réponse à Madame Linard, les conditions d'emprunt dépendent actuellement du Gouvernement wallon qui voit les opportunités et les marges qu'il lui reste pour poursuivre sans heurts le programme d'investissement de la SOFICO au regard des autres problématiques auxquelles il doit faire face et des équilibres budgétaires généraux de la Région wallonne. Force est de reconnaître qu'actuellement, les marges qui sont octroyées à la SOFICO permettront de poursuivre les chantiers aux conditions qui étaient prévues initialement dans le Plan routes.

Pour le secteur fluvial, il est intéressant de constater que la constitution de la SOFICO a été d'un apport bénéfique parce qu'elle a placé au même niveau la réalisation des chaînons fluviaux manquants, la réalisation des chaînons routiers manquants et le Plan routes. Les programmes mis en œuvre couvrent pour 400 millions d'euros, à peu près, le réseau fluvial, et pour 500 millions d'euros le programme routier, ce qui montre que la SOFICO a toujours, dans la mise en œuvre des projets autoroutiers, eu le souci de voir dans quelle mesure il était possible d'envisager une alternance avec la voie fluviale.

La SOFICO doit finaliser la mise au gabarit de neuf mille tonnes de la Basse-Meuse, et faire en sorte que les projets qui lui sont confiés soient finalisés aux dates convenues. Dès lors, les écluses d'Ivoz-Ramet et de Lanaye seront terminées en 2015 et les travaux commenceront immédiatement après à l'écluse d'Ampsin.

Pour ce qui concerne les autres projets sur la voie d'eau, il y a effectivement le projet prégnant de la liaison Seine-Escaut, dont le cabinet de M. le Ministre s'occupe activement. La SOFICO n'intervient généralement que lorsque les décisions de principe sont prises, pour la reconnaissance de ces jonctions et les encadrements financiers y relatifs.

Mme Linard note que le nombre de projets du Plan routes a diminué ; au départ, 416 projets étaient prévus, ils ont été réduits à 323. Il convient de se demander où est passée la différence : certains projets ne sont-ils plus identifiés comme prioritaires, ont-ils été intégrés ailleurs ou ne sont-ils pas nécessaires?

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, réplique que pour le *masterplan* cette diminution s'explique par les raisons suivantes :

– la BEI n'a retenu que les projets RTE;

– les capacités de financement de la BEI n'ont pas été utilisées au maximum dans la mesure où la SOFICO ne disposait que d'une capacité de 500 millions d'euros;

– par prudence, la SOFICO a pris une marge de 50 millions d'euros pour pouvoir rencontrer les décomptes. Si cette marge se libère, de nouveaux projets pourront être envisagés, mais actuellement, il est normal de prévoir des décomptes avec une marge allant jusqu'à 10%. Actuellement, les niveaux de décomptes moyens varient de 6 à 7%.

M. Langendries, Président de la SOFICO, ajoute que la SOFICO a intégré une centaine d'autres dossiers, ce qui n'est pas négligeable. Les autres projets du *masterplan* n'ont pas été considérés comme prioritaires. Il faut veiller à tenir compte des priorités qui ont été avancées, mais parfois, les priorités changent, non pas pour des raisons obscures, mais lorsque les équipes vont sur le terrain, elles se rendent compte qu'il y a, à un moment donné, des priorités qui sont moindres que d'autres. Les priorités évoluent et la SOFICO a toujours veillé à actualiser le *master plan*. La liste des cent dossiers qui ont été intégrés sera transmise aux commissaires.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond à Mme Morreale que l'urgence d'une réflexion concrète et en profondeur se justifie, surtout pour le futur *masterplan*.

La dynamique nouvelle a été évoquée, il s'agit d'une révolution des mentalités. Généralement, la SOFICO n'intervenait que lorsqu'il y avait une catastrophe. Maintenant, elle s'inscrit dans un processus qui vise non plus à réhabiliter en profondeur, même si cela arrivera encore de temps en temps, mais à créer une dynamique fondée sur l'entretien. Ce sera l'enjeu de la prochaine législature et du prochain *masterplan*, avec une concomitance certainement entre les deux.

Pour l'A8 et l'E25, il ne reste plus que 16 millions d'euros à amortir. En 2016, la SOFICO aura tout remboursé. Il faut s'en féliciter, grâce à cette extinction, la SOFICO pourra, et c'est la stratégie qui a été mise en place, utiliser le montant qui était prévu pour apurer la dette des anciens chaînons et du Plan routes.

La capacité d'autofinancement de la SOFICO est de 30 à 35 millions d'euros. Elle nécessite un management étroit parce que gagner un euro est plus difficile que de le dépenser.

Pour les aires autoroutières, le chiffre a été multiplié par trois. Pour les centrales hydroélectriques, le projet va débuter, la première centrale a subi tous les écueils, y compris hivernaux, qui ont permis d'améliorer la technologie. En principe, durant l'hiver, les centrales hydroélectriques étaient placées en garage et force est de reconnaître qu'elles ont été embouties par des arbres. La SOFICO a donc créé un système qui exhausse ces centrales par des vérins et cette technologie finalement a été adoptée par tout le monde.

Pour les télécommunications, les chiffres ont été multipliés par deux et pour les pylônes multi-opérateurs, c'est un chiffre nouveau. Il faut tenir compte d'une certaine usure des recettes propres à la marge, dans la mesure où la SOFICO est imposée depuis lors notamment au précompte mobilier, ce qui conduit à un prélèvement à la source d'un quart des recettes des aires autoroutières.

L'encadrement des centrales hydroélectriques suscite des soucis, la SOFICO souhaite qu'il ne perturbe pas les concessions qui vont être octroyées. La SOFICO a aussi connu les droits de navigation. Il faut suivre l'évolution au jour le jour, de manière à préserver les ressources car la réalisation du *masterplan* de 500 millions d'euros a été permise grâce à cet autofinancement et à la technologie mise en place par la SOFICO.

Pour l'éclairage au sol, la SOFICO souhaite développer des projets pilotes. La Grande-Bretagne met en place des expériences d'éclairage au sol. Dans la perspective d'une rationalisation de l'éclairage, les expériences qui se passent en Grande-Bretagne ou ailleurs seront examinées. Avant le lancement du PPP électromécanique, et en parfait accord avec le cabinet, la SOFICO va lancer un projet pilote sur l'autoroute A8 qui n'est pas éclairée. Celui-ci pourrait servir de base, comme ce fut le cas dans le cadre des LED sur la N63. Ce projet s'ajoutera aux expériences pilotes. Enfin, une troisième expérience qui est actuellement mise en œuvre s'intégrera également dans le cadre du PPP électromécanique : le pesage automatique ou dynamique des poids lourds. Cinq projets de stations de pesage dynamique vont être lancés.

Pour les centrales hydroélectriques, sur la Meuse, la centrale de Hun a été évoquée. Le projet sur la Sambre est aussi lancé avec une entreprise belge, Mérytherm. Le lancement du projet de l'Ourthe a été différé puisque le marché n'avait pas encore été attribué. L'étude d'incidences a préconisé que certains sites ne soient pas retenus parce que leur productivité s'avérait marginale. En conséquence, la SOFICO tiendra compte des résultats de cette étude environnementale avant de relancer la dynamique. Trois sites ont été retirés.

Pour répondre à M. Bastin, il faut reconnaître que Qualiroutes a généré des suppléments de coûts dus à la signalisation, aux précautions de sécurité, ainsi qu'à différents impacts sur la responsabilité des entrepreneurs.

Dans le cadre des baux d'entretien de quatre ans qui permettent aux entreprises, à plus long terme, d'engager du personnel approprié et d'investir, les charges d'exploitation de la SOFICO ont augmenté - en ce compris l'électromécanique - de 30%. Cette exigence s'inscrit aussi dans l'optique d'une meilleure qualité d'entretien qui va s'imposer dans les prochaines années. L'augmentation des charges d'entretien est le corollaire d'une diminution des charges d'investissement.

Pour le péage routier, y aura-t-il concordance entre la situation in house et la déconsolidation? La situation in house n'est pas exclusive d'autonomie, d'ailleurs l'ICN a abandonné cet argument. A l'avenir, d'autres éléments interviendront et il est vrai que se retrouver prochainement dans une situation de concessionnaire sera plus confortable dans la mesure où les critères pris en considération sont plus restreints.

