

# RAPPORT D'ACTIVITÉS 2012/2013

SPW | Éditions

BILANS ET PERSPECTIVES

Mobilité  
Voies hydrauliques



Wallonie



Service public  
de Wallonie

# MISSION

La Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2) est une des neuf directions du Service public de Wallonie (SPW).

Elle initie et coordonne la politique à suivre en matière de transport (par route, rail, air, eau) et de mobilité. Œuvrant en faveur d'une mobilité plus durable, elle soutient le développement socio-économique de la Wallonie et favorise la qualité de vie de ses citoyens.

Pour prendre en compte les responsabilités qui lui ont été confiées, la DGO2 :

- Modernise, entretient et contrôle le réseau des voies navigables et les grands barrages
- Participe au développement des zones portuaires en collaboration avec les ports autonomes
- Gère les crues et s'emploie à réduire les inondations au bénéfice des riverains de la voie d'eau
- Organise le transport scolaire
- Assure une fonction d'autorité aéroportuaire (à Bierset et Charleroi Bruxelles-Sud)
- Coordonne et soutient de multiples organismes et acteurs locaux en matière de mobilité.



# SOMMAIRE

MISSION DE LA DGO2	
LE MOT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE .....	02
CHIFFRES CLÉS .....	04

## PARTIE 01

### LA MOBILITÉ ..... 06

UNE VISION À LONG TERME .....	08
DES CONSEILLERS EN MOBILITÉ OPÉRANT EN RÉSEAU .....	14
ACTIONS DE SENSIBILISATION .....	15
SÉCURITÉ ROUTIÈRE .....	18

## PARTIE 02

### LE TRANSPORT DE PERSONNES ..... 20



TRANSPORTS EN COMMUN .....	22
SERVICES RÉGULIERS (SPÉCIALISÉS) DE TRANSPORT .....	25
TRANSPORT INDIVIDUEL PAR TAXIS ET VÉHICULES ASSIMILÉS ..	26
TRANSPORT SCOLAIRE .....	27

## PARTIE 03

### L'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE ..... 30

SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE .....	32
SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE .....	34
NUISANCES SONORES .....	35
GESTION DE L'AÉRODROME DE SPA .....	37

## PARTIE 04

### LES VOIES HYDRAULIQUES ..... 38



UN RÉSEAU CONNECTÉ AU RESTE DE L'EUROPE .....	40
MAINTENANCE DES OUVRAGES D'ART .....	45
DRAGAGE ET VALORISATION DES PRODUITS DE DRAGAGE ...	49
PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION .....	51
SENSIBILISATION AUX ATOUTS DE LA VOIE D'EAU .....	53
UNE EXPERTISE EN ÉTUDES TECHNIQUES .....	55
GRANDS PROJETS .....	57
TOURNAI .....	58
MONS .....	61
CHARLEROI .....	63
NAMUR .....	65
LIÈGE .....	67
BARRAGES .....	70
RESTRUCTURATION DES DISTRICTS DES VOIES HYDRAULIQUES ..	71
RÈGLEMENTATION ET DROITS DES USAGERS .....	72

## PARTIE 05

### LES MOYENS MIS EN ŒUVRE ..... 73

DÉPARTEMENTS ET DIRECTIONS .....	74
UNE POLITIQUE DE COMMUNICATION .....	76
FONDS STRUCTURELS EUROPÉENS .....	77
UTILISATION DES RESSOURCES BUDGÉTAIRES .....	78



---

## LE MOT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

### YVON LOYAERTS, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

#### **Quels sont, pour vous, les points forts de 2012-2013 sur le plan de la mobilité en Wallonie ?**

Au cours de l'année 2013, la DGO2 a tracé les lignes directrices du futur Plan Régional de Mobilité Durable pour la Wallonie (PRMD) et ce, en nouant le dialogue le plus large possible avec la société wallonne. Ce Plan dotera la Wallonie d'une vision prospective et transversale dans les domaines de la mobilité et de l'accessibilité, qui sont d'une importance capitale pour le développement économique de notre région. Notre souhait est que le PRMD soit porteur de solutions réellement novatrices pour le futur. Le travail d'analyse, entamé au printemps 2013, a débouché sur l'organisation d'une journée de réflexion le 25 novembre 2013, avec tous les acteurs concernés. Cette rencontre a permis de mieux appréhender les attentes des uns et des autres et de progresser ensemble dans l'élaboration d'un programme d'actions. Il appartiendra au prochain gouvernement régional de donner les impulsions définitives dans ce dossier.

De la même manière, la DGO2 a joué – et continuera de jouer – un rôle de plus en plus important sur le plan de la politique ferroviaire en Wallonie. Notre Cellule ferroviaire a été relancée en mars 2012. Son analyse en profondeur du plan pluriannuel d'investissements d'Infrabel pour la période 2013-2025 (soit quelque 25 milliards d'investissements en infrastructures et matériel roulant) a permis au Gouvernement wallon de se forger une vision stratégique dans ce dossier. Il faut savoir, en effet, que les investissements, tels qu'ils sont envisagés dans ce plan pluriannuel, sont insuffisants pour assurer l'entretien de l'ensemble des lignes wallonnes du réseau. En outre, alors que la Wallonie avait fourni au groupe SNCB un plan de desserte ferroviaire comportant 35 projets prioritaires pour l'amélioration du rail, celui-ci n'en a retenu que 3... C'est dire combien il est important que nous nous dotions d'une expertise de haut niveau dans ce domaine.

#### **Trouvez-vous normal que le nombre de communes wallonnes disposant d'un Plan de Mobilité ait peu évolué durant les deux derniers exercices ?**

A la fin 2013, l'on totalisait 122 Plans Communaux de Mobilité, initiés et suivis par la DGO2. On peut regretter que l'ensemble des 262 communes wallonnes ne dispose pas encore d'un tel plan. Ma première réflexion est qu'il faut continuer à professionnaliser ce secteur, en étoffant le réseau des Conseillers en Mobilité, mais aussi – et peut-être surtout – en développant encore plus leurs compétences. Il faut donner de l'ampleur à ces questions. Une stratégie cohérente de mobilité doit reposer sur une approche locale, intégrée dans un contexte macro-économique. Il est important que tous les acteurs concernés, y compris politiques, prennent conscience de cela.

#### **Un nouveau contrat de service public, adopté fin 2013, fixe les objectifs assignés par le Gouvernement wallon au Groupe TEC. En êtes-vous satisfait ?**

J'aimerais rappeler, tout d'abord, que dans le domaine du transport de personnes (à l'exception du transport scolaire) comme dans celui de la gestion aéroportuaire, nous n'assumons qu'un rôle de tutelle, principalement au niveau du contrôle budgétaire et du respect des réglementations. Les aspects liés à l'exploitation relèvent des sociétés de gestion proprement dites. Le nouveau contrat de service public des TEC permet aux différentes sociétés d'exploitation du groupe de travailler dans un cadre strictement défini. Au niveau de la DGO2, nous continuons à mettre en place les outils qui nous permettent d'assurer efficacement notre mission de contrôle des obligations de service public imposées aux TEC.

**Les contraintes budgétaires n'épargnent pas le département des voies hydrauliques. Les ouvrages d'art wallons constituent un patrimoine remarquable, mais celui-ci subit l'usure du temps. Réclamez-vous plus de moyens financiers et humains ?**

Nous avons initié, en 2013, une étude relative aux solutions de financement des voies hydrauliques. Soyons clairs: les moyens budgétaires et humains actuels ne nous permettent pas de répondre aux enjeux liés à la sauvegarde et à la modernisation de notre patrimoine hydraulique. Il s'agit d'enjeux économiques, bien sûr, mais aussi environnementaux et humains. La question n'est toutefois pas simplement de réclamer plus de moyens. Nous évoluons, comme tout le monde, dans un contexte de rigueur budgétaire et il est de notre devoir d'être réalistes. Il est impératif que nous montrions une extrême rigueur au niveau de la planification budgétaire des travaux. Toutefois, le fonctionnement de certains ouvrages d'art est en péril et nous arrivons aussi à la limite tolérable en ce qui concerne les effectifs de maintenance. La situation est complexe. L'étude commanditée par la DGO2 permettra de l'analyser dans ses moindres détails afin que les solutions proposées soient les meilleures possible. Elle a été finalisée au début 2014.

**Vous plaidez en faveur d'une gestion rigoureuse. La restructuration des districts des voies hydrauliques, approuvée fin 2013, répond-elle à ce type de préoccupations ?**

Absolument. Nous avons obtenu l'accord du Gouvernement wallon pour mettre en place une structure composée de 15 districts géographiques, dont les zones d'intervention ont été redéfinies. Leurs missions sont également précisées et uniformisées. Des organigrammes standardisés sont mis en place et certaines fonctions sont revalorisées, ce qui aura un impact positif sur l'évolution de la carrière de certains collaborateurs de la DGO2. Cette réforme en profondeur vise la recherche d'une plus grande efficacité et l'instauration d'une nouvelle dynamique dans la réalisation de nos missions.

**Un mot pour terminer sur ce rapport d'activités « new look » ?**

Ce rapport se veut le reflet de notre manière de fonctionner. Il a été entièrement repensé dans la forme pour mettre en avant nos missions de service au public et l'expertise de nos équipes dans une approche qui se veut transversale et globale. Je vous invite donc à le parcourir sans tarder !

# CHIFFRES CLÉS 2012/2013

## LA MOBILITÉ

**122** communes wallonnes disposent d'un Plan de Mobilité (au 31 décembre 2013)

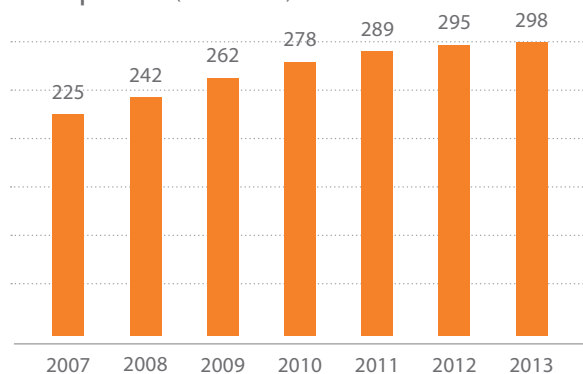
**156** conseillers en mobilité formés en 2012 et 2013

## LE TRANSPORT DE PERSONNES

**327** communes desservies

**14 693** km de réseau

Évolution du nombre de voyageurs transportés (en millions)



**118** millions de km parcourus

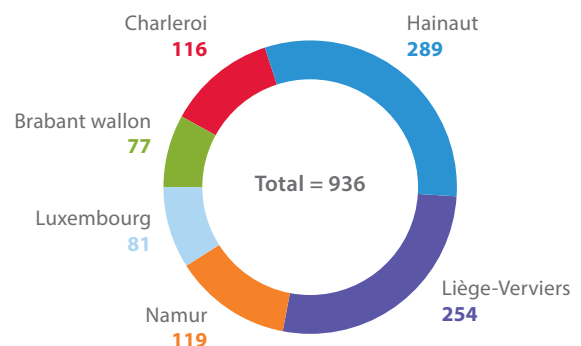
## LE TRANSPORT INDIVIDUEL PAR TAXIS

**896** taxis autorisés à circuler en Wallonie (au 31 décembre 2013)

## LE TRANSPORT SCOLAIRE

**27 000** élèves transportés sur une base mensuelle

Répartition des circuits scolaires en Wallonie (décembre 2013)



## AÉROPORTS RÉGIONAUX

119 390 atterrissages et décollages

(mouvements commerciaux en 2013)

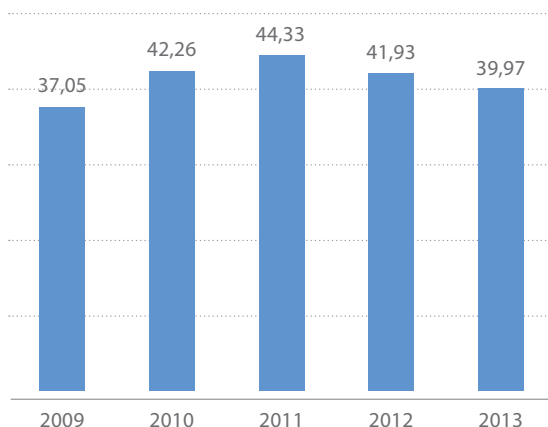
## TRANSPORT FLUVIAL

761 km  
de voies d'eau

450 km  
ouverts à la navigation marchande

230 stations  
d'observation hydrologique

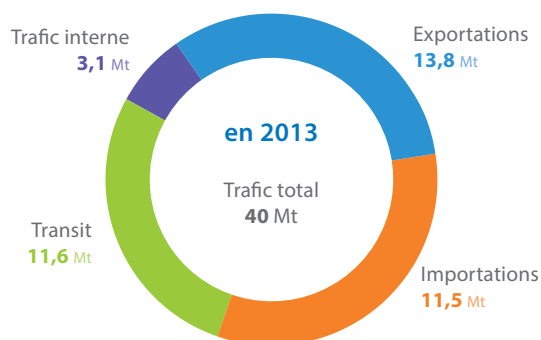
ÉVOLUTION DU TONNAGE TRANSPORTÉ  
PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE  
(en millions de tonnes)



126 ouvrages  
d'art hydrauliques

## BILAN GLOBAL DU TRAFIC FLUVIAL EN WALLONIE

(en millions de tonnes - Mt)



## NAVIGATION DE PLAISANCE

chiffres 2013

8 394 bateaux  
privés et professionnels

31 608  
passages aux écluses



# 01 PARTIE LA MOBILITÉ





L'augmentation croissante des déplacements requiert des moyens de gestion appropriés. La DGO2 assure cette tâche de réflexion et de coordination. Elle conçoit des stratégies et mène des actions visant essentiellement à assurer une bonne complémentarité entre les divers modes de transport et de déplacement.

**122**

communes wallonnes disposent  
d'un Plan de Mobilité

Chiffres au 31 décembre 2013

**1 150**

Conseillers en Mobilité formés  
par la DGO2



# LA MOBILITÉ

## NOS MISSIONS PRINCIPALES

- Structurer et planifier la mobilité afin de permettre à tous ceux qui vivent en Wallonie ou transitent par son territoire d'accéder aux différents modes de déplacement et ce, dans un souci de sécurité optimale et de qualité des espaces de vie.
- Sensibiliser le public aux différents enjeux liés à la mobilité : ces bonnes pratiques sont désormais assurées par un réseau de Conseillers en Mobilité qui ne cesse de se densifier.
- Développer des outils spécifiques selon le mode de transport choisi ou selon le secteur d'activités. Objectif ? Assurer une complémentarité entre l'usage de la voiture, des bus, des trains, des vélos, etc.

## UNE VISION À LONG TERME

### PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ DURABLE

En 2013, la DGO2 a lancé le marché public relatif à l'élaboration d'un Plan Régional de Mobilité Durable (PRMD). Cette pierre angulaire d'une stratégie de mobilité durable à l'horizon 2030 doit prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement, intégrer l'offre comme la demande et couvrir tant la mobilité des personnes que celle des marchandises. Pour la première fois, les autorités régionales bénéficieront ainsi d'un tableau de bord à long terme où les enjeux de mobilité seront analysés au regard d'autres matières ou préoccupations : l'évolution de la population, l'emploi, la fiscalité, l'environnement, l'aménagement du territoire. Le but final étant la mise en place d'un programme d'actions concrètes, qui seront échelonnées dans le temps.

La Wallonie dispose déjà d'outils de diagnostic qui ont fait leurs preuves. Citons notamment les enquêtes de mobilité, permettant d'analyser les comportements d'un public défini dans le but de maîtriser les déplacements quotidiens autour d'une école, d'une entreprise ou d'un hôpital, par exemple. Rappelons aussi que la DGO2 met à la disposition de tout organisme privé ou public un logiciel de géolocalisation nommé Santorin. Cartes à l'appui, cet outil gratuit permet une représentation des problèmes de mobilité dans un lieu précis.

### PLANS COMMUNAUX DE MOBILITÉ

Il existe en Wallonie différents types de Plans de mobilité : ils peuvent être communaux, intercommunaux, urbains ou provinciaux. Leur philosophie est la même : ces documents cherchent à favoriser l'accessibilité qu'on dit « multimodale » (intégrée) aux différents lieux de vie et d'activité.







Au 31 décembre 2013, 122 des 262 communes de Wallonie s'appuyaient sur un tel document d'orientation et de gestion des déplacements. Un Plan Communal de Mobilité (PCM) comporte trois phases: un diagnostic de la situation existante, la définition d'objectifs et un programme d'actions concrètes. Tous les acteurs-clés de la mobilité sont impliqués dans sa réalisation: la commune, la zone de police, le groupe TEC - SRWT, la SNCB, différentes directions du SPW (Routes, Aménagement du Territoire...), l'IBSR (Sécurité routière) ou encore les associations de promotion de la mobilité douce (comme le Gracq) ou de défense des usagers à mobilité réduite (telle l'asbl Gamah). C'est donc l'occasion pour la DGO2 de réunir l'ensemble des partenaires concernés par la mobilité sur la zone étudiée.

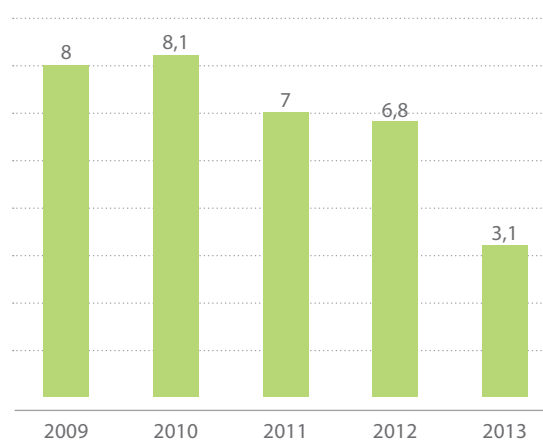
---

Toutes les communes qui comptent en leur sein un **Conseiller en Mobilité** et acceptent de financer une partie de l'étude sont éligibles pour la préparation d'un **Plan de Mobilité**.

---

Un PCM porte sur une période de dix ans. Pour la première fois, des villes ou des communes sont entrées dans une phase d'actualisation. Elles vont donc repiler pour une nouvelle décennie. Bien évidemment, la DGO2 veille à ce que ces plans soient en adéquation avec les objectifs régionaux en termes d'aménagement du territoire.

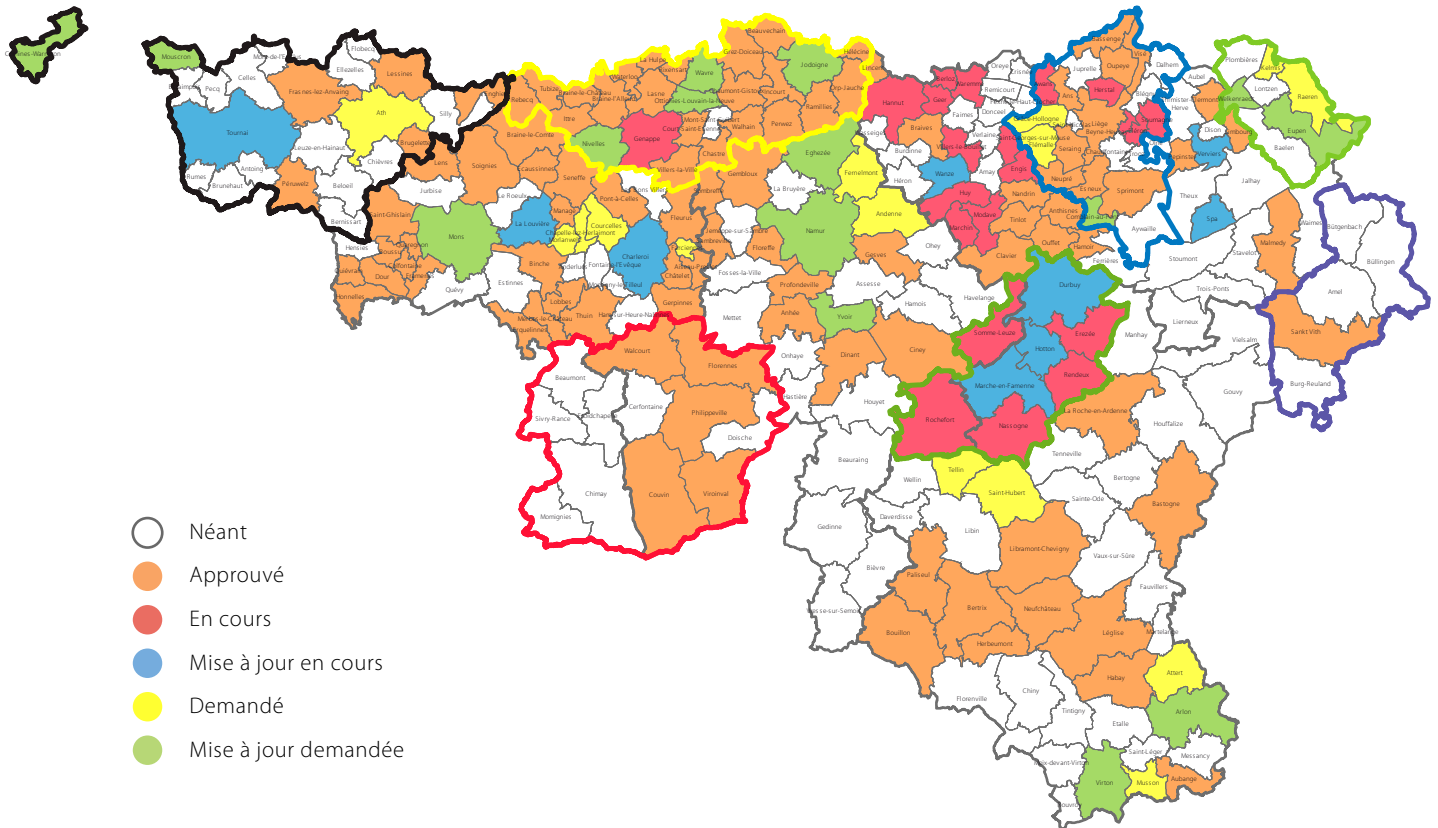
#### SUBSIDES RÉGIONAUX POUR LES « MODES DOUX » DES PCM *(en millions d'euros)*





Une commune sous Plan de Mobilité peut répondre à l'appel à projets « crédits d'impulsion » qui vise à mettre en œuvre le volet « modes doux » du Plan. Par ce biais, les autorités régionales couvrent 75% du coût des projets. Elles ont engagé 6,8 mil-

lions d'euros en 2012 et 3,1 millions en 2013 afin de soutenir les efforts des communes désireuses d'élargir des trottoirs, de créer des pistes cyclables ou encore de surélever des passages pour piétons.