Concernant le calendrier pour la fibre optique, les autoroutes du vent et le nouveau *masterplan*, les réponses ont été apportées ci-dessus.

Mme Linard, pour l'impact des poids lourds, souligne que certains pays ont développé un revêtement de sol spécifique sur la troisième bande de circulation qui accueille le plus de poids lourds pour lutter contre cet impact. Il convient de se demander si cette piste intéressante a déjà été explorée en Wallonie.

M. Dehalu, Administrateur délégué de la SOFICO, répond que cette solution a été explorée dans le cadre des technologies qui semblaient à l'époque appropriées, mais qui se sont révélées peut-être un peu faibles dans des situations difficiles. Toutefois, depuis les réhabilitations réalisées en 2003-2007 sur le réseau routier, l'épaisseur des revêtements est passée de 4,5 à 5 centimètres, alors que l'on se contentait parfois d'un centimètre et demi avant.

III. RAPPORT

A l'unanimité des membres, il a été décidé de faire confiance au Président et à la Rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

La Rapporteuse, Le Président,

F. FASSIAUX-LOOTEN X. DESGAIN

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E411	E411 - Libramont-Chevigny - Réhabilitation des aqueducs à Lamouline et à Lahérie	2 - Ouvrage d'art	Ord.06753		€ 275.556	€ 275.556	€ -
RTE	E42	E42 - Verviers - Réhabilitation du viaduc XXI d'Ensival - Phase préparatoire	2 - Ouvrage d'art	Ord.00607b		€ 93.455	€ 93.455	€ -
RTE	E40 - E313	A3 - BLEGNY - Construction d'un bassin d'orage sur le "Bacsay" à Barchon	3 - Equipement	D152-BO-001		€ 178.449,27	€ 174.095,13	€ 4.354,14
RTE	E40 - E313	A3 - Réhabilitation de la chaussée entre Hognoul et Waremme	1 - Route	D151-A3-016		€ 7.998.266,85	€ 7.676.397,84	€ 321.869,01
RTE	E40 - E313	A3 - Réhabilitation de la section entre Waremme et Hognoul	1 - Route	D151-A3-006	Fusionné			
RTE	N5	R3 - Réfection du revêtement de l'aire autoroutière de Forchies	4 - Installation annexe	D142-R3-029 (a)		€ 351.953,17	€ 351.953,17	€ -
RTE	E411	E411 - Pose de recouvrement du béton entre Stockem et Arlon	1 - Route	D132-A4-285		€ 3.051.004,09	€ 2.558.102,29	€ 492.901,80
RTE	E19 - N6	E19- Aménagement des emplacements pour les radars	3 - Equipement	D141-radar		€ 55.134	€ 55.134	€ -
RTE	E19 - N6	R0 Est - Réhabilitation entre Haut-Ittre-Braine l'Alleud (dans les 2 sens)	1 - Route	D143-R0-001		€ 3.797.593,01	€ 3.793.959,84	€ 3.633,17
RTE	E19 - N6	E19 - Mise en conformité des glissières de sécurité	1 - Route	D143-A7-006	Fusionné			
RTE	E19 - N6	E19 - Réfection voie 1 entre Houdeng et Obourg - Phase 2 (Lot 1)	1 - Route	D141-A7-001a		€ 5.553.154	€ 5.553.154	€ -
RTE	E19 - N6	E19 - Refection de la Voie 1 entre Houdeng-Obourg - Phase 3 (Lot 2)	1 - Route	D141-A7-003		€ 2.096.473	€ 2.096.473	€ 0,00
RTE	E42	A16 - Réfection du revêtement de la chaussée entre Peruwelz et Hautrage	1 - Route	D141-A16-001b		€ 5.055.729,88	€ 4.545.662,71	€ 510.067,17
RTE	N5	R3 - Réhabilitaiotn de bassins d'orage à Marcinelle et à Bouffioulx	3 - Equipement	D142-R3-023		€ 144.075,75	€ 144.075,75	€ -
RTE	N5	N5 - Traversée de Couillet : Réhabilitaiotn du carrefour des 4 bras	1 - Route	D142-N5-003		€ 192.044	€ 192.044	€ -
RTE	E42	N62 - Burg-Reuland - Réhabilitaion de la section Grufflange-Oudler	1 - Route	D152-N62-nv8		€ 404.448	€ 404.448	€ -
RTE	E411	E411 - Réhabilitaiton de la section située entre le viaduc de Custinne et l'échangeur 22 Rochefort	1 - Route	D131-A4-011		€ 686.913,29	€ 686.643,29	€ 270,00
RTE	E40 - E313	A3 - RAEREN - Investigations des ponts S74 et S76	2 - Ouvrage d'art	Ord.04700i		€ 122.086	€ 122.086	€ -
RTE	E40 - E313	A3 - Raeren - Réhabilitation du pont S76 - Pont Sup (investigations)	2 - Ouvrage d'art	Ord.04704	Fusionné			
RTE	N5	R3 - Réhabilitation du revêtement entre Heppignies et Soleilmont	1 - Route	D142-R3-007		€ 1.710.946,28	€ 1.682.326,34	€ 28.619,94
RTE	E42	N62 - Burg-Reuland: Réhabilitaiotn de la section Oudler - Wemperhardt	1 - Route	D152-N62-nv10		€ 1.469.799	€ 1.469.799	€ -
RTE	E46	N89 - Frontière française - Bouillon - Renouvellement du revêtement - Phase 2	1 - Route	D132-N89-085		€ 1.476.527,82	€ 1.475.987,81	€ 540,01

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E25	E25 - Chaudfontaine : Réfection de revêtement entre Tilff et Embourg	1 - Route	D151-A26-003		€ 5.302.833,87	€ 4.440.694,38	€ 862.139,49
RTE	E25	A26 - Réhabilitation de la montée vers Beaufays	1 - Route	D151-A26-001	Fusionné			
RTE	E42	N62 - St-Vith - Burg-Reuland: Réhabilitation à Grufflange	1 - Route	D152-N62-nv7		€ 863.346	€ 863.346	€ -
RTE	E42	A15 - Sambreville - Thiméon : Renouvellement de la bande lente	1 - Route	D142-A15-002		€ 1.653.239,99	€ 1.635.945,16	€ 17.294,83
RTE	E42	A15 - Thiméon Sambreville nouvelle couche d'usure sur la 2eme voie	1 - Route	D142-A15-003	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Sambreville -Thiméon : Renouvellement de la 2ème voie	1 - Route	D142-A15-019	Fusionné			
RTE	E19 - N6	E19 - Nivelles - Réhabilitation du revêtement	1 - Route	D143-A7-002		€ 1.725.607,68	€ 1.725.038,18	€ 569,50
RTE	E42	A27 - Theux- Réhabilitaiton du viaduc de Polleur: sens Prüm - Verviers (Phase1)	2 - Ouvrage d'art	Ord.05052a		€ 1.882.256	€ 1.882.256	€ -
RTE	E40 - E313	E40/E42 - Echangeur de Loncin : Bretelle Namur - Bruxelles	1 - Route	D151-A3-021		€ 3.058.881	€ 3.058.881	€ -
RTE	E40 - E313	A3 - Modernisation de la section Loncin - Awans	1 - Route	D151-A3-015	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Réhabilitation de la bretelle Liège-Bruxelles sur l'échangeur de Loncin	1 - Route	D151-A3-022	Fusionné			
RTE	E42	A15 - HERON - VIADUC DE LAVOIR - PONT INF	2 - Ouvrage d'art	Ord.04754		€ 3.217.439,45	€ 3.217.439,45	€ -
RTE	E46	N63 - Seraing: Réfection du revêtement	1 - Route	D151-N63-008		€ 423.654	€ 423.654	€ -
RTE	E46	N63 - Réfection de la voirie entre Liège et Seraing	1 - Route	D151-N63-007	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réhabilitaiton de Courrières à Wierde	1 - Route	D131-A4-016		€ 2.227.476	€ 2.227.476	€ -
RTE	E411	E411 - Réhabilitation de la chaussée de Courrière vers Sart Bernard 2 voies + BAU	1 - Route	D131-A4-017	Fusionné			
RTE	E411	A4 - Réhabilitation du viaduc de Sart Bernard - 3 voies	1 - Route	D131-A4-022	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réhabilitation du la voirie à Sart Bernard vers Courrière en BAU	1 - Route	D131-A4-023	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réhabilitation de la chaussée entre les bk 63,700 et 64,000	1 - Route	D131-A4-025	Fusionné			
RN	N90	N90 - Ivoz-Ramet et Seraing. Réfection du revêtement	1 - Route	D151-N90-002		€ 464.634	€ 464.634	€ -
RN	N4	N4 - Marche-en-Famenne - Renouvellement du revêtement entre Hogne et Hollogne	1 - Route	D132-N4-256		€ 2.844.562,41	€ 2.741.145,90	€ 103.416,51
RTE	N90	N90 - Gilly - Réfection du pont de la Basse Sambre	2 - Ouvrage d'art	Ord.05526		€ 1.416.193	€ 1.415.383,48	€ 810,00