- Néant
- Approuvé
- En cours
- Mise à jour en cours
- Demandé
- Mise à jour demandée

- PiCM Pays de Famenne (en cours)
- Entre Sambre et Meuse (en cours)
- Wallonie picarde (terminé)
- PUM de Liège (terminé mais non approuvé)
- Eifel (terminé)
- 3 Frontières (terminé)
- PPM du Brabant wallon (terminé)
- Limite provinciale



## PLAN WALLONIE CYCLABLE

En 2012 et 2013, la DGO2 a poursuivi la mise en œuvre du Plan Wallonie Cyclable, l'un des fers de lance de la Politique régionale de Mobilité. La finalité de ce plan, lancé fin 2010, est d'améliorer fortement les conditions de la pratique du vélo et d'augmenter significativement son utilisation d'ici à 2020. Comportant 80 actions concrètes, le Plan Wallonie Cyclable se fonde sur neuf objectifs opérationnels :

- Développer des communes pilotes
- Favoriser l'usage du vélo dans les zones urbanisées et entre elles
- Améliorer la qualité de l'infrastructure cyclable quotidienne
- Développer l'offre de stationnement et lutter contre le vol de vélos
- Favoriser l'intermodalité vélo-transport public
- Eduquer et augmenter la pratique du vélo dans le cadre scolaire
- Promouvoir l'usage du vélo dans le cadre professionnel
- Développer et promouvoir le vélotourisme
- Améliorer l'image et l'usage du vélo auprès des citoyens

Dix communes pilotes avaient été sélectionnées en 2011, sur un total de 62 dossiers de candidature, parce qu'elles disposaient déjà de plans communaux cyclables. Elles ont été incitées à développer leurs actions. Il s'agit des communes de Gembloux, La Louvière, Liège, Marche-en-Famenne, Mouscron, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Tournai, Walhain et Wanze. Ces dix entités se partagent un subside de près de 18 millions d'euros en cinq ans. Elles devront investir quelque 5,5 millions sur fonds propres. En 2012 et en 2013, de grands investissements ont été engagés dans ces dix communes. Les premiers résultats sont attendus au printemps 2014. Au même moment, les dix communes pilotes subiront une évaluation, qui permettra à l'administration d'améliorer certaines actions, de renforcer la coordination, mais aussi de récolter des renseignements précieux pour d'éventuelles expériences semblables.





// MÉTIER

ALICE GOBIET



chargée de communication  
à la Direction de la Planification de la Mobilité

« Développer significativement la pratique du vélo en Wallonie est un objectif que le Gouvernement wallon souhaite atteindre, notamment, via divers moyens de sensibilisation.

C'est dans cette optique que, depuis deux ans, je m'occupe essentiellement de la promotion du vélo pour les différents acteurs de la Wallonie : les communes, les entreprises, les associations... Mon travail se base donc surtout sur des aspects de communication, entre autres, en créant des outils propres à la mise en valeur du vélo (des brochures, des articles, des gadgets) mais aussi en gérant des événements de promotion intégrés dans le Plan Wallonie Cyclable. Une de mes missions principales est la gestion de « Tous vélo-actifs » : une opération de communication et de coaching de grosses entreprises qui ont accepté de développer la pratique du vélo pour leurs employés.

Ma formation de journaliste, orientée vers les rapports avec la presse, est un très gros atout pour effectuer mon travail au quotidien pour lequel il faut non seulement avoir une bonne capacité de rédaction, savoir planifier la préparation de nombreux événements et pouvoir travailler sous pression : la communication, ça n'attend pas ! Néanmoins, j'ai eu le plaisir de découvrir dans ce travail un nouvel aspect des médias avec qui il m'arrive souvent de travailler. C'est très enrichissant. »



À la fin 2013, quelque **700 cyclistes** occasionnels ou réguliers avaient déjà participé à une ou plusieurs actions de l'opération Tous vélo-actifs.



L'une des mesures phares des années 2012-2013 est sans conteste la mise en place de l'opération Tous vélo-actifs. Il s'agit d'une action spécifiquement dédiée à la promotion des déplacements domicile-lieu de travail/lieu d'études en vélo, ciblant à la fois les travailleurs et les étudiants. Une vingtaine de grandes organisations de Wallonie, parmi lesquelles de grandes entreprises, des hôpitaux, des universités, des organismes publics, sont ainsi aidées dans la mise en œuvre de politiques de mobilité favorisant la pratique du vélo. Pour encourager les travailleurs et les étudiants, différents incitants ont été mis en place : formations visant à se mouvoir au mieux dans un trafic dense, prêts de vélos en test, aides à l'installation de parkings adaptés, etc.

Le Plan Wallonie Cyclable vise, par ailleurs, la promotion du vélo de loisir. Un réseau d'itinéraires touristiques se développe actuellement dans toute la Wallonie, s'adressant autant à un public familial qu'à des randonneurs de longue distance. Ce réseau comprendra trois niveaux : des réseaux de points névralgiques, des boucles à thèmes et des itinéraires longs. Une signalisation claire, sécurisante et ludique est mise en œuvre. La visibilité de ce maillage de plus en plus dense du territoire wallon est favorisée par de nouveaux panneaux de signalisation et de balisage.



## LA NOUVELLE CELLULE FERROVIAIRE

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2012, la DGO2 dispose d'une cellule *Ferroviaire* chargée de développer une expertise wallonne spécifique en matière ferroviaire et d'aider à la prise de décision dans ce domaine crucial pour la mobilité au sud du pays. Ses missions comprennent notamment l'analyse de projets, la réalisation d'études, le suivi de la législation (régionale, nationale, européenne) et le développement de synergies avec d'autres acteurs concernés. Elle a l'ambition de se positionner à terme comme l'interlocuteur de référence en Wallonie pour les questions ferroviaires.

En 2012-2013, la cellule *Ferroviaire* a effectué une analyse détaillée du Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) du groupe SNCB, qui planifie les chantiers du rail belge pour la période 2013-2025. Un budget de 25 milliards d'euros y est consacré sous la forme d'investissements en infrastructures et en matériel roulant, dont 5 milliards pour des projets en Wallonie. L'analyse critique de la Cellule a aidé le Gouvernement wallon à déterminer les projets prioritaires pour la Wallonie à l'horizon 2025, moyennant un budget complémentaire de 948 millions d'euros.

Parallèlement, elle a, dès sa création, assuré le suivi d'une étude sur le potentiel d'un RER liégeois et carolorégien visant à renforcer l'offre ferroviaire urbaine dans ces deux agglomérations. D'autres études, disponibles sur le portail mobilité de la Région wallonne (<http://mobilité.wallonie.be>), ont été réalisées dans la foulée. Citons, à titre d'illustration, l'analyse juridique, technique et financière établie pour l'Axe 3 qui relie Bruxelles à Luxembourg : entre ces deux capitales, et si on prend l'an 2000 comme base de comparaison, il s'agit de permettre aux trains internationaux de gagner 12 minutes sur l'horaire habituel. La DGO2 souhaitait une expertise sérieuse visant à comprendre les retards pris par ce projet.

Enfin, la cellule *Ferroviaire* a mené diverses études dites « de potentiel ». Elle a ainsi analysé la faisabilité technique d'un téléphérique à Liège, confectionné diverses cartes permettant d'identifier les flux de voyageurs dans les gares de la province du Luxembourg et l'évolution des bassins de population ou encore examiné l'impact de la suppression par la SNCB de la liaison ferroviaire Erquelines-Jeumont.



---

## DES CONSEILLERS EN MOBILITÉ OPÉRANT EN RÉSEAU

Au 31 décembre 2013, la Wallonie comptait 836 Conseillers en Mobilité actifs. Ces « ambassadeurs » formés par la DGO2 opèrent dans les communes, au sein du groupe TEC/SRWV ou dans les associations promouvant l'usage du vélo, notamment.

Les Conseillers en Mobilité sont devenus des acteurs incontournables de la politique régionale. Leur rôle est d'identifier les dysfonctionnements et les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, d'alerter les responsables, de favoriser les échanges entre les interlocuteurs concernés et de contribuer à des solutions innovantes. Ils sont les relais privilégiés des fonctionnaires centraux, travaillant à Namur. Présents sur le terrain, ils suivent de près la mise en œuvre des Plans Communaux de Mobilité. Ils sont en général les premiers à signaler un problème de mobilité récurrent à la sortie d'un zoning, à l'approche d'un grand établissement scolaire ou près d'une gare. Ils ont la particularité de promouvoir un langage commun entre tous les acteurs de la mobilité.

Durant l'année 2012, la DGO2 a formé 101 Conseillers en Mobilité. Quelque 55 autres s'y sont ajoutés en 2013. La formation de base développe une sensibilité à l'ensemble de la problématique des déplacements. Elle est dispensée en 16 jours (22 pour les agents communaux). Des formations continuées, des ateliers spécifiques, des groupes de travail, des voyages d'études et une grande rencontre annuelle renforcent les liens entre ces maillons d'une même chaîne.

Enfin, un Centre de Diffusion et de Documentation sur la Mobilité (CDDM), ouvert aux conseillers et au grand public, rassemble des centaines d'ouvrages et quelque 3 000 supports de référence en matière de mobilité.




---

### Le Conseiller en Mobilité...

- ... est la personne de référence dans la commune
  - ... intervient dans l'obtention des subsides et pour assurer la mise en œuvre des Plans Communaux de Mobilité
  - ... tisse des liens avec tous les acteurs concernés par les problèmes de déplacements.
-



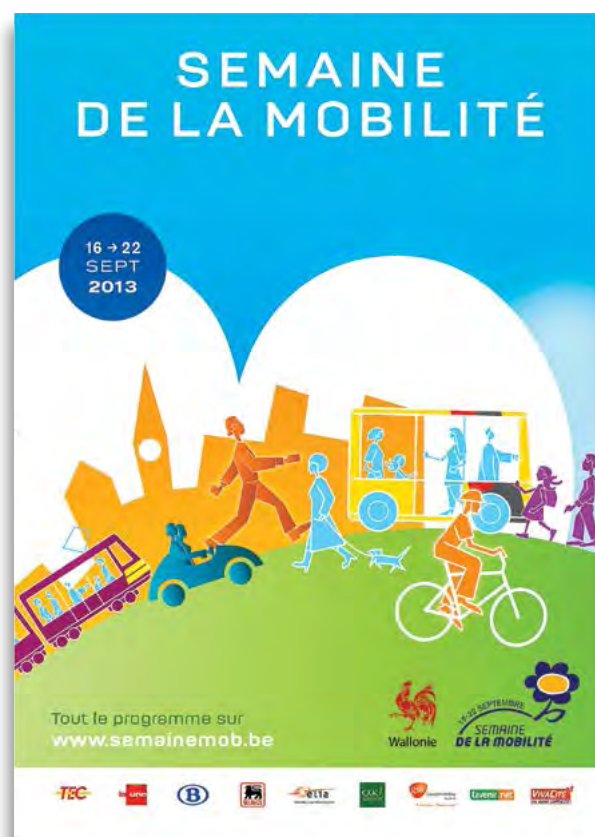
## ACTIONS DE SENSIBILISATION

### SEMAINE DE LA MOBILITÉ

La Semaine de la Mobilité se déroule annuellement dans toute l'Europe, du 16 au 22 septembre. Les dates sont fixes, mais le thème change chaque année. La Wallonie y participe depuis 2000, la coordination des activités étant assurée par la DGO2. Tous les partenaires institutionnels et associatifs conscientisés par cet enjeu sont impliqués dans l'organisation de cette semaine qui met en valeur les modes de mobilité douce : du train au vélo, en passant par toute autre forme de transport alternatif à la voiture particulière.

Comme l'année précédente, la Semaine de la Mobilité 2012 a ciblé les personnes actives et plus particulièrement les «auto-solistes», ces navetteurs qui se rendent à leur travail en étant seuls au volant. Le célèbre jeu de société *Mille Bornes* a été adapté et largement diffusé. Un Quiz Mobilité a également été organisé. Le public a été invité à répondre à un questionnaire déclinant les différents aspects d'une question centrale : *Comment vous déplacez-vous?* Ce Quiz en ligne permettait à chaque utilisateur de s'identifier à un profil-type. Des conseils personnalisés étaient ensuite proposés en fonction des problèmes spécifiques rencontrés par chacun des profils. Ceux-ci ont été définis suite à une enquête qui a permis d'actualiser les attitudes de déplacement des Wallons.

Le thème de la Semaine de la Mobilité 2013 était *Un jour/Un mode*. Chaque jour de la semaine a mis à l'honneur un mode de transport différent. Originalité de cette dernière édition : dix familles wallonnes se déplaçant habituellement en voiture ont relevé le défi qui consistait à se passer de leur véhicule durant toute la semaine. De Neufchâteau à Comines, ces ménages se sont essayés au covoiturage, aux transports en commun, au vélo. En septembre, le grand public a aussi eu l'occasion de calculer les économies réalisables en changeant ses habitudes de déplacement (voiture individuelle) au profit d'une mobilité plus douce. Un « Calculateur mobilité » était disponible en ligne. Il est toujours accessible sur le portail [www.mobilite.wallonie.be](http://www.mobilite.wallonie.be).







## PRINTEMPS DE LA MOBILITÉ

Du 7 au 11 mai 2012, la DGO2 a organisé la seconde édition du Printemps de la Mobilité. Davantage qu'une action de sensibilisation ponctuelle, c'est le point d'orgue d'une série d'animations menées tout au long de l'année scolaire. Le fil rouge de l'opération consiste à apporter des solutions concrètes visant à promouvoir la marche, le vélo ou le covoiturage sur le chemin de l'école. De nombreux projets « clé sur porte » sont mis en place dans des écoles sélectionnées grâce aux associations spécialisées dans les questions de mobilité. L'occasion pour ces établissements de stimuler un réel élan de mobilisation, intégrant élèves, enseignants, directions et administrations locales. Les projets mis en place partagent tous la même caractéristique : ils prévoient des solutions adaptées à l'établissement scolaire concerné.

L'appel à candidatures avait été lancé en mai 2011. Vingt-six écoles ont été retenues et quelque 650 élèves ont bénéficié d'une assistance pour leurs projets. Parmi ceux-ci, certains ont renforcé des initiatives prises lors de la précédente édition du Printemps de la Mobilité.

Le troisième Printemps de la Mobilité (du 13 au 17 mai 2013) s'est inscrit dans la continuité. Cette fois, ce sont 24 écoles issues de toutes les provinces wallonnes qui ont favorisé les circuits à pied et l'usage du vélo, et sensibilisé au partage de voitures.

---

### Le Printemps de la Mobilité

vise à promouvoir la marche, le vélo ou le covoiturage sur le chemin de l'école.

---

## LE SPW MONTRE LA VOIE

En 2012-2013, la DGO2 a poursuivi la mise en œuvre du Plan de Déplacement d'Entreprise s'adressant à tous les fonctionnaires du Service public de Wallonie (SPW). Cet ambitieux programme d'actions, initié en 2010, vise à organiser au mieux les trajets domicile-travail et à rationaliser les déplacements de service. Par ce biais, l'Administration wallonne entend montrer la voie à suivre. Les fonctionnaires du SPW peuvent s'adresser à une cellule *Mobilité*, qui fait office de guichet d'information interne, pour y obtenir toutes les informations utiles en matière de fiscalité, de remboursements ou d'actions de promotion, par exemple.

Parmi les mesures, notons la prise en charge de la totalité du coût de l'abonnement «CycloTEC», combinant l'abonnement annuel de bus à la mise à disposition d'un vélo pliable. Dans le cadre de l'action Tous vélo-actifs, des bicyclettes de service ont été mises à disposition des agents pour leurs déplacements à faible ou moyenne distance. Le SPW s'est également doté de 9 vélos électriques et une formation d'éco-conduite a été dispensée aux fonctionnaires qui conduisent régulièrement un véhicule dans le cadre de leurs déplacements de service.





## SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE MISSION D'AIDE AUX COMMUNES ET AUX USAGERS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, c'est la Région wallonne - et non plus le fédéral - qui est en charge de la tutelle préalable sur les décisions communales en matière de sécurité routière. Cette compétence est exercée par la DGO2. L'objectif de cette tutelle consiste à éviter que les communes ne prennent des décisions contraires au Code de la route et parfois sans coordination avec leurs voisins immédiats, à savoir les autres communes limitrophes, mais également les gestionnaires des autres réseaux de circulation (provinces et région). L'exemple le plus explicite que pourrait générer une absence de coordination en la matière : deux communes prévoient des panneaux à sens unique... qui se font face sur un même axe routier commun aux deux entités... Sans l'intervention de la tutelle, plus aucun usager ne pourrait y circuler, ni aucun riverain rentrer chez lui !



En 2012-2013, les quatre inspecteurs en sécurité routière de la DGO2 ont parcouru chacun une moyenne de 35 000 km par an à travers les 262 communes wallonnes. Mettant leur expertise au service des communes, ces inspecteurs sont chargés de vérifier si les décisions prises au niveau local sont opportunes et adaptées aux problèmes rencontrés, réglementaires et conformes au Code de la route et à ses circulaires d'application, et enfin conformes à l'intérêt général. Au gré de leurs déplacements, ils vérifient ensuite si la signalisation sur le terrain a été correctement placée. Les communes ont, en effet, la faculté de prendre des mesures de sécurité complémentaires ou dérogatoires aux règles générales prévues par le Code de la route. Il peut s'agir de marquages routiers, de placement de signaux (d'obligation, de priorité, d'interdiction, de stationnement...) ou de certains aménagements de voirie (ralentisseurs, plateaux ou îlots directionnels). La plupart de ces mesures doivent faire l'objet d'une décision officielle de la commune par le biais d'un règlement complémentaire, soumis à l'approbation du Ministre de tutelle.

En 2012-2013, plus de 3 500 règlements complémentaires ont été adoptés par les communes et envoyés pour approbation préalable à la tutelle. Parallèlement à ce travail, les inspecteurs en sécurité routière sont amenés à remettre leur avis dans le cadre des travaux subsidiés, des Commissions provinciales de sécurité routière... Ils sont également interpellés par des usagers de la route, des comités de quartier ou des administrations communales confrontées à de nombreuses plaintes relatives, par exemple, à la vitesse et au passage des poids lourds dans les zones rurales et périurbaines, aux problèmes de stationnement et difficultés de circulation en ville. Leur compétence est enfin sollicitée lorsque les autorités fédérales souhaitent modifier des dispositions du Code de la route. Ils permettent dans ce cadre de faire valoir l'avis de la Région soit en participant aux réunions de concertation organisée par le SPF Mobilité et Transports, soit en aidant à la rédaction des avis officiels et circonstanciés de la Région.



## ANTICIPATION DES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

La DGO2 réalise des analyses stratégiques liées aux aspects économiques et environnementaux des projets et décisions opérationnelles et réglementaires prises en matière de mobilité, tant au niveau régional que national ou international.

Un *compte transport* a été finalisé. Il permet d'évaluer le coût de chaque mode de transport. Cet instrument est très utile pour appréhender, sur le plan financier, les leviers d'une politique de mobilité.

Elle a également démarré une évaluation économique de l'impact du vélo en Wallonie afin de bien identifier les éléments porteurs du développement raisonné de la politique cyclable et des modes de financement de celle-ci.

En outre, un travail important a été initié sur le plan de la disponibilité et de la fourniture des données. Outre l'existence de statistiques de navigation désormais tenues à jour sur une base mensuelle, la DGO2 s'implique activement dans l'enquête BELDAM (BELgian DAily Mobility) et dans la recherche de processus continus de fourniture de données aux acteurs concernés.





PARTIE **02**

**LE TRANSPORT  
DE PERSONNES**





La DGO2 exerce une compétence de première importance dans le domaine du transport de personnes sur l'ensemble du territoire wallon, que ce soit en matière de transports en commun, de lignes régulières exploitées par le Groupe TEC ou de services réguliers spécialisés (transport scolaire et autres services réservés) ou encore en matière de transport individuel par taxis et véhicules assimilés.

Environ **27 000**  
élèves recourent chaque mois à un  
service régulier de ramassage scolaire

Chiffres 2013

**415 901 000**  
euros d'aides à l'exploitation pour  
les TEC et la SRWT.





# LE TRANSPORT DE PERSONNES

## NOS MISSIONS PRINCIPALES

- Assurer le suivi du contrat de service public conclu entre le Gouvernement wallon et le Groupe TEC en vue d'une amélioration continue de la qualité des transports en commun.
- Mettre en œuvre les règles de mise à disposition d'un transport scolaire sur l'ensemble du territoire wallon, en collaboration avec les TEC.
- Délivrer les accès à la profession et au marché aux opérateurs de transport assurant des services réguliers, spécialisés ou non (véhicules de plus de 9 places).
- Délivrer les approbations ou les autorisations d'exploiter aux services de transport individuel par taxis et véhicules assimilés (voitures de location avec chauffeur, taxis collectifs, taxis sociaux).
- Assurer une mission de contrôle administratif et sur le terrain des différents services de transport de personnes.

## TRANSPORTS EN COMMUN

La DGO2 apporte un soutien réglementaire et financier au Groupe TEC, chargé d'offrir un transport public correspondant aux besoins de déplacement des citoyens wallons. Le Groupe TEC comprend cinq sociétés d'exploitation chapeautées par la Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT) : TEC Brabant wallon, TEC Namur-Luxembourg, TEC Charleroi, TEC Liège-Verviers et TEC Hainaut. Ses quelque 2 400 véhicules sillonnent tout le territoire wallon, transportant annuellement quelque 298 millions de voyageurs.

	2012	2013
Aire desservie (en km <sup>2</sup> )	18 818	18 454
Communes desservies	303	327
Population desservie	4 730 451	5 517 713
Nombre de lignes	706	776
Nombre de voyageurs (en millions)	295	298

Source : TEC-SRWT

## SUIVI DU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC

Un nouveau contrat de service public, en phase avec le cadre réglementaire européen, a été signé le 18 novembre 2013 pour la période 2013-2017. Il définit les objectifs assignés par le Gouvernement wallon au Groupe TEC et les obligations respectives de chaque partie pour la réalisation de ces objectifs. Plus spécifiquement, la DGO2 est chargée de mettre à disposition des TEC les moyens financiers lui permettant de réaliser ses différentes missions et de veiller, au travers de l'examen de différents tableaux de bord établis et communiqués par le Groupe TEC, au respect des objectifs fixés, que ce soit en termes d'offre minimale de transport, de qualité de transport, de management de la mobilité ou encore de bonne gouvernance. En collaboration avec la SRWT, la DGO2 a mis en place les outils lui permettant d'assurer efficacement sa mission de contrôle des obligations de service public imposées au Groupe TEC. Cette mise en place se poursuivra durant le premier semestre 2014.

Par ailleurs, les missions d'inspection menées sur les lignes TEC par la DGO2 ont débouché sur la rédaction de 110 rapports en 2012 et 162 rapports en 2013. Ceux-ci ont été transmis aux sociétés d'exploitation concernées dans le but d'améliorer de manière continue la qualité des services offerts aux usagers.



## // MÉTIER

### EMMANUEL VAN ROSSOMME



**inspecteur des lignes publiques  
des TEC Namur-Luxembourg**

« Depuis plus de dix ans, je fais partie d'une cellule de 5 inspecteurs de transport, sans compter le responsable de cellule, chargée de veiller au respect des dispositions légales applicables en Wallonie. Ma mission principale est de vérifier que les TEC, subventionnés par la Région, respectent les obligations imposées par leur contrat de gestion. Ces contrôles sur le terrain visent à améliorer le fonctionnement et la qualité des transports en commun, au bénéfice des usagers. Je prépare ma mission d'initiative, en réponse à une demande spécifique du service ou encore sur base d'une plainte d'un citoyen ou d'une commune. J'examine le trajet du bus et vérifie qu'il respecte les horaires. Je contrôle le véhicule, la conduite du chauffeur, l'état des arrêts, celui des gares de bus, des sites propres. Je m'assure aussi de la bonne réalisation des travaux destinés à améliorer la sécurité ou l'accueil des usagers.

Un rapport détaillé, avec photographies à l'appui, est ensuite envoyé aux TEC, qui doivent prendre en charge le suivi des constats. La cellule inspection étend également ses missions aux contrôles des services de taxis, de location de voitures avec chauffeur et de taxis collectifs (navettes d'aéroports). Notre tâche n'est pas toujours facile et loin d'être monotone ! S'il nous arrive d'être confrontés à des situations étonnantes, quelquefois délicates, où la patience et le pragmatisme sont de rigueur, ce travail me permet avant tout d'être au service du citoyen, mais aussi de bouger à travers la Wallonie et de rencontrer des personnes de mentalités différentes. »



## SUBVENTIONS FINANCIÈRES

La DGO2 octroie les moyens financiers définis dans le contrat de gestion pour couvrir les charges d'exploitation du Groupe TEC et de la SRWT en ce qui concerne les services de transport régulier (lignes TEC), les services scolaires (en ce compris le transport interne d'élèves fréquentant les établissements de la Fédération Wallonie-Bruxelles) et les services en faveur des personnes à mobilité réduite. Ces aides à l'exploitation incluent la prise en charge du coût des engagements sociaux supportés par le Groupe TEC en faveur de son personnel ou de catégories spécifiques d'usagers (gratuité pour les enfants de moins de 12 ans).

Parallèlement, la DGO2 accorde des aides financières à la SRWT pour lui permettre de construire des aménagements (gares de correspondances, sites propres, arrêts de bus, valves d'informations aux voyageurs, etc.) et de subventionner les communes qui installent des abribus. Ces subventions visent également la prise en charge des intérêts des emprunts contractés pour finaliser le métro de Charleroi, ainsi que les charges financières liées aux investissements d'exploitation, tels que l'achat de bus.



La DGO2 participe, par ailleurs, au préfinancement de travaux prioritaires réalisés par la SNCB sur le territoire wallon, en particulier, pour les années 2012-2013, la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg, la création d'un parking-relais à côté de la gare d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, la construction d'un nouveau quai dans la gare multimodale de Mons ou encore la future gare des bus de Namur, située sur la dalle de la gare SNCB. Concrètement, la DGO2 prend en charge les intérêts des emprunts contractés pour réaliser ces projets. Suite au non-respect par la SNCB de ses engagements relatifs à la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg, les annuités de 2012 et 2013 n'ont toutefois pas été payées. La progression de 11,22% du montant des aides pour les investissements d'infrastructure en 2013 s'explique par l'augmentation de l'annuité relative au métro de Charleroi et par le paiement de la première annuité relative à la nouvelle gare de Namur (voir tableau ci-dessous).



en euros	2012	2013	évolution
Aides à l'exploitation (TEC-SRWT)	413 808 000	415 901 000	+ 0,51%
Aides aux investissements d'infrastructure (SRWT / SNCB)	24 216 000	26 933 000	+ 11,22%
Aides aux investissements d'exploitation (SRWT)	34 257 000	34 257 000	statu quo
Autres aides et études	6 208 000	6 560 000	+ 5,67%
<b>TOTAL</b>	<b>478 489 000</b>	<b>483 651 000</b>	<b>+ 1,16%</b>



---

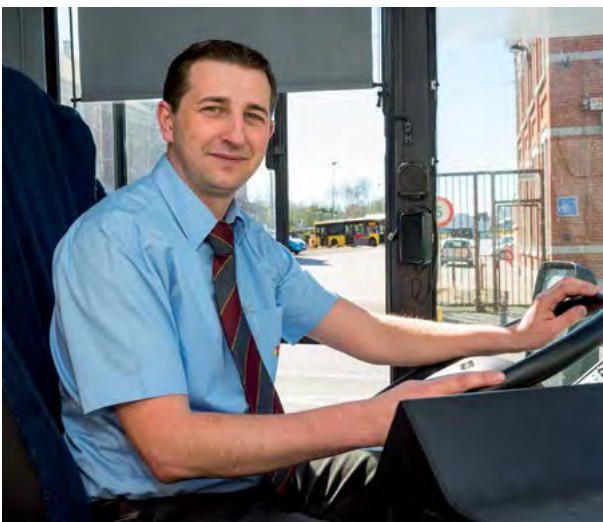
## SERVICES RÉGULIERS (SPÉCIALISÉS) DE TRANSPORT

### ACCÈS À LA PROFESSION

La DGO2 délivre les certificats d'accès à la profession obligatoires pour tous les opérateurs de transport organisant des services réguliers (lignes TEC) ou des services réguliers spécialisés (ramassage scolaire, transport d'enfants vers les piscines, les centres de santé, les lieux de classes vertes, etc.) dans des véhicules de plus de 9 places, chauffeur compris. Un tel certificat atteste que l'intéressé dispose des capacités professionnelles et financières requises, et satisfait aux conditions d'honorabilité nécessaires pour exercer la profession d'organisateur de transport.

En 2013, la DGO2 a traité 41 dossiers d'accès à la profession et délivré 27 attestations. L'année précédente, ces chiffres étaient respectivement de 62 et 40.

Les conditions imposées pour l'exercice de la profession de transporteur par route sont fixées par un règlement européen (1071/2009), entré en vigueur le 4 décembre 2011. Un projet de décret est en cours d'élaboration afin d'actualiser la réglementation wallonne de 2009.



### ACCÈS AU MARCHÉ

Les conditions d'accès au marché pour les services réguliers (spécialisés) font l'objet d'un contrôle systématique de la part de la DGO2 depuis 2013. En effet, la nouvelle réglementation relative aux marchés publics, entrée en vigueur le 1er juillet 2013, impose aux opérateurs de transport de faire la preuve de la mise en concurrence préalable. Un tel mécanisme a pour objectif d'assurer une complète transparence dans ce secteur, au bénéfice des usagers.

### NOUVEAU TRAM À LIÈGE

Le 23 mars 2012, le Gouvernement wallon a validé le recours à un partenariat public-privé pour l'installation d'une nouvelle ligne de tram sur le tracé Sclessin-Coronmeuse. Un décret spécifique a été promulgué le 22 novembre 2012 avec un double objectif : assurer la garantie de la Région wallonne compte tenu des obligations de paiement de la SRWT en vertu d'un contrat DBFM (Design, Build, Finance and Maintain), d'une part ; permettre à la SRWT de disposer de droits réels sur le tracé du tram par l'établissement d'une servitude légale d'utilité publique sur les dépendances des domaines public et privé, d'autre part. Le permis unique relatif au projet a été demandé en mars 2013.

---

**La DGO2** délivre les certificats d'accès à la profession, obligatoires pour tous les opérateurs de transport.

---

## TRANSPORT INDIVIDUEL PAR TAXIS ET VÉHICULES ASSIMILÉS

### ATTESTATIONS DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE

La DGO2 délivre les attestations de qualification professionnelle obligatoires pour les exploitants de taxis et véhicules assimilés, à savoir les voitures de location avec chauffeur et les taxis collectifs (navettes d'aéroports et services complémentaires des TEC). Elle organise également les formations obligatoires pour la délivrance de telles attestations. Celles-ci portent sur la réglementation et son application.



En 2013, 131 attestations ont été délivrées par la DGO2 (sur un total de 1 138 dossiers traités), contre 140 en 2012 (pour 695 dossiers traités). La permanence téléphonique qui fonctionne un jour par semaine recueille, par ailleurs, de très nombreux appels: 1066 sur l'année 2013, contre 277 un an plus tôt (demi-année).

Enfin, un agent sanctionnateur désigné par le Gouvernement wallon au sein de la DGO2 a traité, en 2012 et 2013, 295 dossiers d'infractions, assorties de sanctions. Certaines de ces décisions sont contestées par les exploitants de services de taxis, ce qui débouche sur des procédures judiciaires.

---

**896 taxis** sont autorisés à circuler en Wallonie au 31 décembre 2013.

---

### ADAPTATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

Bien que la réglementation relative au transport individuel par taxis et véhicules assimilés soit relativement récente (son entrée en vigueur remonte au mois de septembre 2009), il convenait d'adapter ce cadre juridique à la situation sur le terrain en vue de clarifier les pratiques commerciales dans le secteur et d'en améliorer la transparence. Un arrêté du Gouvernement wallon du 11 juillet 2013 apporte une série de modifications, relatives notamment aux conditions de moralité et aux mentions de la feuille de route journalière. Il réintroduit aussi la limite d'âge de 7 ans pour tout véhicule affecté à un service de taxis ou de voitures de location avec chauffeur, sauf exception (ancêtre).

Un deuxième arrêté, portant sur la tarification des courses en taxis, est en discussion. La DGO2 a revu la structure des coûts permettant de fixer un « juste » prix. Cette nouvelle approche permet de mieux adapter les tarifs maxima au coût de la vie, ceux-ci n'ayant plus évolué depuis 2008. Parallèlement, la DGO2 a bénéficié de l'appui d'un stagiaire en économétrie de l'Université de Liège pour tenter d'obtenir une vision économique scientifique du secteur.



### COLLABORATION AVEC LA DGO5

A l'initiative de la Direction générale de l'Action sociale (DGO5), qui souhaite réguler davantage le secteur des véhicules sanitaires légers (transport de patients non alités vers des lieux de soins), le principe d'un guichet unique commun à la DGO2 et à la DGO5 a été approuvé. Son objectif est de faciliter les démarches administratives des demandeurs d'un tel service de transport, qui requiert un agrément spécifique.

## TRANSPORT **SCOLAIRE**

La DGO2 coordonne le transport scolaire en Wallonie, en collaboration avec les TEC. Cette mission est assurée en concertation avec les différentes commissions de déplacements scolaires.

Environ **27 000 élèves** ont recours à un service régulier de ramassage scolaire.

### RÔLE DES BUREAUX RÉGIONAUX

Environ 27 000 élèves fréquentant les établissements organisés ou subventionnés par la Fédération Wallonie-Bruxelles ont recours chaque mois à un service régulier de ramassage scolaire, que ce soit dans l'enseignement ordinaire ou, de manière plus généralisée, dans l'enseignement spécialisé. Toutes les demandes de prises en charge de transport sont traitées par les bureaux régionaux de transport scolaire de la DGO2, qui octroient ou non le droit au transport après vérification du respect de la législation et des dérogations éventuelles. Ce sont les TEC qui organisent les circuits scolaires: en décembre 2013, l'on en comptabilisait 936, contre 955 en janvier 2012.



2012	Circuits	Kilométrage	Elèves transportés
janv	955	22 508 656	30 176
févr	955	22 496 220	30 235
mars	955	22 547 259	30 259
avr	955	22 584 986	30 112
mai	957	22 644 919	29 939
juin	957	22 658 798	29 745
sept	930	22 364 314	27 737
oct	933	22 382 119	27 492
nov	935	22 398 212	27 509
déc	935	22 316 776	27 520

2013	Circuits	Kilométrage	Elèves transportés
janv	936	22 345 426	27 549
févr	937	22 395 710	27 556
mars	937	22 361 438	27 590
avr	941	22 511 779	27 549
mai	943	22 653 167	27 443
juin	943	22 578 851	27 399
sept	933	22 351 015	26 956
oct	935	22 214 507	26 491
nov	936	22 364 655	26 660
déc	936	22 277 108	26 705

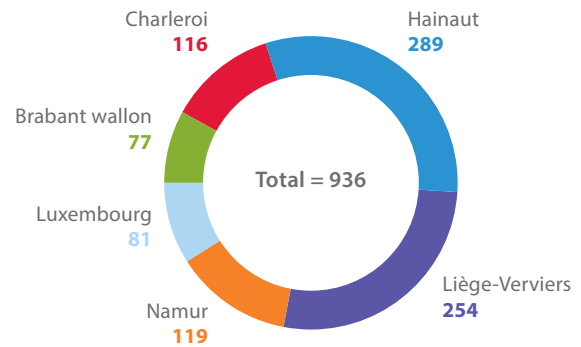




A côté de cette mission essentielle, les bureaux régionaux sont chargés de gérer au premier niveau le personnel d'accompagnement affecté sur les circuits de ramassage scolaire: entretiens de recrutement, gestion des remplacements et des absences, documents sociaux, équipements, entretiens de fonctionnement. Le personnel d'accompagnement est passé, en 2013, de 726 à 736 unités.

Afin de formaliser les missions et responsabilités du personnel d'accompagnement, notamment vis-à-vis des autres parties (chauffeurs, parents, établissements scolaires), des outils didactiques sont mis à sa disposition et régulièrement examinés en vue de leur adaptation (vade-mecum remis lors de la journée de rentrée en août). Cependant, malgré les efforts entrepris par la DGO2, 5 emplois d'accompagnateur n'ont pu être reconduits pour motif d'inadéquation professionnelle à l'issue de l'année scolaire 2011 - 2012. Il y en a eu 2 autres au terme de l'année scolaire 2012 - 2013.

### RÉPARTITION DES CIRCUITS SCOLAIRES EN WALLONIE ( DÉCEMBRE 2013 )



Il convient, par ailleurs, de mettre en exergue une agressivité de plus en plus manifeste à l'encontre du personnel d'accompagnement de la part des élèves transportés. La DGO2 a, dès lors, acté un certain nombre d'exclusions immédiates d'élèves pour agression physique.

## REVALORISATION DU PERSONNEL D'ACCOMPAGNEMENT

En 2012, le personnel auxiliaire d'accompagnement est passé du statut d'ouvrier au statut d'employé, une décision qui a anticipé l'harmonisation des statuts ouvrier-employé décidée par le Gouvernement fédéral. De plus, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2012, les agents comptant au minimum 50 mois d'ancienneté se sont vus proposer un contrat à durée indéterminée: 258 d'entre eux ont saisi cette opportunité de stabiliser leur situation professionnelle.



---

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2012, les agents comptant au minimum 50 mois d'ancienneté se sont vus proposer **un contrat à durée indéterminée.**

---

## ÉVOLUTION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

La matière du transport scolaire, liée tout à la fois à celle de l'enseignement et à celle du transport en commun, est en évolution constante. La DGO2 s'implique dans les travaux visant à l'exécution du décret du 1<sup>er</sup> octobre 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires: celui-ci concerne les conditions et les normes qualitatives de prise en charge des élèves par les services réguliers spécialisés de transport scolaire, ainsi que les conditions de transport.

### // MÉTIER

## ISABELLE DEGLIM

convoyeuse scolaire dans  
la zone de Namur



« Les élèves qui fréquentent les établissements scolaires organisés ou subventionnés par la Fédération Wallonie-Bruxelles peuvent recourir à un service régulier de ramassage scolaire, notamment s'ils présentent un handicap qui les empêche d'être autonomes. En tant qu'accompagnatrice, un travail que j'exerce depuis quatorze ans, ma mission est d'aider les enfants à monter dans le bus et à en descendre, de vérifier le listing des présences, mais aussi de veiller à la sécurité et au bien-être de tous les enfants présents. Ceci en maintenant l'ordre et la discipline dans le véhicule, jusqu'à la prise en charge des élèves par l'école ou celle des parents lors du retour. C'est un travail qui nécessite beaucoup d'énergie et de patience, ainsi qu'une grande capacité de dialogue car certains de ces enfants atteints de handicaps divers ont besoin de réconfort tout au long du trajet et d'autres sont quelquefois très turbulents, voire violents. Il faut alors intervenir rapidement pour faire cesser les disputes qui peuvent vite dégénérer en bagarre, ce qui n'est pas évident quand on est seule dans un car de quarante à cinquante élèves. Il faut alors informer la Direction du Transport scolaire et faire un rapport relatant l'incident, mais aussi différents interlocuteurs dont la direction de l'école et les parents, avec qui le dialogue n'est pas toujours facile. Malgré ces soucis et un travail coupé sur deux horaires, en matinée et en fin d'après-midi, m'occasionnant de longs déplacements, c'est un travail enrichissant. Et si, à la sortie du car, je peux obtenir le sourire des enfants que j'ai simplement écoutés, alors c'est une bonne journée! »





PARTIE **03**

**L'EXPLOITATION  
AÉROPORTUAIRE**





La DGO2 veille tant à la sécurité qu'à la sûreté dans les deux principaux aéroports de Wallonie, Liège-Bierset et Charleroi. Elle en assure également le suivi budgétaire et comptable. Sa mission englobe, par ailleurs, l'environnement aéroportuaire et la gestion opérationnelle de l'aérodrome de Spa.

**125** vols par jour  
au départ de Charleroi

Chiffres 2013

**576 664**  
tonnes de fret expédiées  
depuis Liège



# L'EXPLOITATION **AÉROPORTUAIRE**

## NOS MISSIONS PRINCIPALES

- Veiller à la sécurité du personnel aéroportuaire et naviguant, des passagers et des biens des deux principaux aéroports de Wallonie.
- Contrôler les accès des sites aéroportuaires par la délivrance de badges permanents ou provisoires aux personnes habilitées.
- Fournir un appui technique lors de l'élaboration des Plans d'exposition au bruit (PEB) et veiller à leur respect par les compagnies aériennes.
- Assurer la gestion opérationnelle de l'aérodrome de Spa.
- Assurer le suivi budgétaire et comptable des aéroports de Liège et de Charleroi en ce qui concerne l'octroi de subventions et la gestion de l'encours. A ce titre, la DGO2 coordonne les investissements d'infrastructure effectués par la SOWAER et les sociétés de gestion Liege Airport et Brussels South Charleroi Airport.
- Contrôler les tâches opérationnelles concédées aux sociétés de gestion aéroportuaire par le Gouvernement wallon. (service incendie, entretien général de l'infrastructure, bureau de navigation, etc.)
- Suivre les dispositions légales (nationales, européennes et internationales) et leur transposition éventuelle dans la législation wallonne.

La Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques travaille en étroite collaboration avec la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER), la société d'intérêt public en charge de la réalisation des infrastructures aéroportuaires, ainsi qu'avec les sociétés de gestion **Liege Airport** et **Brussels South Charleroi Airport**, responsables du développement commercial des deux principaux aéroports wallons.



## SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

Les aéroports wallons sont tenus de mettre en œuvre une politique de sécurité conforme aux réglementations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et aux normes imposées par la Direction Générale du Transport Aérien Belge (DGTA) dans le cadre de la certification des aéroports en matière de sécurité.