Dossiers clôturés

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E42	A15 - Gouy - Réfection du pont de Courcelles (Phase 2)	2 - Ouvrage d'art	Ord.03545		€ 2.072.056,50	€ 1.973.306,18	€ 98.750,32
RTE	N90	N90 - Binche - Démolition de l'habitation 374 sur la N90 et réalignement de la piste cyclable existante	1 - Route	D142-N90-011		€ 74.884,62	€ 70.337,72	€ 4.546,90
RTE	N90	N90 - Anderlues - Binche: Sécurisation du carrefour du Bois du Roi	1 - Route	D142-N90-001		€ 106.668	€ 106.016,31	€ 651,74
RTE	E411	E411 - Réhabiiation de Warisoulx vers Daussoulx	1 - Route	D131-A4-020		€ 1.599.333	€ 1.599.333	€ -
RTE	E19 - N6	R0 - Ittre: Réhabilitaiton des ponts 19 et 19 BIS	2 - Ouvrage d'art	Ord.05015		€ 1.415.522,54	€ 1.384.531,07	€ 30.991,47
RTE	E19 - N6	R0 - Ittre - Réhabilitation du pont n°19 - Pont inf	2 - Ouvrage d'art	Ord.05014	Fusionné			
RTE	N5	N5 - Charleroi - Réfection du viaduc de Philippeville Intermédiaire (Pont inf.)	2 - Ouvrage d'art	Ord.03514		€ 1.881.629,66	€ 1.755.602,53	€ 126.027,13
RTE	E42	E42 - Spa - Francorchamps Réhabilitation de la chaussée en béton	1 - Route	D152-A27-005		€ 2.669.459,76	€ 2.410.963,35	€ 258.496,41
RTE	E46	N89 - Libramont - Champion - Renouvellement du revêtement (côté droit)	1 - Route	D132-N89-232 bis		€ 1.409.528,68	€ 15.895,77	€ 1.393.632,91
RTE	E46	N89 - Renouvellement du revêtement entre Libramont et Champlon	1 - Route	D132-N89-232 ter	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Verviers - Réhabilitation du viaduc XXI d'Ensival - Phase d'investigations	2 - Ouvrage d'art	Ord.00607a		€ 62.099,86	€ 62.062,68	€ 37,18
RTE	N5	N5 - Réhabilitation de la chaussée à Loverval - Section Ecole ND-RP Ma Campagne et N574 – Gerpinnes – Bultia – Fromerée.	1 - Route	D142-N5-011		€ 452.933,46	€ 452.795,26	€ 138,20
RTE	E19 - N6	R5 Est - Mons : Réhabilitation de revêtement	1 - Route	D141-R5-002		€ 1.519.173,18	€ 1.518.903,18	€ 270,00
RTE	E46	N89 - Neufchâteau - Renouvellement du revêtement entre Menuchenet et Luchi (Phase 6)	1 - Route	D132-N89-093		€ 1.700.184,71	€ 1.696.540,49	€ 3.644,22
RN	N4	N4 - Contournement de Bastogne. Pont n°4 sur la route de Neufchâteau	2 - Ouvrage d'art	ord.01699		€ 937.277,33	€ 937.007,33	€ 270,00
RTE	E42	A27 - Jalhay - Réhabilitaiton du viaduc des Croupets du Moulin	2 - Ouvrage d'art	Ord.05053		€ 2.030.842,75	€ 1.870.758,76	€ 160.083,99
RTE	E42	A27 Francorchamps - Spa : Réhabilitation de la chaussée en béton	1 - Route	D152-A27-012		€ 2.260.884	€ 2.260.884	€ -
RTE	N5	R3/N568A - Fleurus - Création d'une liaison entre la R3 et la N568A	1 - Route	D142-N568a-001		€ 2.349.092,74	€ 2.349.092,74	€ -
RTE	E42	A27 Francorchamps - Malmedy Réhabilitation de la chaussée en béton	1 - Route	D152-A27-006		€ 2.035.045	€ 2.035.045	€ -
RTE	E42	A27 Malmedy - Francorchamps Réhabilitation de la chaussée en béton	1 - Route	D152-A27-011		€ 2.052.253	€ 2.052.253	€ -
RTE	E40 - E313	E40 - Réhabilitation de la chaussée entre Barchon et Cheratte (Phase 1)	1 - Route	D152-A3-001a		€ 4.272.612,49	€ 4.033.354,18	€ 239.258,31
RTE	N5	N5 - GERPINNES - Loverval - Aménagement d'un giratoire définitif	1 - Route	D142-SECU-003		€ 410.978,67	€ 410.978,67	€ -

Dossiers clôturés

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RN	N4	N4/N826 - Bastogne - Renouvellement de revêtement des BAU de la N4, côté droit et de la N826 à Mabompré-Houffalize	1 - Route	D132-N4-240		€ 1.379.335,42	€ 1.377.239,50	€ 2.095,92
RTE	E25	E25/N678 - Sprimont - Sécurisation de la sortie 45 et création d'un giratoires et d'un parking de covoiturage	4 - Installation annexe	D151-SECU-006		€ 636.216	€ 636.216	€ -
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Travaux préparatoires relatifs à la réhabilitation et l'élargissement des viaducs 26, 26BIS, 27	2 - Ouvrage d'art	Ord.01926a		€ 1.258.299,63	€ 1.258.299,63	€ -
RTE	E19 - N6	E19 - Réfection voie 1 entre Houdeng-Obourg - Phase 1 - Lot 3 - Travaux préparatoires	1 - Route	D141-A7-001b		€ 374.963,31	€ 374.963,31	€ -
RTE	N5	R3 - Remplacement de revêtement dans les bretelles (Phase 1)	1 - Route	D142-R3-001		€ 590.573,01	€ 590.323,82	€ 249,19
RTE	E25	A602 - Liège - Réhabilitation des viaducs des Guillemins (Phase 1) - Pont inf	2 - Ouvrage d'art	Ord.04822		€ 5.922.703,13	€ 5.922.703,13	€ -
RTE	E25	A602 - Liège - Réfection du revêtement sur les viaducs	2 - Ouvrage d'art	D151-A602-006	Fusionné			
RTE	E25	A602 - Liège - Réhabilitation des viaducs des Guillemins - Phase 2 - Pont inf	2 - Ouvrage d'art	Ord.06575	Fusionné			
RTE	E25	A602-Liège-Réfection du revêtement vers Loncin	2 - Ouvrage d'art	D151-A602-004	Fusionné			
RTE	E19 - N6	E19 - Réfection de la chaussée entre Saint-Ghislain et Mons (Lot 1)	1 - Route	D141-A7-005a		€ 4.368.477,47	€ 4.363.855,73	€ 4.621,74
RTE	E411	A4/E411 - Réhabilitations localisées de revêtements de la côte de Tellin vers Luxembourg	1 - Route	D131-A4-012		€ 2.053.233,70	€ 2.053.233,70	€ -
RTE	E42	E42 - Réfection des revêtements de l'autoroute entre Recht et Malmedy	1 - Route	D152-A27-010		€ 3.154.634,80	€ 3.154.634,79	€ 0,01
RTE	N5	R3 - REFECTION DE REVETEMENT ENTRE MARCINELLE ET MONTIGNY LE TILLEUL ET DES BRETELLES DANS LA COURONNE SUD DU R3 - PHASE 2	1 - Route	D142-R3-006		€ 3.092.960,05	€ 2.938.023,71	€ 154.936,34
RTE	N5	R3 - Montigny le tilleul - Remplacement de revêtement	1 - Route	D142-R3-003	Fusionné			
RTE	E411	N81 - Renouvellement de revêtement entre les giratoires de Messancy et le virage du Juge	1 - Route	D132-N81-206		€ 939.208	€ 939.208	€ -
RTE	E42	E42 – Réhabilitation des revêtements entre Fernelmont et Héron dans le sens Mons-Liège	1 - Route	D131-A15-010		€ 2.629.732,08	€ 2.112.170,05	€ 517.562,03
RTE	E42	E42 - Réfection des revêtements de l'autoroute entre Malmedy et Recht	1 - Route	D152-A27-007		€ 3.107.430	€ 3.107.430	€ -
RN	E411	N25 - Réhabilitation des bretelles Mont St Guibert, viaduc Bousval, Ways, Genappe, Lillois, Nivelles	1 - Route	D143-N25		€ 1.235.622	€ 1.235.622	€ -
RTE	E46	N63 - Neupré : Réhabilitation de la chaussée à Neupré entre Plainevaux et le carrefour du Chêne-Madame	1 - Route	D151-N63-010		€ 387.807,95	€ 387.807,95	€ -
RN	N4	N4 - Réparation des revêtements en béton armé continu sur le district de Marche	1 - Route	D132-N4-147bis		€ 130.413,73	€ 130.357,13	€ 56,60
RTE	E46	N63 - Neupré : Réhabilitation de la chaussée à Neupré entre le carrefour du Chêne-Madame et le carrefour des 7-Fawes	1 - Route	D151-N63-009		€ 397.955	€ 397.955	€ -
RTE	N4	N4 - Marche-en-Famenne - Réhabilitation du pont de Rochefort - Pont sup	2 - Ouvrage d'art	Ord.01669		€ 460.613	€ 460.613	€ -