Le programme de sécurité développé par la DGO2 a pour objectif de lutter contre les défaillances humaines ou techniques qui pourraient mettre en danger les personnes ou les biens présents dans la zone aéroportuaire. Les facettes de ce programme sont multiples :

- Analyse des dangers présents ou latents sur les sites.
- Études de risques et audits internes ( en rapport avec le péril animalier, les travaux d'extension, l'installation d'une nouvelle tour de contrôle à Charleroi, etc.).
- Actions de sensibilisation à la sécurité ( affiches, publications, séquences audiovisuelles ).
- Formation du personnel des sociétés actives sur le site, des membres du service incendie et du Safety Manager de chaque aéroport.
- Publication du manuel d'aérodrome ( mis à jour plusieurs fois par an ).



Les aéroports de Liège et de Charleroi connaissent un développement important. En 2013, le nombre cumulé de mouvements commerciaux (atterrissages et décollages, hors vols locaux et entraînements) dans les deux aéroports wallons s'est chiffré à 119 390, contre 129 592 un an plus tôt.

### MOUVEMENTS COMMERCIAUX CUMULÉS LIÈGE ET CHARLEROI

(hors vols locaux et entraînements)

#### LIÈGE

Année	Passagers	Cargo (tonnes)	Mouvements
2012	280 134	577 225	45 273
2013	294 692	561 160	39 313

#### CHARLEROI

Année	Passagers	Mouvements
2012	6 511 555	84 319
2013	6 772 342	80 077

Les travaux d'extension des deux aéroports nécessitent de nombreuses procédures en rapport avec la sécurité.

A Liège, la DGO2 a coordonné, au niveau de la sécurité, le vaste plan d'investissement de la SOWAER résultant de la rétrocession à l'aéroport civil d'une centaine d'hectares de terrains militaires.

Elle a également suivi les dossiers d'investissement relatif à l'installation d'un radar de sol, l'agrandissement des parkings avions, la dépollution du site, et s'est impliquée dans le projet d'inverser la piste pour faciliter les atterrissages dans le brouillard. Enfin, la DGO2 a fait homologuer par la DGTA la nouvelle zone de *de-icing* (dégivrage) des avions. D'une superficie de 45 000 m<sup>2</sup>, cette zone peut être exploitée par tous les temps, y compris dans le brouillard, et est munie d'un collecteur de glycol, qui permet de recycler les produits usagés et d'éviter toute pollution de l'eau.

A Charleroi, la DGO2 a coordonné la mise en place d'une procédure unique en Belgique lors de l'inauguration de la nouvelle dalle Nord, en juin 2013. Sur ce nouvel espace de parking pour avions, des consignes minutieuses permettent la circulation de 33 avions au maximum dans des conditions optimales de sécurité. Tous les usagers sont concernés, des équipes de handling aux passagers, en passant par les pilotes et le personnel de bord. La procédure est certifiée par la DGTA.

En octobre 2013, Liege Airport a reçu, à Singapour, le titre de **meilleur aéroport mondial cargo** de l'année 2013, attribué par deux magazines spécialisés, Payload Asia et Logistics Insight Asia.



### LUTTE CONTRE LE PÉRIL ANIMALIER

L'incursion d'animaux (chevreuils, renards, lapins, oiseaux, en particulier) dans une zone aéroportuaire représente un danger potentiel. La DGO2 est tenue d'assurer la sécurité des vols en limitant au maximum les risques de collision entre avions et animaux. Cette politique repose sur des objectifs quantifiés. Grâce à des actions préventives, seuls 12 impacts d'oiseaux ont été recensés à l'aéroport de Liège en 2012 et 16 en 2013, des résultats qui sont conformes à l'objectif fixé pour ces deux exercices. L'aéroport s'est fixé un objectif de 12 impacts d'oiseaux au maximum pour 2014.

Durant les deux exercices écoulés, des achats importants de matériel de protection contre le péril animalier ont été réalisés aussi bien à Liège qu'à Charleroi : fusées pyrotechniques, fusils hypodermiques, canons effaroucheurs avec télécommande à distance, etc. Ajoutons qu'à Liège, la SOWAER a mis en conformité la clôture qui ceint l'ensemble du site aéroportuaire, après avis favorable de la DGO2.

En 2012, les agents spécialisés dans ces questions ont suivi la deuxième partie d'une formation sur la gestion du péril animalier. Ce volet a comporté une analyse encore plus fine des espèces spécifiques présentes sur les sites aéroportuaires et sur les techniques d'éloignement de ces animaux. En outre, à Liège, 13 personnes avaient suivi, à la fin 2013, la formation nécessaire à l'obtention du permis de chasse. Celle-ci vise à qualifier ces agents des compétences nécessaires pour l'élimination des animaux gênants, qui est l'ultime mesure à mettre en œuvre lorsque tous les autres dispositifs se sont révélés inefficaces.



## SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

La sûreté aéroportuaire consiste à prendre les mesures nécessaires pour protéger l'aviation civile contre les « actes d'intervention illicite » tels que la capture d'un avion en vol ou au sol, une intrusion par la force à bord d'un appareil, une prise d'otages, etc.

La DGO2 organise des séances d'initiation à la sûreté aéroportuaire dans le cadre de la délivrance de badges d'accès côté piste pour le personnel des aéroports de Liège et de Charleroi. En 2013, elle a assuré 310 heures de formation à Liège (validées par un test d'aptitude) et 345 heures à Charleroi. Un programme d'e-learning est en cours de développement. Ces modules de formation ont été élaborés à Charleroi, puis modifiés, adaptés et validés à Liège. Ce projet vise à diminuer le nombre de cours dispensés sur site et représente donc une source d'économies.



Les activités d'inspection aéroport et d'inspection sûreté à Liege Airport ont obtenu le 30 juillet 2013 une **nouvelle certification ISO 9001 : 2008**.

Cette norme de Management de la Qualité restera valable jusqu'à la fin juillet 2016.

---

En avril 2012, Brussels South Charleroi Airport a été classé **troisième meilleur aéroport low cost** au monde, selon le classement annuel du World Airport Awards du bureau-conseil britannique Skytrax. Pour établir son classement, celui-ci a interrogé 12 millions de passagers sur la qualité du service dans 388 aéroports.

---



---

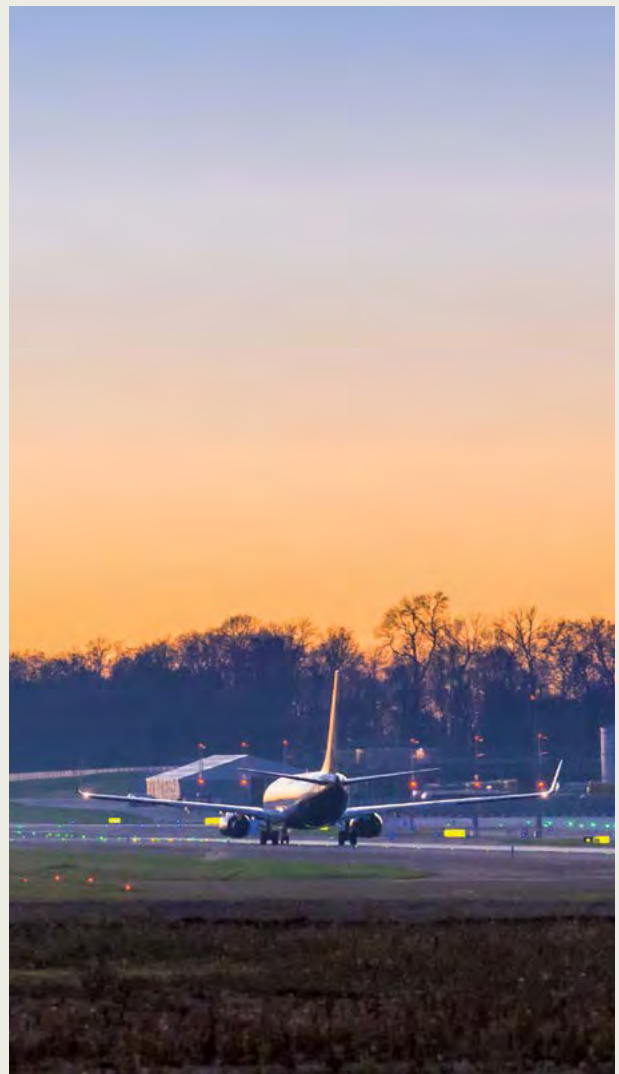
## NUISANCES SONORES

La DGO2 fournit une assistance technique aux aéroports wallons en matière de bruit et veille au respect par les compagnies aériennes des Plans d'exposition au bruit (PEB), à la conception desquels elle a d'ailleurs participé. A cette fin, elle réalise des statistiques régulières, des études, des simulations informatiques, etc. Ses agents contrôlent notamment le respect des procédures et des restrictions d'atterrissage et de décollage ou les niveaux sonores à ne pas dépasser.

La révision triennale des Plans d'exposition au bruit des aéroports wallons, initiée en 2011, s'est poursuivie en 2012 et 2013. Un comité d'accompagnement a été mis en place dans ce cadre et ce sont des représentants de la DGO2 qui en assurent le secrétariat.

### PRÉSERVER LA QUIÉTUDE DES RIVERAINS

Le contrôle du niveau de bruit dans les habitations insonorisées situées aux abords des aéroports wallons est du ressort de la DGO2. Son travail consiste essentiellement à dresser un état des lieux avant les travaux d'insonorisation coordonnés par la SOWAER et de vérifier, après travaux, si l'abaissement de la gêne sonore répond aux normes fixées. Pas moins de 872 rapports ont été remis à la SOWAER en 2012 contre 636 en 2013.



// MÉTIER

## FRANÇOIS JEANFILS

responsable de la Cellule  
de Mesures Sonores à la Direction  
de l'Exploitation aéroportuaire



« La SOWAER est mandatée par la Région wallonne pour mettre en œuvre un programme d'aides aux riverains des aéroports wallons contre les nuisances sonores. Les travaux d'insonorisation des habitations en sont le plus vaste chantier. En tant que responsable de la Cellule de Mesure Sonore, mon travail actuel est essentiellement un rôle de coordinateur, d'organisateur et de contrôleur. J'ai autrefois occupé un poste au service environnement de ma direction.

J'y ai acquis les connaissances en acoustique indispensables pour diriger cette cellule composée de 12 personnes dont des contrôleurs, qui réalisent les mesures sonométriques sur le terrain en l'absence de pluie, de neige ou d'un vent soutenu. Dans le cas contraire, ce temps de « chômage technique » est mis à profit pour la rédaction des rapports qui seront transmis à la SOWAER. Quant aux opérateurs, ils s'occupent de la mise en place du matériel et de leur entretien. J'éprouve beaucoup de plaisir à remplacer un agent empêché sur le terrain. Cela évite d'annuler un rendez-vous et me permet d'être proche des riverains et de mes agents. Il est en effet primordial pour moi d'accorder de l'importance à l'aspect humain afin de tirer le meilleur de chaque agent. Au début, ma tâche était difficile. Le retard des prises de mesures était énorme.

La SOWAER nous pressait. Petit à petit, avec énormément de patience, pour résoudre les soucis administratifs et obtenir une camionnette supplémentaire, mais surtout avec l'aide de mes collaborateurs, nous sommes parvenus à rattraper ce retard. Le travail est maintenant plus agréable et les tensions sont derrière nous. »



La DGO2 est également chargée du contrôle des réseaux de sonomètres fixes (16 par aéroport) qui enregistrent les niveaux sonores des avions et sont gérés par la SOWAER. En 2012, le marché de services relatif au contrôle pour les années 2011 - 2012 a été finalisé. Depuis 2013, cette mission est assumée en interne par la DGO2. Trois agents ont suivi une formation en vue du contrôle des sonomètres et de la gestion du logiciel de dépouillement des mesures sonores effectuées. Différentes procédures (méthodologie de contrôle, guides d'utilisation, carnet de suivi de chaque appareil, etc.) ont été élaborées. Une collaboration technique a également été initiée, fin 2013, avec le Service technique de l'aviation civile (DGAC) de Toulouse.

Depuis la signature d'un protocole de coopération technique entre la Région wallonne et la Région flamande en 2002, la DGO2 transmet à cette dernière les données radars relatives aux mouvements d'avions de et vers l'aéroport de Liège - Bierset qui sont susceptibles de provoquer des nuisances sonores nocturnes dans le sud-est du Limbourg. Cette transmission d'informations a été assurée avec régularité en 2012 et 2013.

---

La DGO2 est également chargée du contrôle des **réseaux de sonomètres** fixes qui enregistrent les niveaux sonores des avions.

---



---

## GESTION DE L'AÉRODROME DE SPA

La DGO2 assure la gestion opérationnelle de l'aérodrome de Spa-La Sauvenière, situé sur les hauteurs de la ville. Il s'agit de l'un des plus grands centres de parachutisme en Europe (27 473 sauts en 2012 et 16 269 en 2013). L'aérodrome de Spa permet également d'accueillir différents types d'appareils, tels que des avions de tourisme, des ULM, des hélicoptères.

Les agents de la DGO2 gèrent le domaine au quotidien, en assurent l'entretien et veillent à la sécurité de tous ceux qui y pratiquent leur sport ou leur activité de loisirs.

L'aérodrome de Spa a enregistré 12 065 mouvements d'appareils en 2013, contre 18 575 un an plus tôt. Cette diminution résulte des mauvaises conditions climatiques, de la crise économique actuelle, ainsi que de la fermeture temporaire de l'aéroport début 2013. Le nombre de mouvements en 2012 avait déjà diminué de 14 % par rapport à 2011 suite à la délocalisation de deux aéronefs.

---

L'aérodrome de Spa est l'un des plus grands **centres de parachutisme** en Europe.

---

Des activités sont organisées régulièrement sur le site. Ainsi, en mai 2013, l'aérodrome a accueilli le Challenge AIR SPA, un concours de pilotage de précision pour les pilotes locaux et extérieurs. Cette activité n'avait pu être organisée en 2012 suite aux conditions météo défavorables. Le dernier week-end de juin, des activités de parachutisme sont organisées entre le lever et le coucher du soleil afin de célébrer le jour le plus long de l'année. Enfin, lors du Grand Prix de Formule 1 de Spa-Francorchamps, l'aérodrome accueille chaque année plusieurs teams et pilotes de F1 pour diverses manifestations en lien avec cet événement sportif.





# 04 PARTIE LES VOIES HYDRAULIQUES





Les voies navigables constituent un vecteur important du développement wallon. La DGO2 veille à la fluidité de la navigation marchande sur 450 kilomètres de fleuves, canaux et rivières, tout en encourageant l'intermodalité dans le cadre du transport de marchandises. Aux yeux du grand public, elle est aussi un acteur majeur au niveau de la gestion des crues et de la prévention des risques d'inondation. La DGO2 assure, par ailleurs, la promotion du tourisme fluvial en Wallonie.

**148** personnes  
chargées de la maintenance  
des ouvrages d'art

Chiffre au 31 décembre 2013

**440 000** m<sup>3</sup>  
de sédiments dragués dans le réseau  
wallon

Volume cumulé 2012-2013





# LES VOIES HYDRAULIQUES

## NOS MISSIONS PRINCIPALES

- Assurer l'exploitation des voies hydrauliques et y améliorer les conditions de navigation, ce qui impose de faire fonctionner les écluses, les ouvrages d'art (ascenseurs à bateaux, plan incliné de Ronquières...) les barrages et les stations de pompage, mais aussi d'assurer les travaux d'entretien, de modernisation et de développement du réseau wallon.
- Accompagner les Ports autonomes wallons sur les plans technique et financier dans le développement de leurs infrastructures, en particulier la construction de plateformes multimodales.
- Gérer les crues et réduire les risques d'inondation au bénéfice des riverains de la voie d'eau.
- Gérer une réserve d'eau potabilisable grâce aux barrages-réservoirs wallons et produire de l'énergie verte dans plusieurs centrales hydroélectriques.
- Encourager le tourisme fluvial et mettre en valeur le patrimoine touristique lié à la voie d'eau afin de contribuer à une image de marque positive de la Wallonie à l'étranger.
- Assurer la gestion domaniale le long des voies d'eau et développer le réseau RAVeL (Réseau autonome des voies lentes, ouvert aux piétons et aux cyclistes) qui se greffe aux voies d'eau.

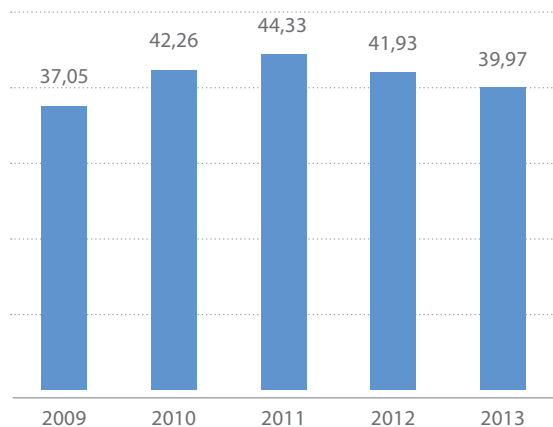
## UN RÉSEAU CONNECTÉ AU RESTE DE L'EUROPE

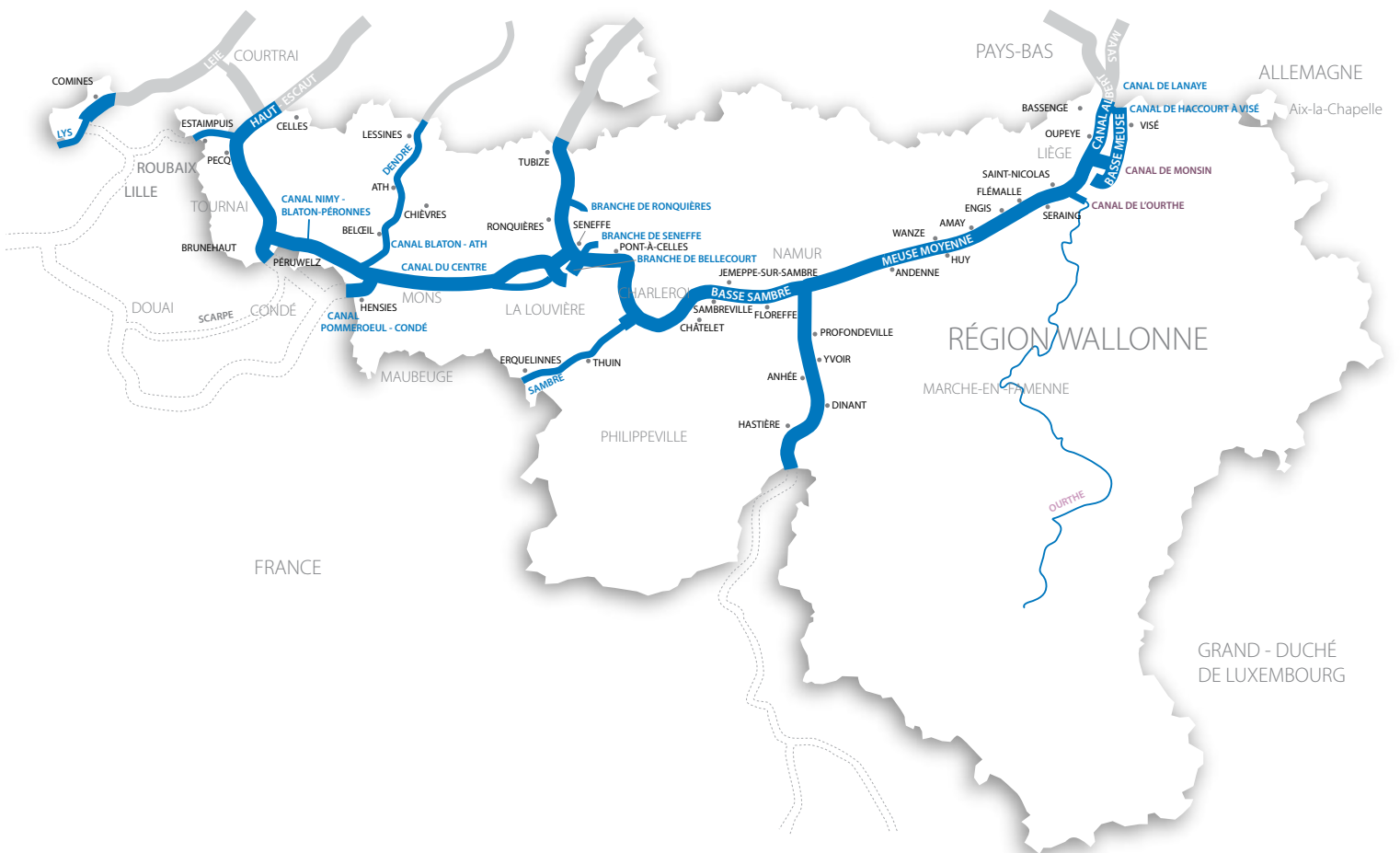
La Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques gère 761 kilomètres de voies d'eau, dont 450 kilomètres sont ouverts à la navigation marchande. Certains cours d'eau, comme l'Ourthe, l'Ambève ou encore la Semois, sont classés comme voies navigables, mais ne sont pas ou plus utilisés pour la navigation marchande ou de plaisance. Les voies d'eau non navigables, quant à elles, sont gérées par la Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGO3). D'autres acteurs interviennent également: les provinces pour les cours d'eau non navigables de deuxième catégorie, les communes pour ceux de troisième catégorie et les propriétaires des fonds sur lesquels ils s'écoulent pour ce qui est des cours d'eau non classés.

Grâce à un maillage naturel avec les voies d'eau des pays voisins, les voies navigables wallonnes sont en connexion « directe » avec les principaux ports maritimes belges et européens, ce qui constitue un avantage stratégique majeur. Un peu moins de 40 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par la voie d'eau en 2013, contre près de 42 millions de tonnes en 2012, que ce soit en trafic interne (d'un port intérieur wallon à un autre), en transit, à l'importation ou à l'exportation.

La crise économique, qui a provoqué notamment l'arrêt de la phase à chaud de la sidérurgie liégeoise et a ralenti les activités dans le secteur de la construction, a causé un recul des tonnages transportés: -5,4% entre 2011 et 2012, puis -4,7% encore entre 2012 et 2013. En dépit de cette morosité, les volumes de marchandises transportés par le canal du Centre (ascenseur de Strépy-Thieu) ont atteint, en 2012 et 2013, des records historiques, avec respectivement 2,57 millions de tonnes (+7,0%) et 2,71 millions de tonnes (+5,4%).

## ÉVOLUTION DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE (en millions de tonnes)

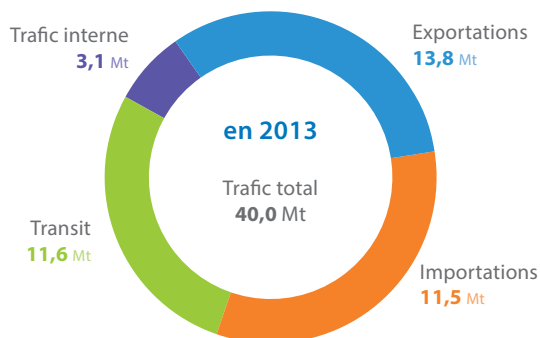
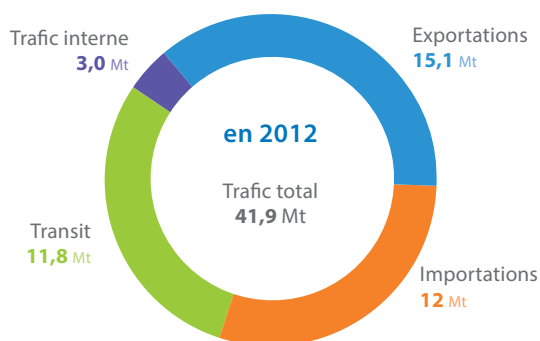






## BILAN GLOBAL DU TRAFIC FLUVIAL EN WALLONIE

(en millions de tonnes – Mt)



## RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE EN 2012 ET 2013 (en tonnes)

Types de marchandises	2012	2013	Évolution
Produits agricoles	4 318 766	4 502 718	+ 4,26%
Produits alimentaires	866 799	940 760	+ 8,53%
Combustibles solides	3 118 547	2 285 588	- 26,71%
Produits pétroliers	3 950 537	4 171 454	+ 5,59%
Minerais	2 287 570	1 554 839	- 32,03%
Produits métallurgiques	4 483 432	4 525 654	+ 0,94%
Minéraux - Matériaux de construction	17 161 596	16 096 932	- 6,20%
Engrais	2 869 695	3 094 971	+ 7,85%
Produits chimiques	1 432 784	1 411 660	- 1,47%
Marchandises diverses	1 444 432	1 390 401	- 3,74%

1 bateau de 1 500 tonnes = 50 camions, **3 à 6 fois** moins de carburant par tonne transportée au kilomètre et **45 fois** moins de bruit.



## DES CHANTIERS EMBLÉMATIQUES

Malgré la mauvaise conjoncture économique, la Wallonie va de l'avant, avec pour ambition d'intégrer encore mieux ses voies d'eau aux deux importants projets fluviaux européens : l'axe Seine-Escaut à l'ouest et l'axe Meuse-Rhin-Main-Danube à l'est. Dans le cadre de la nouvelle définition des réseaux transeuropéens de transport, le réseau fluvial wallon est d'ores et déjà entièrement intégré dans le réseau central européen (*core network*) et, plus particulièrement, dans le corridor multi-modal Mer du Nord – Méditerranée.

Pour répondre à ces enjeux, la DGO2 a lancé, poursuivi ou programmé plusieurs chantiers importants en 2012 et 2013. Ces projets majeurs pour le développement économique de la Wallonie sont présentés en détail à partir de la page 57. En voici un bref aperçu.

- **Les travaux du Trilogiport de Liège ont démarré le 28 juin 2013. Ils devraient s'achever en 2015. Cette plateforme multimodale sera la plus importante de Wallonie.**
- **La quatrième écluse de Lanaye permettra une continuité de la dorsale navigable wallonne en termes de gabarit (9 000 tonnes), depuis Namur jusqu'à la frontière belgo-néerlandaise.**
- **La construction de la nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet s'inscrit dans le cadre de la liaison Meuse-Rhin-Danube. La fin des travaux est prévue pour 2015.**
- **Sur le canal du Centre historique, l'écluse de Thieu a été entièrement automatisée. C'est une première en Région wallonne. L'inauguration a eu lieu en mars 2013.**
- **Le terminal trimodal de Garocentre (La Louvière) a accueilli ses premiers conteneurs en 2013. Un pôle d'attraction pour les entreprises cherchant un accès à l'eau ou au rail.**
- **Le projet Seine - Escaut s'est dessiné avec davantage de précision en 2012 - 2013. Il vise à créer un nouvel axe de navigation reliant Paris, Anvers et Rotterdam, au gabarit de 4 500 tonnes.**

## DE PRÉCIEUSES RESSOURCES

Grâce à ses barrages-réservoirs (Gileppe, Vesdre, Ourthe, Ry de Rome, Plate Taille et Eau d'Heure), la DGO2 veille sur une réserve d'eau potabilisable théorique de 134 000 000 m<sup>3</sup>. Elle compte, par ailleurs, 17 centrales hydroélectriques dans son périmètre d'activités.





## TOURISME FLUVIAL EN BAISSÉ

Un Comité de la navigation de plaisance, présidé par le Directeur général de la DGO2, a été mis en place à la fin 2011 dans le but de redynamiser ce secteur. En effet, malgré des investissements dans la modernisation des infrastructures (construction de capitaineries, installation de bornes d'eau et d'électricité, de nouveaux pontons et embarcadères, éclairage des ports de plaisance, etc.) et la gratuité de circulation sur le réseau des voies navigables wallonnes, le succès n'est pas au rendez-vous. Depuis 2008, le nombre de passages aux écluses est en régression constante. En 2012, ce nombre a encore diminué de 1,78 % par rapport à 2011 tandis que le nombre de bateaux (privés et professionnels) s'est réduit de 0,41 %. Cette tendance s'est accélérée en 2013, avec respectivement -14,50 % et -16,88 %.

Plusieurs facteurs permettent d'expliquer cette baisse d'activité: la crise économique, des conditions météorologiques peu favorables, la hausse des vignettes plaisance en France, le prix élevé du carburant, l'âge avancé des plaisanciers, etc. S'ajoute à cela un relatif désintérêt des communes à qui la gestion des infrastructures de plaisance situées sur leur sol a été confiée par le biais de concessions domaniales. Les Ports autonomes de Namur et de Liège jouissent également de telles concessions. Ces concessions domaniales ont une durée de 15 ans et sont régies par un cahier des charges précis.

Le Comité de la navigation de plaisance a, dès lors, mis en place un programme d'actions visant à sensibiliser les communes concernées aux enjeux économiques et touristiques que représente la navigation de plaisance. Des visites d'inspection ont également été instaurées afin de contrôler le respect des obligations imposées par le cahier des charges des concessions domaniales.

### Évolution de la navigation de plaisance en Wallonie

Bateaux de plaisance privés	2012	2013	Evolution
Nb de passages (trafic)	33 651	28 971	-13,91 %
Nb de bateaux	7 727	6 488	-16,03 %
Bateaux à passagers professionnels			
Nb de passages (trafic)	3 316	2 637	-20,48 %
Nb de bateaux	2 372	1 906	-19,65 %
TOTAL			
Nb de passages (trafic)	36 967	31 608	-14,50 %
Nb de bateaux	10 099	8 394	-16,88 %



## MAINTENANCE DES OUVRAGES D'ART : UN TRAVAIL AU QUOTIDIEN

La Wallonie compte 126 ouvrages d'art hydrauliques, dont 40 barrages. Un patrimoine remarquable, mais certaines de ces infrastructures prennent de l'âge. L'un des défis permanents de la DGO2 est de continuer à faire vivre ces installations en les entretenant correctement et en les modernisant lorsque cela s'avère nécessaire. Les quatre ascenseurs hydrauliques du canal du Centre historique, par exemple, datent de la fin du 19<sup>ème</sup> et du début du 20<sup>ème</sup> siècle. La trentaine de mécaniciens qui veillent sur ces équipements historiques doivent en connaître les moindres spécificités. Un travail lourd et exigeant (lire encadré ci-contre)! A l'inverse, l'écluse toute proche de Thieu a été entièrement automatisée en 2013. Le passage sur cette écluse modernisée s'opère via un système de commande à distance, et le personnel concerné de la DGO2 a été formé à cet effet.

### UNE MULTITUDE DE TÂCHES EXIGEANT DOIGTÉ ET EXPERTISE

Les opérations de maintenance (ordinaire et extraordinaire) sur les ouvrages de navigation et les biefs occupaient 148 personnes à la fin 2013. Ces équipes sont réparties entre 7 ateliers d'entretien des équipements électromécaniques et 15 régies en charge du génie civil. Partout, elles poursuivent un objectif essentiel : éviter toute interruption de la navigation sur des voies d'eau parsemées d'obstacles naturels ou artificiels et ce, en toutes saisons et en toutes circonstances. Certaines interventions contribuent également à valoriser le potentiel touristique de la voie d'eau : en 2012-2013, des travaux ont ainsi été effectués à Alle-sur-Semois ou à Poupehan pour le réaménagement des accès aux aires de circulation en kayaks.

On l'aura compris, le travail des équipes de maintenance comporte de multiples tâches : réparation, rénovation ou remise à neuf de pièces électromécaniques, de barrières, de batardeaux ou encore de mobilier urbain, remplacement de menuiseries, maintien en état des berges et des murs de quais, entretien des écluses, des barrages, des ascenseurs, amélioration de certains

### // MÉTIER

## PATRICK DERICQ

électromécanicien à la Direction de la Gestion  
des Équipements des Voies hydrauliques de l'Escaut



« Depuis 1977, je travaille sur les écluses, d'abord pour le Ministère des Travaux publics, ensuite pour le Service public de Wallonie. En tant qu'électromécanicien d'entretien, j'assure, avec mes collègues, le bon fonctionnement des écluses depuis La Louvière jusqu'à Comines. Selon un planning établi pour la semaine (entretiens, installations ou dépannages), j'effectue de nombreuses opérations de maintenance préventive afin de limiter les risques de défaillance, mais j'interviens aussi dans l'urgence en cas de panne ou de dysfonctionnement des installations, que ce soit au niveau électrique, mécanique ou hydraulique. C'est un travail très diversifié où de bonnes connaissances de base sont nécessaires, ainsi qu'une bonne organisation, de la rigueur et une grande rapidité de réaction quand une panne survient. Il faut également faire preuve d'autonomie même si je peux toujours compter sur les collègues, et vice versa, pour trouver des solutions à des problèmes que l'on pourrait rencontrer lors d'un dépannage. J'apprécie beaucoup la diversité de ce travail, qui a néanmoins aussi ses contraintes : il faut être très attentif pour éviter tout accident, faire face aux intempéries et effectuer de nombreux déplacements, parfois assez longs, pour se rendre d'une écluse à l'autre. C'est aussi très enrichissant car les techniques sont en évolution constante et je dois dire que même après plus de trente ans de carrière, je continue à apprendre tous les jours ! »







sites au niveau de la sécurité, mais aussi entretien des chemins de service, des halages, des pistes cyclables et piétonnes, fauchage des talus, ramassage des déchets, etc. Les équipes de maintenance entretiennent, par ailleurs, de nombreuses maisons éclusières ou barragistes. Il arrive que des missions d'entretien soient externalisées pour des questions de disponibilité de main-d'œuvre: c'est notamment le cas pour les missions de fauchage et d'entretien des chemins de service. Dans d'autres cas, c'est une expertise particulière qui est recherchée en externe. La DGO2 assure alors un suivi rigoureux des travaux effectués: par exemple, la maintenance des cabines haute tension, des groupes électrogènes, des caméras de surveillance ou encore des automatismes. Certains travaux peuvent représenter des budgets très conséquents: la rénovation des installations électriques des huit barrages-écluses de la Basse Sambre, par exemple, s'est chiffrée à 10 millions d'euros durant la période sous revue.



Les missions confiées aux ateliers de maintenance peuvent varier d'une sous-région à l'autre. En région montoise, par exemple, toutes les voies d'eau sont artificielles et le personnel d'entretien n'est pas confronté aux problèmes de crues, comme c'est le cas dans le district voisin de Namur. Ailleurs, des installations particulièrement importantes monopolisent des moyens conséquents. En 2013, des travaux de réhabilitation ont ainsi été menés au Plan incliné de Ronquières, l'usure du temps menaçant l'étanchéité du pont-canal par où transitent les bateaux. En région namuroise, par contre, l'effort est réparti sur des ouvrages de taille plus réduite. Il n'empêche: plus de 1 000 interventions sont réalisées annuellement sur les 31 ouvrages de la zone!

## GÉRER LES CAS D'URGENCE

Les équipes de maintenance sont, par ailleurs, régulièrement confrontées à des situations d'urgence. Ainsi, en juillet 2013, la foudre s'est abattue sur une écluse à Hastière (Dinant). Les dégâts ont pu être réparés en trois jours seulement! Ce n'est pas un fait isolé: comme chacun le sait, la foudre adore l'eau... Au cours des deux années sous revue, la DGO2 a également dû déplorer certains actes de vandalisme. La nuit du 11 avril 2013, par exemple, une écluse sur deux a été sabotée sur l'ensemble des voies navigables wallonnes. Soit une vingtaine d'ouvrages d'art requérant une intervention rapide.



## Ateliers (équipements électromécaniques)

Ateliers	Localisation	Total (personnes)
Escaut	Ghlin et Strépy-Thieu	13
Namur	Ronquières et Floreffe	26
Liège	Monsin, Gileppe et Plate Taille	26

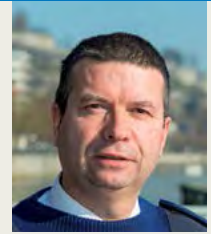
## Régies (génie civil)

Régies	Localisation	Total (personnes)
Tournai	Saint-Léger, Ath, Bernissart et Antoing	34
Mons	Strépy-Bracquegnies et Mons	12
Charleroi	Seneffe	14
Namur	Grands-Malades, Dinant et Bouillon	13
Liège	Angleur, Lanaye Visé, Monsin, Ivoz et Ampsin	10

## // MÉTIER

### ALAIN PASCAL

**chef de poste**  
**éclusier à l'écluse de La Plante,**  
**Direction des Voies hydrauliques de Namur**



« Grand passionné de la Meuse, j'en suis riverain depuis mon enfance. Je suis employé par l'administration publique depuis fin 1979 et affecté aux voies navigables depuis 1983. Après avoir été chef d'une section de Meuse sur le district de Namur (Dave, Wépion, Namur, Jambes), j'ai été nommé chef de poste du barrage-écluse de La Plante en 2004. J'exécute toutes les tâches propres à ce métier, tout en gérant une équipe de 5 personnes. En tant qu'éclusier, je suis notamment chargé d'accueillir les usagers de la voie d'eau, de les guider et les aider lors de l'amarrage dans le sas. Dans le même temps, je manœuvre l'écluse via un poste de commande. Je contrôle les documents de navigation des bateliers et vérifie éventuellement leurs documents de bord (contrôle du tirant d'eau admis). Si certains bateliers sont « rodés » après plusieurs années de passages à l'écluse, d'autres, comme les plaisanciers, ont besoin de conseils. C'est le côté très agréable de ce métier qui nous met en relation constante avec les usagers. C'est toujours avec joie que l'on revoit les bateliers au fil de leurs passages! Je dois aussi veiller au bon fonctionnement de l'écluse et du barrage, organiser et participer au petit entretien de l'ouvrage et de ses abords, surveiller ses structures et installations, et transmettre les informations fluviales et la situation des eaux. C'est un métier qui requiert rigueur, attention et adaptabilité car on peut dire que j'ai connu de nombreux changements depuis le début de ma carrière. Et avec l'évolution des techniques, ça ne risque pas de s'arrêter! »





## GESTION DES ASCENSEURS DU CANAL DU CENTRE HISTORIQUE

Les 7 et 8 septembre 2013, la DGO2 a ouvert pour la première fois au public les portes d'un des ascenseurs hydrauliques à bateaux du canal du Centre historique, à savoir l'ascenseur n°3 de Strépy-Bracquegnies. A l'occasion des Journées du Patrimoine, quelque 200 visiteurs ont pu découvrir de l'intérieur la mécanique particulière d'une exclusivité mondiale: ces quatre ascenseurs datant de la fin du 19<sup>ème</sup> et du début du 20<sup>ème</sup> siècle sont les seuls à encore fonctionner selon les techniques d'origine. Ils témoignent du haut niveau technique atteint à l'époque dans le domaine du génie civil et représentent un ensemble d'archéologie industrielle à ce point rare que l'Unesco a reconnu l'ensemble du site en tant que « Patrimoine remarquable de l'humanité » en 1998.



Ces ascenseurs, comme l'ensemble du canal du Centre historique, nécessitent une forte attention du personnel de maintenance de la DGO2. Une trentaine de mécaniciens sont affectés en permanence à ces ascenseurs d'une autre époque, nécessitant une fine connaissance de cette mécanique de précision assimilable à une vieille machine à vapeur. Ici, rien n'est motorisé. Tout le travail d'entretien se fait à l'huile de bras au cœur de ce musée à ciel ouvert qui accueille touristes, férus de patrimoine et plaisanciers. Dans la mesure où ces installations représentent un atout important pour la Wallonie sur le plan touristique, il s'agit d'éviter que le moindre grain de sable ne vienne gripper la mécanique. Pour rappel, la réouverture du canal du Centre historique date de mai 2011. Un accident avait endommagé l'ascenseur n°1 et contraint à de lourds travaux de restauration durant six ans.

## UNE NOUVELLE ÉQUIPE DE PLONGEURS

La nouvelle Cellule Plongeurs de la DGO2 est opérationnelle depuis septembre 2013. Localisée à Jambes, elle se compose de huit plongeurs possédant un certificat de plongée professionnelle ou assimilé. Ceux-ci opèrent sur l'ensemble des cours d'eau de Wallonie et ont pour missions essentielles l'inspection des ouvrages d'art, l'exécution de petits travaux d'entretien ou de réparation et le contrôle des travaux subaquatiques réalisés par les entreprises privées lors des marchés passés par le Service public de Wallonie (SPW). Ces missions pourraient s'étendre prochainement à l'élimination des obstacles à la navigation ou des causes provoquant des arrêts de navigation (avaries aux écluses et barrages, par exemple). Parmi les premières interventions de cette nouvelle cellule, fin 2013, il faut pointer la vérification des fixations des charnières d'une porte de l'écluse d'Andenne-Seille, le nettoyage et la vérification des grilles d'amenée d'eau aux écluses des Grands-Malades de Namur et de Lanaye, ainsi que l'inspection d'une porte de l'écluse de Péronnes.



En permanence et par tous les temps, **148 hommes et femmes** s'activent discrètement pour maintenir le bon fonctionnement des ponts, écluses et barrages.

## DRAGAGE ET VALORISATION DES PRODUITS DE DRAGAGE

La DGO2 est l'acteur de l'immense chantier de dragage des voies navigables wallonnes. Un programme prioritaire de dragage a été mis en place en 2010 en vue de faire face à une situation critique en termes d'envasement, programme qui tient compte à la fois du passif à apurer mais aussi de la capacité des centres de traitement des produits de dragage et des contraintes budgétaires.

Ce marché de dragages prioritaires a été attribué à un consortium privé constitué par les entreprises Kalis et Jan De Nul. Les travaux de dragage ont commencé en mai 2010.

Ils ont été précédés par des levés bathymétriques et des caractérisations complémentaires des sédiments à évacuer, réalisés par les équipes de la DGO2. Ces équipes effectuent d'autres mesures après dragage afin de contrôler les prestations effectuées et les volumes de sédiments extraits par les entrepreneurs désignés.

En 2012 - 2013, des opérations de dragage ont été menées sur la Basse Sambre, le canal Charleroi-Bruxelles, le canal Albert, le canal du Centre et l'Escaut, notamment, pour y maintenir les tirants d'eau nécessaires à la navigation. Le dragage de la Dendre et celui du canal Blaton - Ath se sont également achevés en 2013. Les volumes évacués dans le cadre du programme prioritaire de dragage, durant les deux exercices sous revue, sont de l'ordre de 440 000 m<sup>3</sup>. Il convient d'y ajouter quelques opérations ponctuelles, moins significatives en termes de volumes mais néanmoins essentielles pour la navigation et la manœuvre des ouvrages d'art hydrauliques.





## NOUVEAU CENTRE DE REGROUPEMENT À TONGRE-NOTRE-DAME

La valorisation des énormes quantités de sédiments prélevés dans les cours d'eau est une opération coûteuse. Les produits de dragage peu ou pas pollués (catégorie A) sont acheminés vers les Centres de regroupement de la DGO2 pour y être séchés. Ils seront ensuite valorisés par des tiers. Pour les produits plus pollués (catégorie B), la DGO2 a signé un contrat avec un opérateur privé, qui traite ces produits à proximité du gisement (unité de traitement installée sur barges) ou en usine (Sédisol à Farciennes). Après traitement, ils seront soit valorisés, soit - dans une majorité de cas - mis en décharge. Ce marché arrivera à son terme en 2015.