Dossiers clôturés

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RN	N4	N4 - Réhabilitation de la section entre Courrière et Emptinne (Ciney)	1 - Route	D131-N4-(012-015)		€ 7.225.825	€ 7.225.824,99	€ -
RN	N4	N4/N63 - Réparation béton armé continu	1 - Route	D131-N4-016	Fusionné			
RTE	N5	R3 - Réhabilitation de la section Gilly - Chatelineau	1 - Route	D142-R3-005		€ 404.009,09	€ 382.717,36	€ 21.291,73
RTE	N90	N90 - Réhabilitation de la chaussée entre Bray et Estinnes	1 - Route	D141-N90-001		€ 695.305	€ 695.305	€ -
RN	N90	N90 - Réhabilitation et renouvellement de revêtements	1 - Route	D131-N90-006		€ 153.762	€ 153.561,55	€ 200,79
				Total des dossiers		**€ 131.705.269**	**€ 126.340.970**	**€ 5.364.299**

Dossiers "en chantier"

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	N5	N5 - Tarcienne - Couvin : Réhabilitation du revêtement (Phase 1)	1 - Route	D131-N5-052		€ 12.268.252	€ -	€ 12.268.252
RTE	N5	N5 - Réhabilitation de revêtements à Walcourt	1 - Route	D131-N5-031	Fusionné			
RTE	N5	N5 - Sécurisation de la chaussée	1 - Route	D131-N5-053	Fusionné			
RTE	N5	N5 - Sécurisation de la chaussée	1 - Route	D131-N5-056	Fusionné			
RTE	N5	N5 - Pose de mur anti bruit - Sécurisation	1 - Route	D131-N5-060	Fusionné			
RTE	N5	N5 - Gerpinnes- Etude d'une trémie sous le rond-point du Bultia	1 - Route	D142-SECU-002		€ 233.000,00	€ 54.719,60	€ 178.280,40
RTE	N5	R3 - Montigny-le-Tilleul - Réhabilitation du viaduc de l'Eau d'Heure	2 - Ouvrage d'art	Ord.05546		€ 3.840.567,09	€ 3.521.135,22	€ 319.431,87
RTE	N5	R3 - Montigny-le-Tilleul - viaduc de l'Eau d'Heure - pont inf - contrôle technique des études et du chantier (seco ou autre)	2 - Ouvrage d'art	Ord.05546a	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Réhabilitation et mise à 3 voies : Sambreville-Daussoulx (Phase 1)	1 - Route	D131-A15-012		€ 24.567.238,15	€ 23.927.907,10	€ 639.331,05
RTE	E42	E42 - Réhabilittion de la chaussée	1 - Route	D131-A15-013	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Réhabilitation et mise à 3 voies	1 - Route	D131-A15-024	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Mise à 3 voies - pk 69,360 à pk 62,980	1 - Route	D131-A15-025	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Réhabilitation et mise à 3 voies de la section Daussoulx-Sambreville (Phase 2)	1 - Route	D131-A15-016		€ 15.347.104,91	€ -	€ 15.347.104,91
RTE	E42	E42 - Réhabilitation de la chaussée	1 - Route	D131-A15-017	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Réhabilitation et mise à 3 voies	1 - Route	D131-A15-020	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Réhabilitation et mise à 3 voies	1 - Route	D131-A15-021	Fusionné			
RTE	E42	N62 - Burg-Reuland : Sécurisation de la traversée d'Oudler	1 - Route	D152-N62-010		€ 4.084.926,67	€ 89.002,01	€ 3.995.924,66
RTE	E42	N62- Burg-Reuland - Réhabilitation de la traversée d'Oudler	1 - Route	D152-N62-nv9	Fusionné			
RTE	N5	R9 - Charleroi - Réhabilitation de l'axe IV du viaduc de la zone VII du petit Ring	2 - Ouvrage d'art	Ord.09138		€ 832.309,09	€ 659.827,66	€ 172.481,43
RTE	E40 - E313	A3 - Welkenraedt : Réhabilitation du pont S66	2 - Ouvrage d'art	Ord.04688		€ 953.867,05	€ 453.044,21	€ 500.822,84
RTE	E40 - E313	A3 - Soumagne - Réhabilitation du pont S38 - Pont sup	2 - Ouvrage d'art	Ord.04657		€ 582.092	€ 378.550,03	€ 203.541,58
RN	E19 - N6	R0 - Braine-l'Alleud - Réhabilitation du pont n° 11 - Pont sup	2 - Ouvrage d'art	Ord.04501		€ 1.083.212,48	€ 519.843,29	€ 563.369,19

Dossiers "en chantier"