En 2012, la DGO2 a réalisé les études nécessaires en vue de l'obtention du permis unique pour la construction d'un nouveau Centres de regroupement à Tongre-Notre-Dame, dans le Tournaisis. La réception des travaux a été faite en 2013. Quelque 3000 m<sup>3</sup> de sédiments y ont d'ores et déjà été déshydratés. En 2013, un marché de travaux de déshydratation et de valorisation au Centres de regroupement de Laplaigne a, par ailleurs, été mis en adjudication.

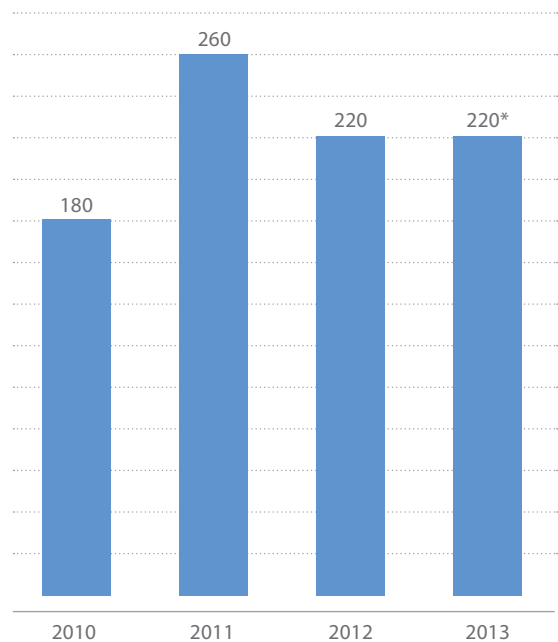
Enfin, la construction de deux autres nouveaux Centres de regroupement s'est poursuivie à Obourg et à Ampsin. Leur mise en service est prévue pour la fin 2014 ou le début 2015.



## INAUGURATION DE L'UNITÉ-PILOTE SOLINDUS

Fruit d'une synergie scientifique entre la DGO2, le Centre Terre et Pierre (CTP) et différents partenaires scientifiques et académiques wallons, le programme de recherche Solindus (Solutions Intégrées et Durables pour Sédiments et Matières assimilées) devrait permettre la mise au point de techniques moins coûteuses de valorisation des produits de curage et de dragage. L'objectif est de nettoyer les produits avant transformation en fractions valorisables pour des utilisations dans divers domaines : cimenteries, briqueteries, industrie de la céramique et secteur de la construction. Subsidé à 75 % par la Wallonie et le Fonds européen de développement régional (FEDER), Solindus représente un investissement de 8 millions d'euros. Le pilote semi-industriel expérimental a été inauguré à Châtelet le 11 juin 2012.

## VOLUMES DE SÉDIMENTS ÉVACUÉS DANS LE CADRE DU PROGRAMME PRIORITAIRE DE DRAGAGE (en milliers de m<sup>3</sup>)



*\*Estimation  
Ces chiffres sont basés sur les mètres cubes payés aux prestataires privés. Le volume réellement dragué est supérieur car les dragueurs opèrent souvent en dessous du plafond demandé. Ce surplus ne leur est pas payé.*

## PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION

### MESURES HYDROLOGIQUES

La DGO2 possède, entretient et contrôle un réseau de 230 stations d'observation hydrologique, qui mesurent le débit et la hauteur de l'eau dans le réseau hydrographique wallon, ainsi que les quantités de précipitations. Grâce à l'installation d'un système de télétransmission par GPRS, les données sont désormais disponibles, toutes les cinq minutes, soit quasiment en temps réel. Ces mesures assurent le suivi permanent des eaux des voies navigables et de leurs affluents, notamment pour gérer les ouvrages d'art hydrauliques. De plus, ces outils permettent d'établir des prévisions de crues et d'étiages, particulièrement importantes pour la navigation (niveaux de flottaison et alimentation des canaux), mais aussi d'estimer les risques d'inondations. Grâce à des outils de vigilance et une permanence opérationnelle, la DGO2 peut alerter les directions territoriales, les partenaires spécifiques (producteurs d'hydroélectricité, par exemple), les pays et régions limitrophes, et - via le Centre de Crise de la Région wallonne - les autorités concernées en cas de risques. Le site Internet de la DGO2 permet également aux riverains de s'informer de la situation sur les cours d'eau qui les intéressent.

En 2012, à la faveur du chômage de la Meuse, la DGO2 a amélioré la télémessure du positionnement des vannes de fond et hausses des barrages mobiles afin de mieux appréhender le comportement de ces ouvrages et de connaître en temps réel leur position. Des algorithmes plus performants ont été introduits dans les automatismes de ces ouvrages afin d'optimiser leurs objectifs: niveaux pour la navigation, stabilisation des débits, débit réservé pour les échelles à poissons, etc. Il faut souligner que lorsqu'une centrale hydroélectrique est couplée à un barrage, les deux systèmes sont couplés afin de gérer les débits de manière intégrée.

En 2013, la DGO2 a signé une convention avec Electrabel pour l'échange de données et de prévisions adaptées aux risques d'inondations de la Meuse au droit des unités nucléaires de Tihange. Cette convention a notamment permis le financement par Electrabel d'une nouvelle station de mesure de débits sur la Meuse, à la sortie de Huy, afin de sécuriser les mesures hydrologiques dans ce secteur.

Par ailleurs, le point de contact « inondations » de la DGO2 répond, tout au long de l'année, à de multiples questions relatives aux risques d'inondations, émanant de particuliers vivant en zones inondables, de notaires, d'acteurs économiques engagés dans de gros projets d'infrastructure ou encore de spécialistes. La DGO2 remplit donc, à ce niveau, un rôle important d'information.



### PROJET AMICE

Le projet européen AMICE (Adaptation de la Meuse aux Impacts des Evolutions du Climat), initié en 2009 dans le cadre du programme Interreg IVB, vise à mieux appréhender les conséquences du réchauffement climatique dans le bassin de la Meuse à l'horizon 2050 et 2100. Quatre Etats membres sont impliqués dans ce projet. Au niveau wallon, la coordination est assurée par le Groupe Transversal Inondations (GTI), regroupant des représentants des administrations régionales et provinciales concernées par cette problématique, et des experts universitaires. C'est un fonctionnaire de la DGO2 qui en assume la présidence.

AMICE a permis de dresser des cartes d'inondations pour l'ensemble du parcours de la Meuse. Une analyse fréquentielle des débits d'étiages des cours d'eau wallons a également été réalisée. Cette modélisation des situations de crise rend possible l'estimation des dommages potentiels sur la navigation, la qualité de l'eau (potable), l'électricité et l'agriculture résultant soit de débordements des cours d'eau soit de sécheresses importantes.



## // MÉTIER

### MARYSE VERCAMMEN



**Ingénieur des Ponts et Chaussées,  
Direction de la Gestion hydrologique intégrée**

« Afin de gérer au mieux les ressources en eau des voies hydrauliques de Wallonie, la Direction de la Gestion hydrologique intégrée travaille depuis plusieurs années sur la qualité des mesures au droit des barrages.

Depuis 2007, en collaboration avec la Direction des Voies hydrauliques de Namur, un énorme travail d'étalonnage des hausses et des vannes des différents barrages de la Haute Meuse, de la Meuse Moyenne et de la Basse Sambre est entamé. Ces mesures sont renouvelées régulièrement et notamment après chaque intervention technique sur la structure des ouvrages. Il s'agit de procédures relativement lourdes et dangereuses nécessitant la mise à sec d'un pertuis (soit lors d'un chômage, soit par le placement d'un batardeau) et l'intervention d'une équipe de voltigeurs qui doivent descendre sur la hausse de l'ouvrage pendant toute la durée de la manœuvre. Le barrage est progressivement ouvert pendant qu'un topographe mesure le point haut de la hausse et l'ouverture de la vanne.

Mon rôle est de superviser l'ensemble des opérations mais aussi de contrôler et valider les mesures pour ensuite les encoder avec précision dans les convertisseurs du barrage.

Ce travail, de loin le plus original qui m'ait jamais été confié au sein de la Région wallonne, est non seulement utile (il a déjà permis de mettre en évidence certaines incohérences dans le fonctionnement des ouvrages) mais indispensable à l'optimisation du fonctionnement des automates actuellement en cours d'implantation sur la Meuse. »



Sur base des calculs ainsi réalisés, la Wallonie devrait s'attendre à une augmentation du débit de la crue centennale (crue qui a une probabilité sur cent de se produire chaque année) de 15%. La diminution des débits en été se chiffrerait, quant à elle, à 10%. De premières initiatives ont été prises en 2012 - 2013 pour répondre à ces enjeux.

D'une part, une réflexion a été engagée au sein de la DGO2 au sujet de la gestion des barrages de la Gileppe et de la Vesdre : l'objectif est de faire face au mieux à l'évolution des crues hivernales et des périodes de sécheresse en vidant et en remplissant les lacs de barrages au moment le plus opportun.

D'autre part, une expérience-pilote visant à diminuer les risques de crues est menée dans la plaine de Ny, sur la commune de Hotton. Une digue et un bassin de retenue d'eau de 80 000 m<sup>3</sup> ont été construits en 2012 le long de la route de Barvaux. Le second objectif de ce projet est d'améliorer la qualité de l'eau pendant les périodes sèches (pollution par des algues bleues dans des zones de baignade et d'abreuvement du bétail). Le chantier (d'une valeur de près de 400 000 euros) a été financé pour moitié par les fonds Interreg IVB et pour moitié par la Wallonie. Cet aménagement-pilote pourrait déboucher sur d'autres projets du même type ailleurs en Wallonie.

## CARTOGRAPHIE DE L'ALÉA D'INONDATION

Une nouvelle cartographie de l'aléa d'inondation a été publiée en décembre 2013. L'aléa d'inondation comprend les zones dans lesquelles des inondations sont susceptibles de se produire, de façon plus ou moins importante et fréquente, suite au débordement « naturel » de cours d'eau. Cet outil est donc particulièrement utile pour les services de l'urbanisme et les gestionnaires des voies d'eau au sein de la DGO2, notamment. C'est le Groupe Transversal Inondations qui a piloté ce projet, mais ce sont des fonctionnaires de la DGO3 (Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement) qui ont réalisé les différentes cartes au sein du SPW.

Cette nouvelle cartographie est l'un des volets du futur Plan de Gestion des Risques d'Inondation, qui doit être finalisé pour la fin 2015 afin de répondre aux exigences européennes. Une équipe de la DGO2 est impliquée dans les travaux préparatoires de ce document.

## SENSIBILISATION AUX **ATOUS** DE LA VOIE D'EAU

La DGO2 remplit une importante mission d'information et de sensibilisation concernant les atouts économiques et touristiques de la voie d'eau et, de manière plus large, des modes de transports alternatifs à la route (concept d'intermodalité). A ce titre, elle est en contact direct avec de nombreux utilisateurs de la voie d'eau : bateliers, affréteurs, chargeurs et autres acteurs impliqués dans le transport de marchandises, mais aussi riverains des voies d'eau, plaisanciers, touristes, etc. Sans oublier les décideurs politiques régionaux, nationaux et européens.

Pour remplir cette mission, la DGO2 édite de nombreux supports d'information générale, en particulier une brochure annuelle reprenant toutes les informations-clés pour le secteur du transport fluvial et très largement diffusée (plus de 4 000 exemplaires par édition). Deux dossiers pédagogiques ont été rédigés en 2012 à l'attention des écoles. En 2013, c'est une capsule vidéo qui a été réalisée à l'attention des professionnels, des enseignants et du grand public.

La DGO2 a publié, par ailleurs, un ouvrage de promotion du tourisme fluvial en Wallonie, en collaboration avec les organismes provinciaux concernés. Celui-ci a été traduit en néerlandais, en anglais et en allemand. Mettant en exergue les plaisirs du tourisme fluvial ainsi que les centres d'intérêt touristiques aux abords des voies d'eau, cette brochure a recueilli un franc succès. Elle a été diffusée à plus de 2 500 exemplaires en 2012 et 2013.

La participation à des salons et autres événements professionnels est l'occasion d'informer et de créer des contacts avec des partenaires déjà implantés en Wallonie ou des investisseurs potentiels, mais aussi de favoriser les synergies avec des organismes ayant des missions comparables ou complémentaires à celles de la DGO2. L'équipe en charge de la promotion des voies navigables wallonnes participe annuellement au salon Transport & Logistics d'Anvers, ainsi qu'à la convention d'affaires Riverdating organisée par VNF (Voies Navigables de France), dédiée au transport fluvial et intermodal. Dans le domaine du tourisme fluvial, elle est présente au salon Belgian Boat Show, qui a lieu chaque année à Gand.

### DES ACTIONS EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITÉ

Initiées en 2011 par le Gouvernement wallon, les actions 100 % Nature poursuivent l'objectif de préserver et d'accroître la biodiversité en Wallonie. Tous les secteurs d'activités, publics comme privés, sont invités à intégrer ces préoccupations environnementales dans leur gestion quotidienne et leur développement. La mise en œuvre d'actions spécifiques en faveur des espèces et habitats menacés est notamment encouragée.

La DGO2 a créé une Cellule 100 % Nature afin de coordonner cette démarche sur les terrains lui appartenant ou relevant des ports autonomes wallons. En août 2012, les membres de cette cellule se sont rendus au Port d'Anvers afin de partager l'expérience des autorités portuaires en matière de protection de la nature.





## ENCOURAGER LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À LA ROUTE

Le Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route, qui s'inscrit dans le cadre du programme européen Naiades, couvre la période 2008 - 2013. Il a été précédé de trois autres plans depuis 1996. Ses objectifs principaux sont de développer le transport fluvial de marchandises en Wallonie et de pérenniser une flotte de navigation intérieure performante. Différentes primes à l'investissement sont octroyées dans le cadre de ce plan de soutien, notamment pour l'adaptation technique de la flotte, l'acquisition d'un premier bateau de navigation intérieure d'occasion, l'achat de matériel de transbordement ou encore la réalisation d'études identifiant les incidences et l'opportunité d'un passage au transport combiné.

C'est la DGO2 qui instruit les dossiers de demandes de subsides émanant soit des bateliers wallons soit des entreprises désireuses d'investir dans le développement du transport fluvial et intermodal de marchandises. Elle collabore dans ce domaine avec la Direction générale opérationnelle Economie, Emploi et Recherche (DGO6), qui assure la gestion des budgets. En 2012 et 2013, 69 dossiers de subventions (60 dossiers « bateliers » et 9 dossiers « entreprises ») ont été introduits auprès de la DGO6 par les services compétents de la DGO2. Le montant des primes octroyées par la Wallonie s'est chiffré à 3,9 millions d'euros.



Par ailleurs, la DGO2 organise différentes manifestations de sa propre initiative. En octobre 2012, la première manifestation du Comité des Usagers de Seine-Escaut, cofondé avec les Voies Navigables de France et Waterwegen en ZeeKanaal (gestionnaire flamand des voies navigables) a accueilli en Wallonie près de 250 participants de plusieurs pays européens. Objectif: faire le point sur l'avancement du projet Seine-Escaut et favoriser les échanges entre usagers. L'Union wallonne des Entreprises et le cluster Logistics in Wallonia ont collaboré à l'événement. Annuellement, au mois de juin, la DGO2 organise aussi une journée d'information dédiée aux entreprises actives dans le transport fluvial et intermodal. Ce rendez-vous est devenu incontournable, avec une moyenne de 250 participants chaque année.

Epinglons, enfin, la conférence internationale SMART Rivers qui s'est déroulée à Liège et à Maastricht, distantes d'à peine quelques kilomètres, du 23 au 27 septembre 2013. Organisé sous l'égide de l'Association mondiale pour les Infrastructures de Transport maritimes et fluviales (AIPCN), cet événement majeur dans le domaine des voies navigables, des infrastructures portuaires et du transport fluvial a reçu le soutien opérationnel de la DGO2. Près de 400 experts venus du monde entier ont assisté aux séances plénières et techniques qui avaient pour cadre le Palais des Congrès de Liège. Des experts de la DGO2 ont eu l'opportunité d'y présenter les résultats de plusieurs études. Les participants ont aussi pu visiter certains chantiers emblématiques de la DGO2, comme le site de Trilopiport ou les nouvelles écluses de Lanaye et d'Ivoz-Ramet, et se détendre en visitant le canal du Centre historique et l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu.

**Entre 1996 et 2013**, la mesure relative à la modernisation de la flotte wallonne a généré un montant global d'investissements de la part des bateliers et entreprises de transports fluviaux de **44 507 293 euros** (pour 558 dossiers introduits par la DGO2 auprès de la DGO6). Le montant total des aides allouées par la Wallonie s'élève pour cette période à **10 275 857 euros**, soit **18 415 euros** d'aide par dossier en moyenne.

## UNE **EXPERTISE** EN ÉTUDES TECHNIQUES

### UN SAVOIR-FAIRE CRUCIAL EN GÉNIE CIVIL ET ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉCANIQUES

Le bureau d'études interne de la DGO2 dispose d'une expertise capitale pour la réalisation de grands projets. Une dizaine d'ingénieurs sont chargés de la réalisation des études techniques relatives aux ouvrages d'art hydrauliques, tant dans le domaine du génie civil que dans celui des équipements électromécaniques associés. Ils assurent ensuite le suivi des travaux de construction ou de réhabilitation. Pour ce faire, ils travaillent en collaboration étroite avec les équipes opérationnelles implantées à Tournai, Mons, Charleroi, Namur et Liège. Ce fut notamment le cas, en 2012 - 2013, pour les projets de nouvelles écluses à Lanaye et Ivoz-Ramet et pour la réhabilitation des structures du Plan incliné de Ronquières. La DGO2 a également poursuivi l'étude de génie civil et des équipements électromécaniques des nouveaux barrages de Kain et Hérinnes, sur le Haut Escaut, ainsi que l'étude de réhabilitation des équipements des écluses et des stations de pompage de Marchienne, Gosselies et Viesville, sur le canal Charleroi-Bruxelles. Enfin, elle a initié, en 2013, une importante étude visant la réhabilitation future du barrage de Monsin, en région liégeoise.

Lorsque la DGO2 n'a pas la possibilité de réaliser en interne les études techniques requises par un projet, elle met en œuvre des marchés d'études des ouvrages concernés et de suivi d'exécution des travaux. En 2012 - 2013, plusieurs marchés d'études de génie civil et d'équipements électromécaniques ont ainsi été externalisés, notamment en vue de la construction de la deuxième écluse d'Ampsin-Neuville ou de quatre nouvelles écluses sur la liaison Seine-Escaut Est.

### PLANOTHÈQUE NUMÉRIQUE

Pour sauvegarder son savoir-faire, incarné par des dizaines de milliers de documents éclatés entre différents départements, et faciliter l'accès aux informations utiles pour ses collaborateurs, la DGO2 a attribué, en 2012, un important marché de services visant la conception et le développement d'une base de données techniques relatives aux ouvrages d'art hydrauliques, ainsi que l'archivage des plans dans une planothèque numérique. La Région wallonne disposera, grâce à cet outil, d'une vision complète de son patrimoine, comportant des ouvrages d'art remarquables. La « structure virtuelle » permettant la conservation des archives a été finalisée à la fin 2013.

### // MÉTIER

## CATHERINE SWARTENBROEKX



### Ingénieur civil à la Direction des Recherches hydrauliques

« La recherche et l'innovation liées aux voies navigables et plus particulièrement aux ouvrages d'art hydrauliques me passionnent depuis quelques années. C'est la raison pour laquelle j'ai entrepris des études d'ingénieur civil et poursuivi un doctorat en hydraulique. Dès la fin de ma thèse, j'ai rejoint l'équipe de la Direction des Recherches hydrauliques à Châtelet. Cela fait un an que je suis en charge, entre autres, de la conception, de la coordination et de la réalisation d'études dans les domaines de l'hydraulique, ce qui inclut notamment les ouvrages d'art hydrauliques (conception de nouveaux ouvrages et diagnostic d'ouvrages existants) et l'hydraulique fluviale. Les moyens utilisés (calcul numérique d'écoulements, modèles réduits conçus et développés dans notre laboratoire et les mesures sur le terrain et les modèles) exigent de solides connaissances techniques et scientifiques en matière de transport de sédiments, de navigation, de dimensionnement d'ouvrages tels que les écluses et les barrages etc. C'est un travail très diversifié, ponctué par des visites sur les voies navigables et la rédaction de nombreux rapports. Mais c'est aussi un partage de connaissances avec le public lors de journées portes ouvertes ou avec nos interlocuteurs, tant au niveau national qu'international, lors de colloques comme le congrès international Smart Rivers 2013 durant lequel j'ai eu l'occasion de présenter les résultats d'une étude sur les ondes de sassement qui se propagent dans nos canaux. Bref, c'est un travail très enrichissant et passionnant mais avant tout, au service du public. »





## ÉCLUSES EN MODÈLE RÉDUIT AU HALL D'ESSAI DE CHÂTELET

Le laboratoire de Châtelet fait office de bureau d'études interne en matière de recherches hydrauliques. Spécialisé dans les questions d'écoulement, de navigabilité et de gestion des produits de dragage, il aide à la prise de décision au sein de la DGO2 et du SPW, mais travaille aussi à la demande d'autres organisations, privées ou publiques. Un hall d'essai fait face aux bureaux occupés par les 25 membres du laboratoire. Visité par de nombreuses écoles et des experts internationaux, il permet de tester l'effet de rénovations ou de travaux d'amélioration de la navigabilité, par exemple. Des modèles réduits y sont construits au gré des besoins.