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E411	A4 - Namur - Réhabilitation du viaduc de Beez - protection anti-corrosion	2 - Ouvrage d'art	Ord.00072/1		€ 3.101.035,85	€ 490.600,81	€ 2.610.435,04
RTE	E411	A4 - Namur - Réhabilitation du viaduc de Beez: Réfection des joints de dilatation	2 - Ouvrage d'art	Ord.00072/2		€ 1.007.000,54	€ 682.490,33	€ 324.510,21
RTE	E42	A15 - Renouvellement des écrans acoustiques à Saint-Ghislain	3 - Equipement	D141-E42		€ 536.789	€ -	€ 536.788,85
RTE	E411	E411 - Réhabilitaiton des échangeurs de Rosières (4), Bierges (5), Wavre (6), Louvranges (8), LLN (8A), Corroy-Le-Grand (9), Walhain (10) et Thorembais-St-	1 - Route	D143-A4-éch5		€ 1.586.680,88	€ 1.411.664,52	€ 175.016,36
RTE	E411	E411 -Réfection de l'échangeur de Thorembais-St-Trond (11)	1 - Route	D143-A4-éch11	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réfection de l'échangeur de Louvranges (8)	1 - Route	D143-A4-éch8	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réfection de l'échangeur de Walhain (10)	1 - Route	D143-A4-éch10	Fusionné			
RTE	E411	E411 - E411 -Réfection de l'échangeur de Rosières (4)	1 - Route	D143-A4-éch4	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réfection de l'échangeur de Wavre (6)	1 - Route	D143-A4-éch6	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réfection de l'échangeur de Louvain-La-Neuve (8A)	1 - Route	D143-A4-éch8A	Fusionné			
RTE	E411	E411 -Réfection de l'échangeur Corroy-Le-Grand (9)	1 - Route	D143-A4-éch9	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réhabilitation entre Wellin et Houyet	1 - Route	D131-A4-(002-004)		€ 7.145.479	€ -	€ 7.145.479
RTE	E411	E411- Réhabilitation lourde de la section entre BK 96,450 et 94,000 (Lavaux - Ste Anne)	1 - Route	D131-A4-040	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réhabilitation de l'échangeur d'Achêne: Bretelle Namur - Dinant	1 - Route	D131-A4-007	Fusionné			
RTE	E19 - N6	A7 - Seneffe - Réhabilitation du pont sur SNCB 117 - Pont inf	2 - Ouvrage d'art	Ord.03777		€ 1.163.644,26	€ 273.703,24	€ 889.941,02
RTE	E40 - E313	A13 - Bassenge - Réconstruction du Viaduc de Boirs (2ème partie: sens Liège - Anvers)	2 - Ouvrage d'art	Ord.04706		€ 8.876.755,14	€ 7.967.003,44	€ 909.751,70
RTE	E411	A4 - Réhabilitation de diverses sections de la fin de la côte Lavaux-Sainte-Anne au viaduc de Wellin	1 - Route	D131-A4-008		€ 3.107.099,50	€ 2.994.736,10	€ 112.363,40
RTE	E411	E411 - Réhabilitation de diverses sections / Zone du viaduc de Wellin - fin de l'échangeur 23 à Wellin	1 - Route	D131-A4-009	Fusionné			
RN	E42	A15 - Flémalle - Démolition du pont L23 (Phase 1)	2 - Ouvrage d'art	Ord.04732		€ 162.810,51	€ 119.858,60	€ 42.951,91
RTE	N5	N568 - Réhabilitaiton de la route de l'aeroport	1 - Route	D142-N568-003a		€ 1.200.860,04	€ 890.092,39	€ 310.767,65
RTE	E42	A15 - Grâce-Hollogne - Réhabilitation du viaduc d'Horion-Hozémont (Phase 1)	2 - Ouvrage d'art	Ord.04736a		€ 1.865.967,58	€ 1.480.203,66	€ 385.763,92
RTE	E42	A27 - Theux - Réhabilitaiton du pont sous l'A27 à Chaineux	2 - Ouvrage d'art	Ord.03028		€ 632.703,82	€ 627.004,09	€ 5.699,73

Dossiers "en chantier"

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E19 - N6	E19 - Réhabilitation de l'aire logistique d'Hensies - Phase préparatoire	4 - Installation annexe	D141-PR-002b		€ 35.837,26	€ 26.064,03	€ 9.773,23
RTE	E42	E42 - Mise à 3 voies de la section St-Georges - Andenne (2 sens)	1 - Route	D151-A15-002		€ 30.875.672,06	€ 11.797.291,05	€ 19.078.381,01
RTE	E19 - N6	R0 / A7 - Ittres - Nivelles: Réhabilitation des glissières de sécurité	1 - Route	D143-R0-005		€ 4.923.643,50	€ -	€ 4.923.643,50
RTE	E40 - E313	E25 - Visé - Cheratte : Réhabilitation de l'autoroute et de l'échangeur	1 - Route	D151-A3-019		€ 3.028.522,75	€ 3.013.098,78	€ 15.423,97
RTE	E411	A28 - Aubange - Réparations au pont n°135 (Phase 1)	2 - Ouvrage d'art	Ord.04354		€ 120.186,35	€ 56.129,05	€ 64.057,30
RN	N90	N90 - Huy: Sécurisation Quais d'Arona et de l'Industrie	1 - Route	D151-N90-005		€ 508.482	€ 478.759,82	€ 29.721,75
RTE	E19 - N6	R0/A7 - Réfection de l'échangeur n°22 de Wauthier-Braine	1 - Route	D143-A7-001bis		€ 753.621,55	€ 627.552,35	€ 126.069,20
RTE	E42	A27 - Theux - Viaduc de Polleur (phase 2)	2 - Ouvrage d'art	ord.05052b		€ 1.925.699,96	€ 817.642,96	€ 1.108.057,00
RTE	E411	E411- Echangeur de Daussoulx : Réhabilitation des bretelles Mons - Namur et Mons - Bruxelles	1 - Route	D131-A4-031		€ 1.039.781,93	€ -	€ 1.039.781,93
RTE	E411	E411- Réhabilitaiton de l'échangeur de Daussoulx: Bretelle Mons - BXL	1 - Route	D131-A4-030	Fusionné			
RTE	E42	E42 /B601 - Spa : Réhabilitation de la chaussée en béton et de la sortie n°8	1 - Route	D152-A27-014 (a)		€ 3.156.494,92	€ 1.868.275,75	€ 1.288.219,17
RTE	E42	A15 - Réfection des échangeurs de Gouy - Thiméon - Heppignies (Phase 2)	1 - Route	D142-A15-010		€ 1.211.402,84	€ 1.162.455,43	€ 48.947,41
RTE	E411	E411 - Pose de recouvrement du béton entre Sterpenich et Weyler	1 - Route	D132-A4-287 bis		€ 3.118.002,39	€ 2.442.527,57	€ 675.474,82
RTE	E25	E25 - Vaux-sur-Sûre - Réparation au pont n°62 "Villeroux"	2 - Ouvrage d'art	Ord.02838		€ 257.496,53	€ 235.785,53	€ 21.711,00
RTE	E40 - E313	A3/A27 - Echangeur de Battice - Etablissement d'un revêtement anti-dérapant sur la bretelle de liaison Verviers-Liège	1 - Route	D152-SECU-001		€ 185.851,60	€ 136.924,49	€ 48.927,11
RTE	E40 - E313	A3 / A27 - Etablissement d'un revetement anti-dérapant sur la bretelle de liaison Verviers -Liège	1 - Route	D152-A27-777	Fusionné			
RTE	E40 - E313	E40 - Awans - Réhabilitation du pont 98 de la sortie n°31 (Hognoul)	2 - Ouvrage d'art	Ord.04612		€ 911.292	€ -	€ 911.292
RN	N4	N4 - Réhabilitation de bretelles (Flamisoule, Mande St Etienne, Sainlez, N826, N85) et du parking du Sanglier (MaMPlange)	1 - Route	D132-N4-114		€ 539.725,25	€ 492.982,57	€ 46.742,68
RTE	E19 - N6	A7 - Braine-Le-Château: Réhabilitation du viaduc de Wauthier-Braine et pose de mur anti-bruit	2 - Ouvrage d'art	Ord.03287		€ 9.692.285,18	€ 1.274.375,23	€ 8.417.909,95
RTE	E42	A16 - Pommeroeul - Réhabilitation du pont 102 sur le canal Nimy-Blaton - Phase d'étude technique	2 - Ouvrage d'art	ord.02941a		€ 396.694,21	€ -	€ 396.694,21
RTE	E19 - N6	E42/E19 - Le Roeulx - Démolition du pont 749	2 - Ouvrage d'art	Ord.03375		€ 455.808,25	€ -	€ 455.808,25
RTE	E411	E411 - Réhabilitation entre Arlon et Stockem	1 - Route	D132-A4-285 bis		€ 2.516.595	€ -	€ 2.516.595