Deux projets concrets permettent d'illustrer ses missions principales pour les années 2012 - 2013. Tout d'abord, Châtelet a testé la meilleure manière de concevoir la nouvelle écluse prévue sur le site d'Ampsin-Neuville. Une installation prévue pour des bateaux de plus grand gabarit et dont il fallait adapter

les avant-ports (accès à l'écluse). Un modèle réduit de 30 mètres sur 12 a donc été construit. Les experts en recherches hydrauliques de la DGO2 ont étudié les courants dans ces chenaux d'accès. Ils ont ensuite élargi la zone couverte en créant un modèle numérique testant l'écoulement sur plusieurs kilomètres de Meuse. Enfin, un prestataire externe a réalisé des simulations de navigation au cours desquelles des bateliers professionnels ont vérifié que tout avait été bien conçu.

Autre projet important : les passes à poissons en Haute Meuse. Ici aussi, le hall de Châtelet s'est mis dans les conditions du réel pour moderniser au mieux le système permettant aux poissons de remonter le fleuve aux endroits où seront prochainement installées des centrales hydroélectriques. Dans les aménagements, les espèces les plus grandes comme les truites ou les saumons, par exemple, avaient, en effet, du mal à se frayer un passage. Les tests effectués sur des passes de dimensions limitées mais mieux adaptées permettront d'améliorer le passage des poissons. Un travail de patience et de précision.



## GRANDS PROJETS

La DGO2 pilote des projets importants pour la compétitivité des entreprises wallonnes et l'attractivité de la Wallonie sur le plan touristique. Durant les deux exercices écoulés, des chantiers d'envergure ont été mis en œuvre ou poursuivis sur le réseau des voies hydrauliques. Ils génèrent des centaines d'emplois directs et indirects, impliquent de nombreuses

entreprises et mobilisent des budgets conséquents, partiellement alimentés par des fonds européens (via le programme RTE-T notamment) et la Banque Européenne d'Investissement (BEI). Ces projets sont aussi le fruit d'un engagement considérable des équipes de la DGO2, qui suivent ces travaux au jour le jour sur le terrain.





# TOURNAI

## LIAISON SEINE-ESCAUT EST

La DGO2 participe au projet Seine-Escaut, qui a pour but de créer un nouvel axe de navigation au gabarit de 4500 tonnes depuis Paris jusqu'aux ports de la mer du Nord. Ce réseau est important pour la Wallonie car il doit lui permettre de conserver sa position stratégique au sein du réseau européen des voies navigables. Pour la partie wallonne de ce projet européen, baptisée « liaison Seine-Escaut Est ». Pour l'itinéraire wallon, les travaux consistent en l'amélioration de la traversée de Tournai (élargissement du pont des Trous, le rehaussement de 2 ponts et l'amélioration des courbes du tracé de l'Escaut), l'élargissement du canal Nimy-Blaton, la construction de 4 nouvelles écluses à Obourg, Viesvilles, Gosselies et Marchienne, et en l'approfondissement de l'écluse d'Auvelais. L'ensemble de ces projets est désigné sous le vocable de PLAN Seine - Escaut Est

La moitié des **7,5 millions de tonnes** de produits acheminés annuellement via l'Escaut est manutentionnée sur la voie d'eau. D'où le rôle stratégique des **ports autonomes wallons** ancrés le long du fleuve.





En 2012-2013, la DGO2 a progressé sur ce projet selon trois axes.

- Le premier chantier concerne la mise au gabarit de 4 500 tonnes (classe Vb) de la Lys entre l'écluse de Comines et Wervicq, sur la frontière linguistique. Après la réalisation de l'étude d'incidences en 2012, la demande de permis d'urbanisme a été introduite en avril 2013.
- Le deuxième chantier concerne la modernisation des barrages de Kain et Hérinnes, dont la vétusté ne permet plus de garantir la pérennité des trajets actuels et futurs sur le Haut-Escaut. Les ouvrages seront munis de deux pertuis plus sûrs et d'une mini centrale hydroélectrique. C'est le bureau d'études de la DGO2 qui a réalisé l'étude de génie civil et des équipements électromécaniques. Les études d'incidences ont été menées en 2012-2013. Le permis unique pour le barrage de Kain a été introduit en octobre 2013, celui concernant le barrage d'Hérinnes le sera au début 2014. Le début des travaux est prévu, pour les deux ouvrages, durant le dernier trimestre 2014.
- Le troisième chantier vise à supprimer le goulet d'étranglement dans la traversée de Tournai, afin d'y faire passer des bateaux de 2 000 tonnes répondant aux standards européens et ce, quel que soit le débit. Ce projet a fait couler beaucoup d'encre car il impose une adaptation du Pont des Troues, monument emblématique de la ville de Tournai. Il comprend également le remplacement du Pont à Ponts, l'élargissement de la voie d'eau en aval de celui-ci, ainsi que le réaménagement des quais du Pont Devallée au Pont Delwart et la construction d'un nouveau port de plaisance (aménagements connexes demandés par la Ville). L'étude d'incidences a été lancée en novembre 2013.

Ces trois chantiers majeurs représentent un investissement cumulé de 56,8 millions d'euros, cofinancé par l'Union européenne. La construction de quatre nouvelles écluses sur le canal Charleroi-Bruxelles est également étudiée par la DGO2 dans le cadre de la connexion Seine - Escaut.

## MODERNISATION DES BARRAGES DE LA DENDRE

La DGO2 a poursuivi, en 2012 et 2013, le projet de modernisation des barrages de Papignies et de Deux-Acren. En 2014, les travaux devraient débiter à Papignies et les études pour la construction du barrage de Deux-Acren seront initiées. L'objectif poursuivi est de limiter les risques d'inondation dans les communes d'Ath et de Lessines.

### ÉTUDE STRATÉGIQUE ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de sa mission d'analyse des impacts économiques et environnementaux des projets mis en œuvre, la DGO2 a évalué, en 2012-2013, les effets de la liaison Seine - Escaut Est sur le plan environnemental et ce, sur une période de 50 ans. C'est la première fois que la Wallonie se dote d'une telle étude stratégique environnementale. Cette méthodologie répond à un souhait de bonne gouvernance (aide à la décision, sur une base objective). Elle permet aussi de mettre en commun de bonnes pratiques et d'anticiper d'éventuelles plaintes de riverains.

Cette étude a débouché sur des recommandations dans l'élaboration des projets et l'exécution des chantiers, ainsi que des mesures de suivi lorsque les nouvelles infrastructures seront en service.

Le gouvernement wallon a approuvé les conclusions de cette étude, sous forme d'une « déclaration environnementale », laquelle reprend les options retenues pour les projets et les mesures de suivi après chantier.

Un comité constitué de représentants des Ministres compétents en ces matières et de la Direction générale des Voies hydrauliques sera mis en place prochainement pour assurer le suivi des mesures environnementales retenues.

## TERMINAUX BIMODAUX DE VAULX ET DE PECQ

La DGO2 pilote les travaux de construction des terminaux bimodaux (eau-route) de Vaulx et de Pecq, gérés par le Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO).

La plateforme multimodale de Vaulx, qui occupe une position stratégique sur l'Escaut, à proximité de la frontière française, va bénéficier de six boxes couverts de stockage de produits en vrac et d'une zone de manutention de conteneurs et de produits dits « indivisibles » (produits de grande dimension comme des mâts d'éoliennes). Les travaux, suspendus durant près de deux ans suite aux recours de riverains devant le Conseil d'État, ont repris en mars 2013. Pour répondre aux demandes de ces derniers, différents aménagements ont été prévus, tels qu'un mur anti-bruits végétalisé, une piste cyclable, des places de parking et un bardage double parois à l'arrière du hall.

La plateforme de Pecq, quant à elle, disposera d'un quai de 250 mètres de long, avec une dalle d'arrière-quai de 16 mètres de large. Cette infrastructure permettra de manutentionner tous types de produits.

Le permis d'urbanisme a été délivré en octobre 2013 et les travaux débuteront en juin 2014. Dans un second temps, le quai actuel sera allongé et des infrastructures de stockage spécifiques pour les produits agro-alimentaires seront créées - une première en Wallonie. Cette seconde phase démarrera en 2015.

Ces développements multimodaux permettront d'accroître encore les tonnages transportés via l'Escaut et contribueront au développement économique de la Wallonie picarde.

## AUTRES RÉALISATIONS EN BREF

- Le marché de remplacement des portes des écluses de Kain et d'Hérinnes a été mis en adjudication en 2013. L'objectif est d'augmenter le tirant d'eau admissible dans le sas des écluses.
- Deux maisons éclésières de Péronnes ont été abattues et reconstruites. Les travaux se sont achevés en mars 2013. Ces maisons sont toujours habitées par des éclusiers.





## MONS

### PREMIÈRE ÉCLUSE AUTOMATISÉE DE WALLONIE

Le chantier de modernisation de l'écluse de Thieu, qui représente un investissement de l'ordre de 700 000 euros, s'est achevé début 2013. L'inauguration officielle a eu lieu le 29 mars. La Wallonie dispose là de sa première écluse pouvant être franchie sans l'intervention du moindre opérateur. Les bateliers actionnent eux-mêmes les commandes d'ouverture et de fermeture des portes, ainsi que celles liées au sassement (montée ou baisse du niveau d'eau dans le sas intermédiaire). L'écluse automatisée de Thieu servira de prototype pour d'autres réalisations ultérieures.

L'écluse de Thieu permet d'accéder du canal du Centre - à grand gabarit - au canal historique, autorisant le passage d'embarcations d'un maximum de 300 tonnes. De nombreux bateaux l'empruntent pour accéder à ce pôle d'attraction touristique, axés sur les quatre ascenseurs hydrauliques inscrits au Patrimoine mondial de l'Unesco. Ces bateaux peuvent aussi se rendre au port de plaisance de Thieu (YCDA - Yacht Club des Ascenseurs).

L'écluse est située à un kilomètre à l'aval de l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu, qui a fêté ses dix ans en 2012. Avant l'automatisation de Thieu, un éclusier était mobilisé sur place durant toute la journée alors que l'usage des installations n'était pas permanent (le passage était autorisé de 9h à 17h30). Désormais, la DGO2 réalise des économies non négligeables et le service offert aux usagers de la voie d'eau s'est amélioré. Durant la saison touristique, l'écluse peut désormais être franchie de manière autonome de 6h à 19h30.



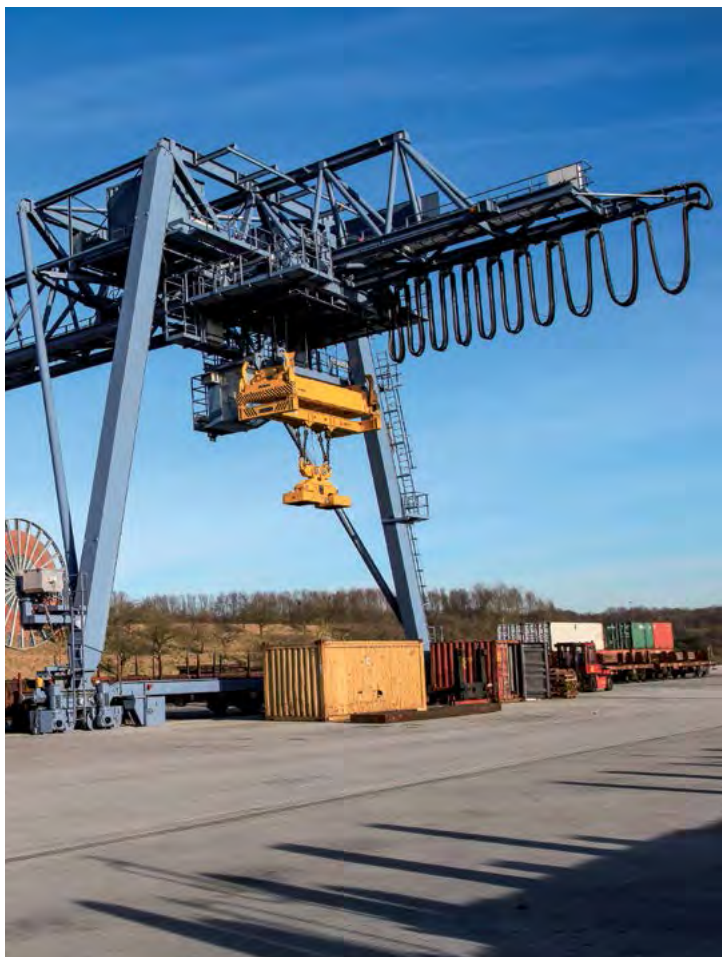
Une première en Wallonie : l'écluse de Thieu peut être **actionnée de manière automatique**. Tout est sécurisé par une technologie de pointe.



L'automatisation est une prouesse technique. Lorsqu'un batelier se présente en amont ou en aval de l'écluse, il lève une perche de « demande de franchissement ». Sa requête est instantanément enregistrée et l'écluse se prépare via un système de commande à distance à base de fibre optique. Une signalisation fluviale externe indique au bateau qu'il peut s'engager dans le sas. Il passe alors un détecteur de présence, reçoit un temps suffisant pour procéder à l'amarrage et la procédure est la même pour quitter l'écluse. Une sécurité optimale est garantie par une série de dispositifs. A titre d'exemple, il est possible d'actionner une tirette (rouge) en cas de souci. Le mécanisme est stoppé lorsqu'un bateau est amarré trop près des portes. Un système d'interphonie permet à tout moment aux usagers d'entrer en contact avec un éclusier opérant la supervision à distance. Enfin, des caméras de surveillance installées à l'ascenseur de Strépy-Thieu permettent de détecter toute anomalie.

## PREMIERS CONTENEURS À GAROCENTRE

Les premiers conteneurs sont arrivés en octobre 2013 à Garocentre, la plateforme logistique trimodale de La Louvière, située le long du canal du Centre, à proximité d'un zoning en expansion (Garocentre) et de l'autoroute E19-E42. Inauguré officiellement en octobre 2011, cet outil logistique favorise le transport de marchandises en mettant en connexion la voie d'eau, la route et le rail. Les travaux ont été cofinancés par la DGO2 et le Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO). Au 31 décembre 2013, 610 000 tonnes de produits sidérurgiques avaient déjà été transbordées sur cette plateforme.



## PRÉPARATIFS EN VUE DE LA RÉOUVERTURE DU CANAL POMMEROEUL-CONDÉ

Depuis 1992, le canal Pommeroeul-Condé est fermé à la navigation pour cause d'envasement, ce qui oblige les péniches à faire un détour par Péronnes. Dans le cadre du programme RTE-T Seine-Escaut Est, la Wallonie s'est engagée, en collaboration avec VNF (Voies navigables de France), à remettre en état le canal et à le rouvrir à la navigation à grands gabarits. Ce projet permettra le passage de plus grands transporteurs entre les ports wallons et assurera une liaison à grand gabarit entre l'Escaut et la dorsale wallonne. Le gain de compétitivité par rapport au rail et à la route devrait, du même coup, réduire le taux de pollution puisqu'un camion produit trois fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un bateau par tonne transportée et par kilomètre.

La réouverture au gabarit de « classe Va » du canal Pommeroeul-Condé, nécessite la réalisation de travaux de grande envergure, notamment la remise en état de l'écluse d'Hensies (construction d'un môle) et la réhabilitation des équipements électromécaniques des écluses d'Hensies et de Pommeroeul. La Wallonie participera également au financement du dragage et de la gestion en France de 1 300 000 m<sup>3</sup> de boues polluées.

De nombreuses réunions préparatoires se sont tenues en 2012 et 2013. Les travaux devraient débuter en 2015 afin d'envisager la réouverture du canal dans le courant de 2018.

## AUTRE RÉALISATION EN BREF

→ A Harchies, la DGO2 a procédé, en juin 2013, à la délicate démolition d'un pont routier dit à bielles ou à « béquilles » tendues. C'est la dixième opération du même type en dix ans. Il s'agit de ponts jugés irrépares et qui doivent donc être entièrement reconstruits.



---

## CHARLEROI

### MISE À SEC DU PONT-CANAL DE RONQUIÈRES

La «vidange» du pont-canal de Ronquières a eu lieu en août 2013. Cette opération délicate, prévue de longue date, a permis aux ingénieurs de la DGO2 de réaliser une inspection approfondie de cette installation mise en service en 1966. C'est la première fois en près de cinquante ans qu'une expertise complète de ce type a pu être menée.

Le pont-canal de Ronquières est un ouvrage d'art de plus de 300 mètres sur 50, situé à l'amont de la grande tour de Ronquières. Il permet aux bateaux de stationner avant de s'engager dans le plan incliné. Pour rappel, ce dernier permet l'économie de 18 écluses, d'un volume impressionnant d'eau et de près d'une journée de navigation pour chaque péniche. Les bateaux ont à franchir un dénivelé de 68 mètres. La construction du plan incliné de Ronquières, au cours des années 1960, faisait partie d'un plan général de modernisation du canal qui avait pour but de le porter à 1 350 tonnes.



Les travaux d'inspection du pont canal ont commencé le 18 août 2013. La mise à sec a été préférée à d'autres méthodes de travail moins performantes, comme l'utilisation de robots ou de plongeurs. L'objectif consistait à vérifier l'étanchéité du pont-canal, à disposer d'une vision complète de l'installation et à pouvoir ainsi programmer les réparations adéquates sur la base d'informations fiables.

La DGO2 a tiré plusieurs constats de cette grande opération d'inspection : l'état de la dalle de béton est rassurant, les joints sont visuellement corrects, mais la couche dite d'étanchéité a subi l'usure du temps et présente des dégradations plus ou moins importantes. Comme anticipé, ceci nécessitera des travaux de réhabilitation visant à éviter des dégâts plus importants et à pérenniser l'outil.

---

C'est la première fois depuis 1966 que **le pont-canal de Ronquières** a été inspecté de fond en comble. Les constats sont rassurants.

---

## RÉHABILITATION DE TROIS PONTS IMPORTANTS

En 2012-2013, la DGO2 a réhabilité ou étudié la réhabilitation de quatre ouvrages qui nécessitaient des soins significatifs. Ils sont situés à Arquennes, Renissart et Namur.

A Namur, le pont du Musée - dénommé aussi pont de la Sambre - enjambe le fleuve du même nom à proximité de la plaine du Grognon et du musée archéologique tout proche. Cet ouvrage d'art date de 1954. Des dégradations conséquentes exigeaient une intervention en profondeur. Suite à la rénovation du pont, il sera possible de revoir le tonnage toléré à la hausse sur cet axe d'accès au cœur urbain et commercial de Namur.

La réhabilitation du pont tournant et de la passerelle d'Arquennes est une autre réalisation-phare des années 2012-2013. L'inauguration a eu lieu le 6 décembre 2013. Ici aussi, il s'agit d'ouvrages très anciens, datant du début du 19<sup>ème</sup> siècle. Les travaux ont été dictés par l'état de corrosion avancé et les charges de plus en plus importantes du charroi, qui mettaient en péril la survie du pont et d'une passerelle fixe permettant la traversée des piétons lorsque le pont était ouvert pour laisser passer les bateaux sur l'ancien canal Charleroi-Bruxelles. Longtemps, le pont tournant d'Arquennes représentait l'unique moyen de franchissement du canal vers le village hennuyer situé dans l'entité de Seneffe. Une route régionale (la N27 La Louvière - Nivelles) a certes pris le relais, mais le pont reste un axe local fort fréquenté. Classé en tant que monument historique, le pont a donc été démonté en 2012 et a subi une réhabilitation en profondeur. Il a été remplacé par une structure identique sur un plan esthétique. Les parties visibles ont été rivetées de la même manière, tandis que les parties cachées ont été soudées pour pouvoir répondre à des charges accrues.



Le pont de Renissart, lui, sera reconstruit en 2014. Il est également localisé sur le territoire de Seneffe. Comme à Arquennes, des convois de 40 tonnes pourront désormais y transiter. L'étude de réhabilitation a eu lieu en 2013 et le marché a été adjugé. Sont notamment prévus la construction d'une nouvelle structure en acier, l'application d'un système de protection contre la corrosion et la restauration des culées.



## SOUTIEN AU PORT AUTONOME DE CHARLEROI

En 2012 - 2013, une assistance technique a été apportée au Port autonome de Charleroi (PAC) pour l'extension des installations ferroviaires et l'aménagement d'aires de stockage sur la plateforme multimodale de Châtelet. Une aide semblable a favorisé le développement de la zone portuaire du Grand Ban à Farciennes. Enfin, la DGO2 a assisté le PAC sur un plan technique pour la réalisation de dalles de stockage dans la zone portuaire de Tubize.

## RÉNOVATION DE TROIS BARRAGES SUR LA BASSE SAMBRE

La superstructure du barrage de Mornimont a été remplacée en 2012, celle du barrage de Salzennes l'a été en 2013. Le remplacement de la superstructure du barrage d'Auvelais est, quant à elle, programmée pour 2014. Ces travaux s'accompagnent du remplacement complet des équipements électromécaniques de commande des vannes et des hausses.



---

## NAMUR

### CHÔMAGE DE LA MEUSE

Du 15 septembre au 8 octobre 2012, en amont de Namur, la Meuse a stoppé son long cours tranquille l'espace de trois semaines. Depuis 130 ans, cette opération spectaculaire a lieu tous les trois à cinq ans. Elle consiste à ramener la Meuse dans son état naturel, en levant les barrages. Sans ceux-ci, la navigation serait impossible sur la Meuse, étant donné le manque de profondeur. La mise en sommeil permet tout à la fois de réaliser un grand nettoyage et de réparer les berges. Le personnel de la DGO2 procède par étapes. De l'aval vers l'amont, au départ de La Plante (Namur), un premier barrage est levé, puis le suivant, afin d'évacuer les eaux en douceur. Au petit matin, la Meuse se retrouve ainsi au chômage. A certains endroits, le fleuve a perdu de trois à quatre mètres de hauteur. Une fois à son débit normal, le travail peut commencer...