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E40 - E313	A3 - Sécurisation et amélioration des accès et sorties n° 36 à Barchon (Blegny)	1 - Route	D152-A3-007		€ 2.350.778,54	€ 712.882,53	€ 1.637.896,01
RTE	E40 - E313	E40 - Sécurisation et allongement de la sortie 36	1 - Route	D152-A3-008	Fusionné			
RTE	E40 - E313	E42 - Réhabilitation de l'échangeur de Loncin : Bretelle Liège - Namur et de la section entre Berloz et Waremme	1 - Route	D151-A3-026		€ 2.985.821,35	€ 2.959.813,01	€ 26.008,34
RTE	E19 - N6	A7 - Seneffe - Réhabilitation du pont n° 33 - Pont sup	2 - Ouvrage d'art	Ord.03297		€ 742.269,24	€ 232.413,84	€ 509.855,40
RTE	E429	E42 - Réfection de la chaussée entre Kain et Froyennes et des écrans acoustiques	1 - Route	D141-A8-001		€ 3.840.389,50	€ 3.833.969,51	€ 6.419,99
RN	N4	N4 - Sécurisation à Attert (Phase 4bis)	1 - Route	D132-N4-017		€ 2.400.251,94	€ 2.330.605,32	€ 69.646,62
RN	N4	N4 - Sécurisation IHR. Phase 4bis - Attert - PK 173,0-174,9	1 - Route	D132-SECU-001	Fusionné			
RTE	N4	N4 - Marche-en-Famenne: Reconstruction du pont de Waha à Laroche-en-Ardenne	2 - Ouvrage d'art	Ord.01674		€ 1.451.177,30	€ 593.537,69	€ 857.639,61
RTE	E19 - N6	E19 / E42 - Réhabilitation entre Hensies et Saint-Ghislain dans les 2 sens	1 - Route	D141-A7		€ 16.689.623,90	€ -	€ 16.689.623,90
RTE	E19 - N6	E19 - Seneffe: Réfection du pont sur l'ancien canal Bruxelles - Charleroi (Pont Inf.)	2 - Ouvrage d'art	Ord.02979		€ 1.484.014	€ -	€ 1.484.014
RTE	N5	N5 - Traversée de Bertransart (Gerpinnes)	1 - Route	D142-N5-002		€ 669.762,70	€ 638.999,31	€ 30.763,39
RTE	E25	A26 - MANHAY - PONT 36 - PONT SUP	2 - Ouvrage d'art	Ord.04922		€ 251.543,30	€ 223.082,99	€ 28.460,31
RTE	E40 - E313	E40 -Soumagne - Extension des parkings pour camions sur l'aire de Barchon	4 - Installation annexe	D152-PR-001		€ 1.811.024	€ 1.670.871,75	€ 140.152,73
RTE	E40 - E313	E40 - Réhabilition de l'aire de Barchon	4 - Installation annexe	D151-PR-001	Fusionné			
RTE	E46	N89 - Réhabilitation du revêtement entre Libramont et Champlon	1 - Route	D132-N89-233		€ 2.376.366,71	€ 2.001.015,94	€ 375.350,77
RTE	E42	E42 - Réhabilitation de l'aire de Verlaine	4 - Installation annexe	D151-PR-002		€ 5.501.756,36	€ 4.772.565,80	€ 729.190,56
RTE	E25	E25 - Réhabilitation entre Sprimont et Werbomont	1 - Route	D132-A26-283		€ 3.370.910	€ 3.360.513,11	€ 10.397,12
RTE	E25	E25 - Réhabilitaion entre Werbomont et Sprimont	1 - Route	D132-A26-284		€ 3.561.994,35	€ 3.400.832,93	€ 161.161,42
RTE	E42	A15 - Réhabilitation de la section Thiméon - Sambreville	1 - Route	D142-A15-004		€ 8.545.157	€ -	€ 8.545.157
RTE	E42	A15 - Sambreville - Thiméon- Bois d'Haine : Correction du profil en travers	1 - Route	D142-A15-005	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Herve - Réhabilitaiotn du pont S51A à l'échangeur de Battice	2 - Ouvrage d'art	Ord.04221		€ 1.241.278,65	€ 1.106.886,03	€ 134.392,62
RTE	N90	A54 - PONT-A-CELLES - PONT S10 - PONT SUP	2 - Ouvrage d'art	Ord.03335		€ 491.451,44	€ 442.361,96	€ 49.089,48

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E19 - N6	E19 - Nivelles sud - Réfection du viaduc 31 sur la N27	2 - Ouvrage d'art	Ord.03295		€ 815.876,53	€ 606.237,91	€ 209.638,62
RTE	E42	E42 - Verviers - Réhabilitation du viaduc XX1 d'Ensival et pose d'écrans acoustiques - Phase de travaux 1	2 - Ouvrage d'art	Ord.00607c		€ 2.868.414,17	€ 2.054.312,36	€ 814.101,81
RTE	E40 - E313	E40 - Awans - Modernisation de la section entre Awans et Loncin et des bretelles de l'échangeur de Loncin	1 - Route	D151-A3-007		€ 3.482.451	€ 2.929.020,57	€ 553.430,45
RTE	E40 - E313	E40 - Echangeur de Loncin : Bretelle Namur - Aachen	1 - Route	D151-A3-025	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Réhabilitation de la bretelle Bruxelles-Namur de l'échangeur de Loncin	1 - Route	D151-REHA-004	Fusionné			
RTE	E40 - E313	E40 - Réhabilitation de l'échangeur de Loncin - bretelle Bruxelles - Aachen	1 - Route	D151-A3-020	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A602 - Ans - Réhabilitation de la bretelle Bruxelles - Liège à Loncin	1 - Route	D151-A602-007	Fusionné			
RTE	E411	E411- Entretien de la section située entre l'échangeur de Rochefort (22) et le viaduc de Custinne	1 - Route	D131-A4-038		€ 1.067.094,56	€ 1.047.507,93	€ 19.586,63
RTE	N5	A54 - Approfondissement du bassin d'orage de Petit-Roeulx	3 - Equipement	D142-A54-004		€ 158.324,90	€ 108.903,51	€ 49.421,39
RTE	N5	E420/N5 - Tarcienne - Couvin : Réhabilitation entre Philippeville et Samart (Phase 4)	1 - Route	D131-N5-027		€ 8.901.707	€ -	€ 8.901.707
RTE	E46	N63 -Tinlot et Clavier : Réparation de dalles en béton armé continu	1 - Route	D151-N63-013		€ 255.171	€ 128.669,17	€ 126.501,94
RTE	E411	E411 Perwez - Wavre Sud : Réhabilitaiton des voies 2 et 3	1 - Route	D143-A4-004bis		€ 2.123.747,07	€ 1.970.116,27	€ 153.630,80
RTE	E411	A4 - Arlon - Réhabilitation du pont n°122 (IKEA) de l'échangeur 33 à Autelbas - Phase 1	2 - Ouvrage d'art	Ord.00562a		€ 179.066,80	€ 113.397,39	€ 65.669,41
RTE	E19 - N6	E19 - Réhabilitation de la section entre le R0 et Nivelles	1 - Route	D143-A7-001		€ 2.224.618,28	€ 1.977.972,43	€ 246.645,85
RTE	E19 - N6	R0/A7 - Réhabilitation de l'échangeur avec le R0	1 - Route	D143-A7-008	Fusionné			
RTE	E19 - N6	E19- Réhabilitation des échangeurs n°18, 19, 20, 22	1 - Route	D143-A7-009	Fusionné			
RTE	E19 - N6	A7 - Réhabilitation des accès-sorties	1 - Route	D143-A7-005	Fusionné			
RTE	E19 - N6	E19 - Réhabilitation de l'échangeur n°22	1 - Route	D143-A7-007	Fusionné			
RTE	E19 - N6	E19 - Réhabilitation de l'échangeur n°19 (Nivelles)	1 - Route	D143-A7-010	Fusionné			
RTE	E19 - N6	E19 - Réhabilitation de l'échangeur n°20	1 - Route	D143-A7-011	Fusionné			
RN	E40 - E313	A3 - Réhabilitation du pont 97 à Awans	2 - Ouvrage d'art	Ord.04611		€ 551.266,86	€ 531.713,75	€ 19.553,11
RN	E19 - N6	N6 - Tubize - Etude relative à la réhabilitation du pont sur la Senne - Pont inf	2 - Ouvrage d'art	Ord.02070		€ 49.400,00	€ -	€ 49.400,00

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E46	N63 - Neupré. Réhabilitation de la chaussée à Neupré entre le carrefour des 7 Fawes et le carrefour d'Ehein	1 - Route	D151-N63-010 bis		€ 417.033	€ 384.828,26	€ 32.204,64
RTE	E46	N63 - Sclessin (Liège) - Réhabilitation de la voie de détresse au pied de la N63	1 - Route	D151-REHA-002		€ 67.169,33	€ 61.750,39	€ 5.418,94
RTE	E25	A26 (E25) - Sprimont : Réhabilitation de l'aire autoroutière de Noidré	4 - Installation annexe	D151-PR-004a		€ 1.235.664	€ 1.135.339,77	€ 100.323,96
RTE	E411	A4 - Arlon - Réhabilitation du pont n° 122 (IKEA) - échangeur 33 à Autelbas - Phase 2	2 - Ouvrage d'art	ord.00562b		€ 413.650,65	€ -	€ 413.650,65
RTE	E42	E42 - Saint Vith - Remplacement des joints du viaduc de Steinebruck	2 - Ouvrage d'art	ord.05058		€ 496.943,68	€ -	€ 496.943,68
RTE	N5	R9 - Charleroi - Réhabilitation du pont de l'Abeille, des Viaducs zones VII et VIII - Lot 2 - Electromécanique	2 - Ouvrage d'art	D142-R9-002		€ 1.691.633,52	€ -	€ 1.691.633,52
RTE	N5	N5 - Aménagement de la traversée de Couvin - Sécurisation	1 - Route	D131-N5-058		€ 106.975,60	€ 58.198,86	€ 48.776,74
RN	N90	N90 - Aménagement d'un giratoire à Engis	1 - Route	D151-N90-004		€ 550.584	€ -	€ 550.584
RN	E411	N25 - Réhabilitation du revêtement entre Mont-Saint Guibert et Bousval (dans les 2 sens)	1 - Route	D143-N25-004		€ 2.143.497,22	€ 2.022.914,79	€ 120.582,43
RN	E411	N25 -Réfection de la chaussée à Mont-St-Guibert	1 - Route	D143-N25-002	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Réhabilitation et élargissement des viaducs (Phase de travaux)	2 - Ouvrage d'art	Ord.01926c		€ 25.574.789	€ -	€ 25.574.789
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Etude relative à la réhabilitation et l'élargissement des viaducs 26,26BIS,27	2 - Ouvrage d'art	Ord.01926b		€ 1.613.195,77	€ 1.051.718,28	€ 561.477,49
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Réhabilitation du pont 26bis	2 - Ouvrage d'art	Ord.03834	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Réhabilitation du pont 25 sur N671 - Pont Inf.	2 - Ouvrage d'art	Ord.04645	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Réhabilitation du pont 26 sur le Canal Albert - Pont Inf	2 - Ouvrage d'art	Ord.03178a	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Rétablissement de l'accès vers Aachen	2 - Ouvrage d'art	D151-A3-003	Fusionné			
RTE	E40 - E313	A3 - Herstal - Réhabilitation du pont 26 sur le Canal Albert - Pont Inf	2 - Ouvrage d'art	Ord.03178b	Fusionné			
RN	N90	N90 : Réhabilitation et sécurisation entre Jambe et Brumagne	1 - Route	D131-N90-001		€ 1.150.451,78	€ 7.517,93	€ 1.142.933,85
RN	N90	N90 - Réhabilition des revêtements entre Lives et Brumagne	1 - Route	D131-N90-001bis	Fusionné			
RTE	E40 - E313	E40 - Réhabilitation de la chaussée entre Melen et Barchon (Phase 2)	1 - Route	D152-A3-001b		€ 4.563.624	€ 3.218.099,46	€ 1.345.524,36
RTE	E42	E42 - Héron : Réhabilitation de l'aire de Frénia	4 - Installation annexe	D151-PR-004b		€ 1.178.066,83	€ 653.876,16	€ 524.190,67
RN	E19 - N6	N6 - Tubize - Réfection du revêtement (Lot 1)	1 - Route	D143-N6-001a		€ 472.519,80	€ 456.337,54	€ 16.182,26

Dossiers "en chantier"

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RN	E19 - N6	N6 - Réhabilitation de la sortie Nord Tubize	1 - Route	D143-N6-001	Fusionné			
RN	E19 - N6	N6 - Réhabilitation de la sortie Tubize Centre	1 - Route	D143-N6-002	Fusionné			
RTE	E429	N58A - Réhabilitation et renforcement de la chaussée entre Comines et Warneton- Phase 1	1 - Route	D141-N58-003a		€ 1.872.642,97	€ 1.835.742,04	€ 36.900,93
RN	E19 - N6	N6 - Tubize - Réfection du revêtement (Lot 2)	1 - Route	D143-N6-001b		€ 535.581,23	€ 468.505,39	€ 67.075,84
RN	E19 - N6	N6 - Réhabilitation et sécurisation sortie Sud Tubize	1 - Route	D143-N6-003	Fusionné			
RN	E19 - N6	N6 Tubize Centre - Aménagement et sécurisation du carrefour	1 - Route	D143-N6-008	Fusionné			
RTE	E429	N58 - Réhabilitation et renforcement de la chaussée entre Comines et Warneton- Phase 2	1 - Route	D141-N58-003b		€ 2.386.324,29	€ 1.726.352,29	€ 659.972,00
RTE	E40 - E313	E40 - Battice - Eupen : Etablissement de dispositifs de sécurité	1 - Route	D152-A27-016		€ 2.797.707,86	€ 2.501.080,96	€ 296.626,90
RTE	N5	R3 - Chatelet - Renouvellement du revêtement	1 - Route	D142-R3-002		€ 646.371,37	€ 614.509,43	€ 31.861,94
RTE	N90	N90 - Réhabilitation chaussée de la traversée de St Symphorien et Villers-Saint-Ghislain	1 - Route	D141-N90-002		€ 1.369.773,19	€ 1.192.814,45	€ 176.958,74
RN	E19 - N6	R24 - Nivelles : Elargissement à 2 bandes de circulation des giratoires sur le ring 24 (Etude)	1 - Route	D143-R24-001a		€ 16.900,00	€ 3.405,46	€ 13.494,54
RTE	N5	A54 - Gosselies - Réhabilitation du pont de Courcelles - Phase 4	2 - Ouvrage d'art	Ord.01380		€ 419.822,01	€ 319.746,56	€ 100.075,45
RTE	N5	R9 - Charleroi - Réhabilitation du pont de l'Abeille, des Viaducs zones VII et VIII - Mission de coordination	2 - Ouvrage d'art	D142-R9-003		€ 26.390,00	€ -	€ 26.390,00
RTE	N90	N90 - Sécurisation de la trémie Samaritaine à Charleroi	1 - Route	TMP-007		€ 122.226,27	€ -	€ 122.226,27
RTE	ALL	RS - Réalisation d'une cartographie acoustique pour les routes de 3 à 6 millions de véhicules	3 - Equipement	D112-0-005		€ 448.000,00	€ -	€ 448.000,00
RN	E411	N25 – Grez-Doiceau – Etude relative à la réhabilitation du bassin d'orage du Pisselet	3 - Equipement	D143-BO-016b		€ 18.233,00	€ 8.824,77	€ 9.408,23
RTE	E40 - E313	A13 - Bassenge - Reconstruction du Viaduc de Boirs (Phase 1: sens Anvers - Liège)	2 - Ouvrage d'art	ord.04706b		€ 8.467.704	€ 8.205.245,54	€ 262.458,53
				Total des dossiers		**€ 303.078.673**	**€ 136.646.262**	**€ 166.432.411**

Dossiers à attribuer

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E42	A15 - Wanze - Réhabilitation du viaduc d'Huccorgne - Phase 1 -Etude	2 - Ouvrage d'art	Ord.04751a		€ 650.000	€ -	
RTE	N5	E420 (A54) - Luttre : Création d'un parking de co-voiturage et réfection de l'aire autoroutière	4 - Installation annexe	D142-A54-006		€ 450.000	€ -	
RTE	N5	A54 - Luttre - Réfection de l'aire autotoutière de Luttre	4 - Installation annexe	D142-A54-007	Fusionné			
RTE	E411	E411 - Réhabilitation entre Weyler et Arlon (côté gauche)	1 - Route	D132-A4-286 bis		€ 1.650.000	€ -	
RTE	E411	E411 - Renouvellement du revetement entre Weyler et Arlon	1 - Route	D132-A4-286 ter	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Réhabilitation de l'aire logistique de Lamain	4 - Installation annexe	D141-PR-002		€ 1.500.000	€ -	
RTE	E19 - N6	E19 - Réhabilitation de l'aire logistique d'Hensies - Phase de travaux	4 - Installation annexe	D141-PR-002a		€ 1.000.000	€ -	
RTE	E25	A602 - Réhabilitation et sécurisation de la sortie Bonne-Fortune à Ans	1 - Route	D151-SECU-004		€ 578.825	€ -	
RTE	E411	E411-E42: Réhabilitation de l'échangeur de Daussoulx: Bretelles Bxl-Mons, Bxl-Liège, Liège-Bxl, Liège-Luxembourg, Luxembourg-Liège, Luxembourg-Mons	1 - Route	D131-A4-032		€ 2.100.000	€ -	
RTE	E411	E411- Réhabilitaiton de l'échangeur de Daussoulx: Bretelle BXL - Mons	1 - Route	D131-A4-033	Fusionné			
RTE	E411	E411- Réhabilitaiton de l'échangeur de Daussoulx: Bretelle Liège - Bxl	1 - Route	D131-A4-034	Fusionné			
RTE	E411	E411- Réhabilitaiton de l'échangeur de Daussoulx: Bretelle : Liège - Lux	1 - Route	D131-A4-035	Fusionné			
RTE	E411	E411- Réhabilitaiton de l'échangeur de Daussoulx: Bretelle : Luxembourg -Liège	1 - Route	D131-A4-029	Fusionné			
RTE	E411	E411- Réhabilitaiton de l'échangeur de Daussoulx: Bretelle: Lux - Mons	1 - Route	D131-A4-028	Fusionné			
RN	E42	A604 - Grâce-Hollogne - Démolition du Pont 8 et mesures compensatoires	2 - Ouvrage d'art	Ord.04831		€ 474.828	€ -	
RN	N90	N90 - Flemalle: Réhabilitation de la voirie et sécurisation du giratoire de la Horre	1 - Route	D151-N90-REHA1		€ 188.567	€ -	
RTE	E42	A15 - Réhabilitation entre Courcelles et Viesville	1 - Route	D142-A15-007		€ 6.627.535	€ -	
RTE	E42	A15 - Remplacement de revêtement entre Courcelles et Viesville	1 - Route	D142-A15-006	Fusionné			
RTE	E42	A15 - Courcelles - Viesville - Remplacement revêtements	1 - Route	D142-A15-008	Fusionné			
RN	N90	N90-Sambreville- Sécurisation du carrefour de Moignelée	1 - Route	D131-N90-016		€ 750.000	€ -	
RTE	E42	A15 - La Louvière - Réhabilitation du pont 34 (Pont Canal 45)	2 - Ouvrage d'art	ord.03402		€ 11.000.000	€ -	
RTE	E42	A15 - Réhabilitation du pont 45 sur canal à La Louvière	2 - Ouvrage d'art	ord.03402b	Fusionné			

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	E42	E42 - Verviers - Réhabilitation du viaduc XXI d'Ensival et pose d'écrans acoustiques (2ème phase de travaux)	2 - Ouvrage d'art	Ord.00607d		€ 3.775.000	€ -	
RTE	E429	E429 - Tournai : Réhabilitation entre Kain et Lamain dans les 2 sens et mise à 3 voies entre Kain et Marquain	1 - Route	D141-A8-007		€ 32.703.371	€ -	
RTE	E429	A8 - Mise à 3 voies entre Kain et Marquain	1 - Route	D141-A8-002	Fusionné			
RTE	E429	A8 - Mise à 3 voies entre Marquain et Kain	1 - Route	D141-A8-003	Fusionné			
RTE	E42	A27/N3 - Herve/Battice - Extension du Parking de covoiturage	4 - Installation annexe	D152-N3-002		€ 413.907	€ -	
RTE	N5	R9 - Charleroi - Réhabilitation du pont de l'Abeille, des Viaducs zones VII et VIII - Lot 1 - Génie civil	2 - Ouvrage d'art	D142-R9-001		€ 28.222.772	€ -	
RTE	N5	R9 - Charleroi - Réhabilitation du pont de l'Abeille	2 - Ouvrage d'art	Ord.03045	Fusionné			
RTE	N5	R9 - CHARLEROI - VIADUCS ZONES VII et VIII	2 - Ouvrage d'art	Ord.02486	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Flémalle : Aménagement de l'échangeur n°4 (Phase 2)	1 - Route	D151-E42-001		€ 520.000	€ -	
RN	N90	N90 - Floreffe - Sécurisation du carrefour des Tourettes (N958) et renouvellement de revêtements	1 - Route	D131-N90-017		€ 1.047.489	€ -	
RN	N90	N90 : Sécurisation de la traversée de Floreffe	1 - Route	D131-SECU-001	Fusionné			
RTE	N5	N5 - Aménagement de sécurité au droit de l'Institut Notre Dame de Loverval - Gerpinnes (CPSR)	1 - Route	TMP-010		€ 50.000	€ -	
RTE	E19 - N6	N552 - Réhabilitation entre Pommeroeul et Dour	1 - Route	D141-N552-002		€ 5.200.000	€ -	
RTE	E19 - N6	N6 - Hennuyères - Aménagement du carrefour giratoire dit du "Flament"	1 - Route	D141-N6-008		€ 3.700.000	€ -	
RTE	E19 - N6	N6 - Réhabilitation du giratoire du Flament à Hennuyères	1 - Route	D141-N6-001	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Construction de deux giratoires et d'un parking de covoiturage à l'échangeur d'Andenne (Accès au zoning de Petit-Waret)	4 - Installation annexe	D131-A15-026		€ 1.595.603	€ -	
RTE	E411	E411 - Réhabilitation entre Daussoulx et Thorembais	1 - Route	D131-A4-014		€ 3.072.720	€ -	
RTE	E411	E411 - Réfections localisées de revêtements entre Daussoulx-Thorembais	1 - Route	D131-A4-027	Fusionné			
RTE	E411	N257 - Wavre - Contournement de Wavre Nord	1 - Route	ZAS-007a		€ 4.000.000	€ -	
RTE	E40 - E313	E40 - E313 Accessibilité à l'extension du zoning des Hauts-Sarts à Oupeye	1 - Route	ZAS-001		€ 2.750.000	€ -	
RTE	E40 - E313	E40 - Sécurisation de la sortie Hauts-Sarts	1 - Route	D151-SECU-010	Fusionné			
RTE	E42	E42 - Etude pour la construction d'un échangeur à Quaregnon	1 - Route	TMP-001		€ 500.000	€ -	

Dossiers à attribuer

PLAN	Axe	INTITULE	Type de chantier	Références	Dossiers fusionnés	Coût global	Dernier montant payé	Encours
RTE	N90	N54 - Liaison Lobbes - Erquelinnes - Phase d'étude	1 - Route	TMP-002		€ 800.000	€ -	
RTE	N90	N90 - Sécurisation à hauteur des carrières de Gore	1 - Route	D131-N90-184		€ 89.904	€ -	
RTE	ALL	RS - Fourniture de panneaux "Bienvenue en Wallonie"	3 - Equipement	D122-RTE-220		€ 120.000	€ -	
RTE	E429	N58 - Moucron: Installation de l'éclairage au rond-point tunnel	3 - Equipement	D144-N58-001		€ 454.902	€ -	
RTE	E19 - N6	E19 - La Louvière - Réhabilitation du pont I40	2 - Ouvrage d'art	Ord.03778b		€ 2.550.000	€ -	
RTE	E411	N257 - Wavre : Elargissement de la chaussée des Collines	1 - Route	ZAS-007b		€ 240.000	€ -	
RTE	E411	N257/ E411 - Wavre : Aménagement de l'échangeur de Rixensart	1 - Route	ZAS-007c		€ 1.000.000	€ -	
				Total des dossiers		**€ 119.775.424**	**€ -**	**€ -**

Plan Routes

Au 24/01/2014	Nombre de dossiers	Dossiers fusionnés	Km réhabilités	Budget global	Montants payés	Montant des Encours
1 - Clôturé	73	20	346,09	131.705.269 €	126.340.970 €	5.364.299 €
2 - En chantier	100	49	305,88	303.078.673 €	136.646.262 €	166.432.411 €
Total engagé	173	69	651,96	434.783.942 €	262.987.233 €	171.796.710 €
3 - A attribuer	33	18	31,50	119.775.424 €	- €	- €
TOTAL	**206**	**87**	**683,46**	**554.559.366 €**	**262.987.233 €**	**171.796.710 €**