La mise en sommeil de la Meuse a été l'occasion d'adapter trois barrages à la construction de centrales hydroélectriques à Hastière, Waulsort, Hun et Tailfer. Les travaux effectués visent à empêcher tout affouillement à la sortie de la centrale et à permettre ultérieurement une installation aisée de celle-ci et de son dispositif de relevage.

Outre le grand entretien de toutes les écluses, celles de Hun et de Houx ont fait l'objet d'une attention particulière : démontage des portes, remise en état avec remplacement intégral des bois d'étanchéité et de certaines vannes, nettoyage, sablage, soudure, peinture et maçonnerie. En ce qui concerne les berges, l'enjeu est conséquent puisqu'en trois semaines, il faut inspecter et réparer 45 kilomètres de berges ainsi laissées à sec. Et le retrait du fleuve présente parfois de mauvaises surprises. Ainsi, à Anhée, le précédent chômage avait laissé entrevoir des zones à remaçonner le long du Quai Michaux. Au final, il a toutefois fallu y réparer 26 mètres de mur. A Hastière et Tailfer, d'astucieuses digues préventives à base de terres, d'argiles et de sacs de sable ont pu être érigées sur une hauteur de, respectivement, 1,20 et 2,50 mètres. Comme ailleurs, tous les travaux prévus au cahier des charges ont pu être effectués dans les temps.

---

En trois semaines, à la faveur de la mise en chômage de la Meuse, il faut **effectuer le grand entretien**, réparer les berges et gérer les imprévus. Cela demande une énorme coordination des efforts.





## AMÉNAGEMENT DES RIVES DE LA MEUSE À DINANT

Le premier chantier concerne l'aménagement de la rive droite de la Meuse aux abords du pont Charles de Gaulle, qui relie la gare à la citadelle de Dinant. L'étude a été finalisée en 2013 et l'adjudication est planifiée pour 2014, avec un démarrage des travaux un an plus tard. Le chantier portera sur la construction d'un encorbellement au-dessus de la Meuse, permettant de nouveaux espaces de circulation dans cette ville où la topographie des lieux rend la mobilité difficile. De nouveaux embarcadères seront construits en amont du pont et les fixations des pontons revues en aval. Le projet solutionne aussi le passage du RAVeL. De nouveaux espaces piétons sont également prévus.

De l'autre côté de la Meuse (rive gauche), un appel d'offres a été lancé pour l'aménagement du Quai Cadoux. Le marché a été adjugé en 2013. Les travaux, initiés au printemps 2014, commenceront au bas de la rampe du pont Charles de Gaulle et se poursuivront sur environ 600 mètres en direction de l'écluse toute proche. Un collecteur d'eaux usées doit être posé avant cela. Le projet comprend aussi l'aménagement complet des surfaces de circulation et de parking dans cette zone centrale.



## ÉQUIPEMENT DU PORT D'AMÉE À JAMBES

Le port de plaisance d'Amée, à Jambes, a été équipé de pontons complémentaires en 2012. Les nouvelles zones d'accès au port ont été montées sur les pieux de guidage en place. Chaque été, ce port connaît un véritable succès de foule. Les nouveaux pontons permettent de répondre à la demande croissante d'emplacements de la part des plaisanciers.

## AMÉNAGEMENT DU SITE DE CHARGEMENT DE PRODUITS CARRIERS DE FIDEVOYE

Les travaux d'aménagement de l'ancien site de dépôt de produits extraits de la Meuse, situé en rive droite du fleuve au lieu-dit Fidevoye (Godinne, dans l'entité d'Yvoir), ont été achevés à la fin 2012. Il s'agissait d'un marché de travaux conjoint entre la DGO2 et le Port autonome de Namur. Le double objectif des travaux était de favoriser le chargement des produits carriers de la Société d'Exploitation des Carrières d'Yvoir (Secy) et de supprimer les nuisances dans le centre d'Yvoir.



L'aménagement en question comprend la réalisation d'un mur de quai d'une longueur de 120 mètres, d'une rampe de chargement et d'une aire de manœuvre pour camions. Le transport des produits de Secy est désormais facilité par la voie d'eau. En amont et en aval du point de chargement, des espaces verts ont été aménagés. Une aire de repos et de pique-nique est opérationnelle, ainsi qu'un cheminement pour piétons et cyclistes.

## AUTRES RÉALISATIONS EN BREF

→ À Andenne, une portion de RAVeL a été construite en site propre pour contourner la zone portuaire de Sclayn. Deux tronçons du RAVeL ont été réaménagés à Rivière et à Anhée. Et des études ont été menées pour rétablir la continuité du RAVeL au pont des Ardennes et au pont de Jambes, à Namur.

## LIÈGE

### CONSTRUCTION DU TRILOGIPORT

Les travaux de construction de la plus importante plateforme multimodale (eau-rail-route) de Wallonie ont démarré le 28 juin 2013. Le Trilogiport est situé à un endroit stratégique, à proximité de Liege Airport, d'une gare TGV et au carrefour d'un important réseau autoroutier. Il assurera aux entreprises un accès à la mer par les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Dunkerque. Il s'agit donc d'un projet crucial pour la progression du trafic fluvial en Wallonie et le développement économique de la région liégeoise.

Sur un peu plus de 100 hectares, le Trilogiport disposera d'un terminal à conteneurs trimodal, de terrains logistiques avec des entrepôts, d'une zone de services tertiaires et d'une zone d'intégration environnementale, avec notamment le développement

d'un réseau RAVeL, l'aménagement d'une esplanade en bord de Meuse, la conservation d'espaces destinés aux animaux protégés, des équipements d'isolation acoustique et de protection visuelle, etc.

Deux marchés ont été passés en 2013: l'un pour l'aménagement de la plateforme proprement dite (qui devrait être terminée pour l'été 2014) et l'autre pour la réalisation des accès et d'un nouveau pont sur la Meuse (achèvement prévu en 2015). L'investissement global se chiffre à quelque 41 millions d'euros, dont 6,5 millions financés par l'Union européenne (via les fonds FEDER). La DGO2 pilote ce projet en concertation avec le Port autonome de Liège (PAL), les communes avoisinantes, ainsi que des partenaires privés.





## QUATRIÈME ÉCLUSE DE LANAYE

Construite à l'est des trois écluses existantes, la nouvelle écluse de Lanaye permettra de faire face à l'augmentation de la taille des bateaux marchands et de réduire le temps d'attente dû à un trafic croissant à la frontière belgo-néerlandaise. Cet investissement assurera une continuité de la dorsale navigable wallonne en termes de gabarit, les écluses d'Andenne et de Grands-Malades disposant déjà d'une longueur utile de 200 mètres (contre 225 mètres pour la nouvelle écluse de Lanaye) et d'une largeur utile de 25 mètres. Le site de Lanaye deviendra aussi le point de passage essentiel pour le réseau européen des voies navigables, reliant les ports maritimes et intérieurs par les axes Meuse-Rhin-Main-Danube et Seine-Escaut. De nombreux travaux compensatoires sont également prévus, tant aux Pays-Bas qu'en Wallonie, parmi lesquels la continuité du RAVeL le long de la Meuse mitoyenne jusqu'au village de Lanaye (projet réalisé dans le cadre de la réhabilitation de la carrière de Nivelles).




---

La quatrième **écluse de Lanaye** est le plus important projet actuellement piloté par la DGO2. Elle permettra de faire passer simultanément deux convois de **4 500 tonnes** entre les réseaux navigables néerlandais et wallon.

---

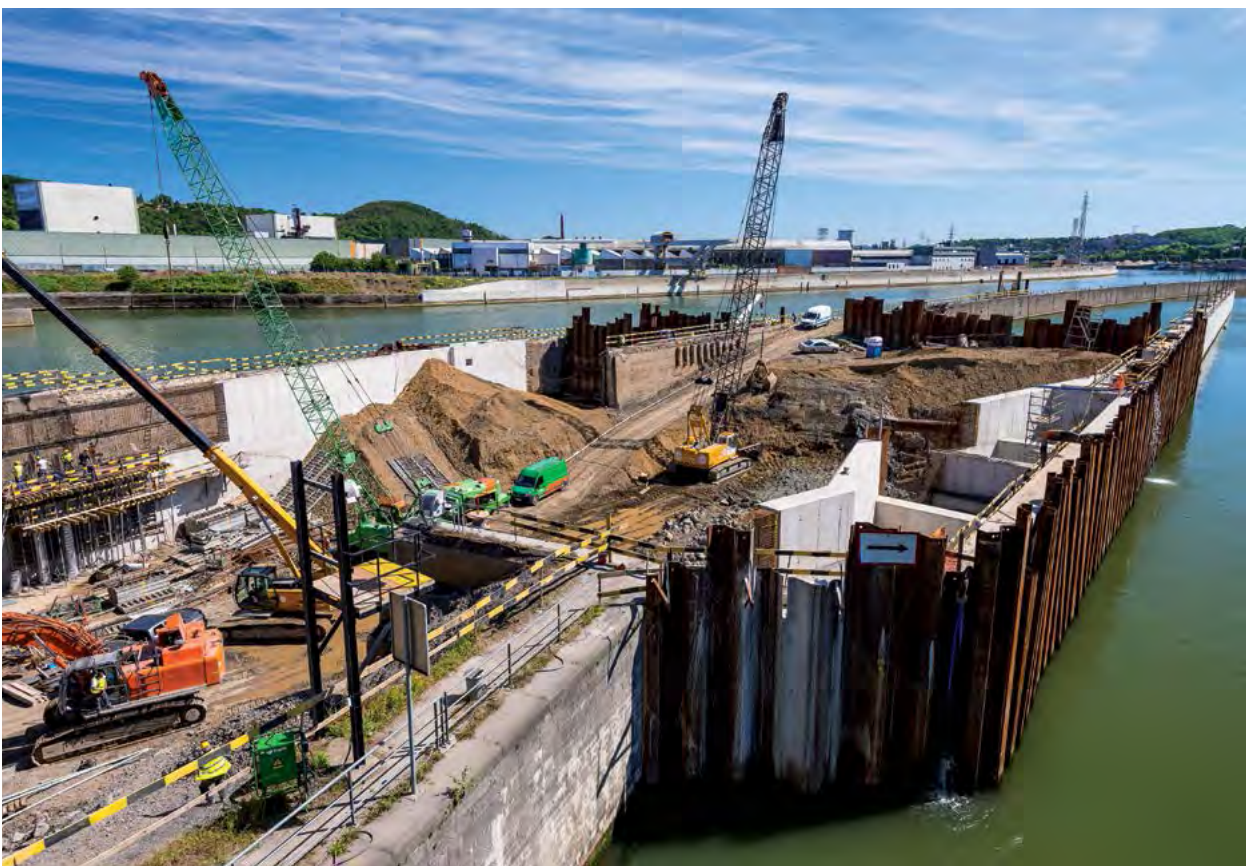
C'est en 2012 qu'ont débuté les travaux de construction de la quatrième écluse de Lanaye. L'échéance annoncée est le 31 mars 2015. Aux 42 mois de chantier succéderont 8 mois de tests, durant lesquels les postes de commande des quatre écluses seront intégrés sur un seul site et la mise en service du site complet sera assurée. Pour faciliter le financement de ce projet très ambitieux, la Région wallonne a désigné la Société wallonne de Financement Complémentaire des infrastructures (SOFICO) comme maître d'ouvrage, mais c'est la DGO2 qui assure, sur le terrain, le suivi et la gestion des équipements (comme c'est le cas pour tous les ouvrages hydrauliques passés dans le périmètre de la SOFICO).



## **NOUVELLES ÉCLUSES D'IVOZ-RAMET ET D'AMPSIN-NEUVILLE**

La construction d'une nouvelle écluse à Ivoz-Ramet assurera la connexion de la Wallonie à l'axe européen Rhin-Main-Danube pour les convois jusqu'à 9000 tonnes et permettra aussi de répondre à la croissance continue du trafic fluvial (l'écluse actuelle étant quasiment saturée). Le dispositif sera complété par une nouvelle écluse à Ampsin-Neuville, ainsi que l'approfondissement du bief entre Ivoz-Ramet et Seraing (qui permettra d'avoir un enfoncement garanti de 3,40 mètres sur ce tronçon de la Meuse).

Entamés en 2011, les travaux à Ivoz-Ramet se sont poursuivis en 2012 et 2013. La mise en service de l'écluse est programmée pour 2014 et celle d'Ampsin-Neuville pour 2018. Comme à Lanaye, c'est la SOFICO qui assure la mise en œuvre des projets, en partenariat avec la DGO2.



---

**125 millions d'euros** : c'est le montant du prêt consenti par la Banque européenne d'Investissement à la SOFICO pour la réalisation des **écluses de Lanaye et d'Ivoz-Ramet**.

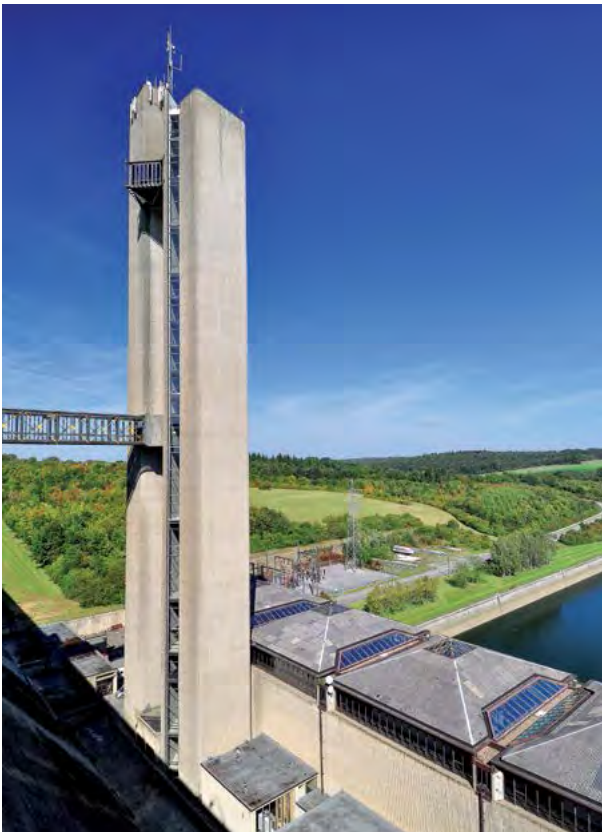
---



## BARRAGES

### CONCESSION DE L'USAGE DE LA CENTRALE HYDROÉLECTRIQUE DE LA PLATE TAILLE

En concertation avec la DGO2, la SOFICO a lancé, en 2013, un appel d'offres en vue de la concession de l'exploitation de la centrale hydroélectrique de la Plate Taille, située aux barrages de l'Eau-d'Heure, sur le territoire de la commune de Cerfontaine. Le nouveau contrat de concession, d'une durée de deux ans à partir du 1<sup>er</sup> mars 2014, a été attribué à Lampiris. Importante pour la stabilisation du réseau électrique en Wallonie, la centrale de pompage-turbinage de la Plate Taille était gérée, depuis sa mise en service en 1981, par Electrabel. Simultanément, la DGO2 a mené toutes les démarches utiles afin de régulariser le permis d'exploiter de la centrale. Différents travaux ont également été effectués sur le site, tels que le remplacement de la couverture des toitures pyramidales de la centrale, la restauration des tours du barrage et de leurs abords ou encore l'inspection d'ouvrages subaquatiques.



### AMÉNAGEMENT DU SITE DU BARRAGE DE LA GILEPPE

Les voiries, l'éclairage et le parking du barrage de la Gileppe ont été rénovés. Ces travaux rendent le complexe plus convivial pour les visiteurs, de plus en plus nombreux chaque année. Les deux curiosités du site sont la tour panoramique, qui offre une vue spectaculaire sur les infrastructures du barrage, et le monumental « Lion » du sculpteur Félix-Antoine Bouré. La DGO2 a également rénové les toitures des tours de prises d'eau sur le site.



### AUTRES RÉALISATIONS EN BREF

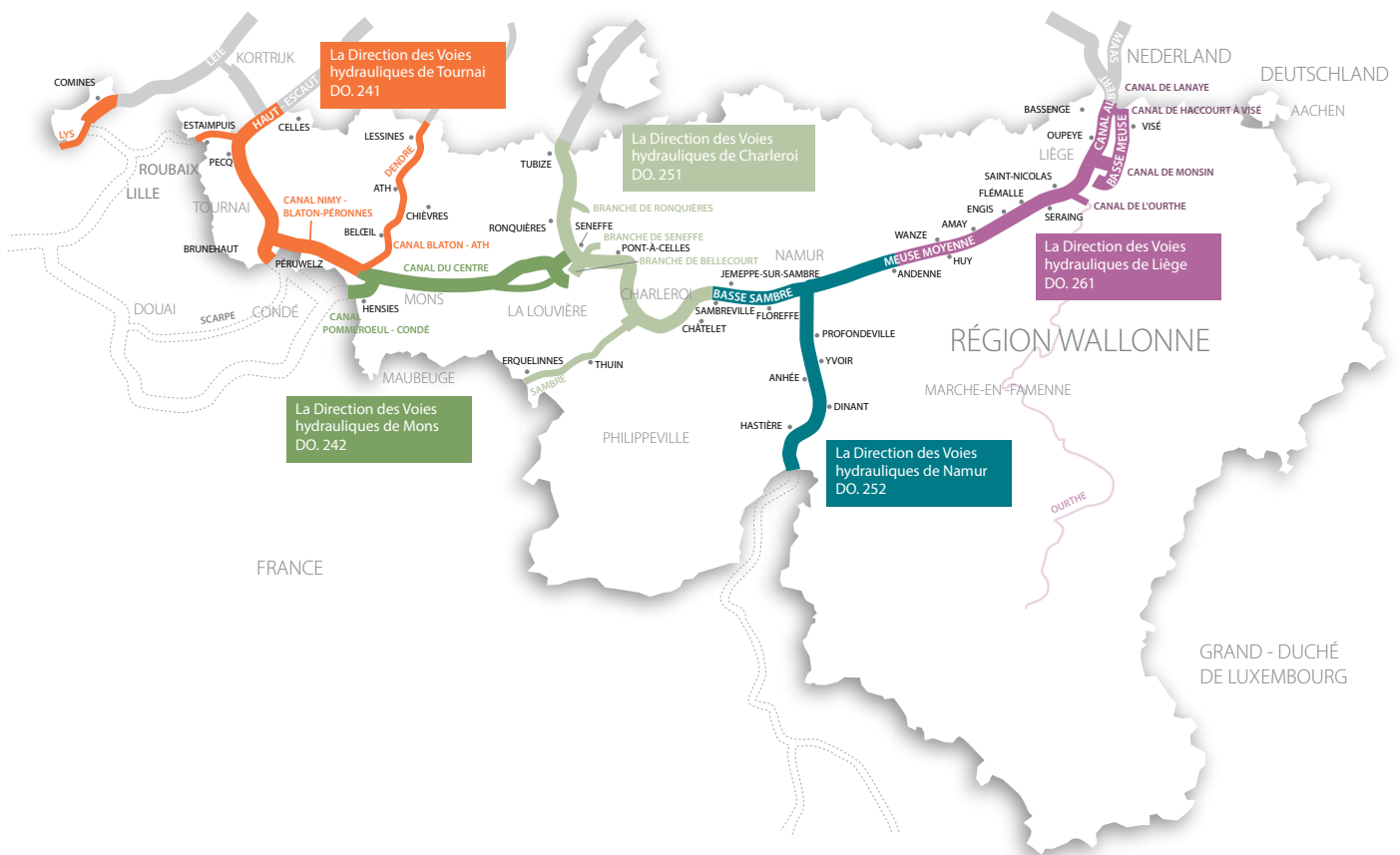
- Les systèmes d'auscultation des barrages de la Gileppe, de la Vesdre et de l'Ourthe ont été automatisés en vue d'accroître encore le niveau de sécurité.
- La construction d'un bâtiment technique au barrage d'Eupen permettra le stockage du matériel et la présence sur site de personnel (la fin des travaux est prévue au printemps 2014). La voirie et le mur-parapet ont également été remis en état.
- La DGO2 a coordonné une mission d'études pour l'installation de dispositifs de vidange au barrage de l'Ourthe et l'aménagement d'un bassin d'amortissement. Ce dispositif permettra de vider le lac si nécessaire et de réguler avec plus de précision les débits renvoyés dans l'Ourthe.

## RESTRUCTURATION DES DISTRICTS DES VOIES HYDRAULIQUES

Le 12 septembre 2013, le Gouvernement wallon a adopté le principe d'une restructuration des districts des voies hydrauliques. Un arrêté ministériel du 4 novembre 2013 officialise la dénomination et l'aire géographique des nouveaux districts, ainsi que des ateliers de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques. Cette réforme, préconisée par la DGO2, vise une gestion encore plus efficace des voies hydrauliques, grâce à une cohérence accrue sur le plan de la délimitation géographique, de l'organisation et des missions de chacun des 15 districts relevant des différentes directions territoriales.

La nouvelle répartition géographique a pour but de rééquilibrer l'importance respective de chaque direction territoriale. Elle coïncide aussi, dans la mesure du possible, avec la délimitation des provinces et le domaine de chacun des ports autonomes. Le cas le plus concret : c'est désormais la direction territoriale de Namur qui assure l'exploitation de la Sambre en province de Namur alors que jusqu'ici, Charleroi avait la compétence sur ce cours d'eau jusqu'au confluent avec la Meuse, soit en plein cœur de la capitale wallonne.

La restructuration actuelle va toutefois bien au-delà de ce redécoupage géographique. En effet, les missions des districts sont précisées et homogénéisées, des organigrammes types sont mis en place pour chacun d'entre eux et certains postes sont revalorisés, ce qui aura un impact positif sur l'évolution des carrières de certains collaborateurs de la DGO2. Enfin, une nouvelle direction transversale, la Direction de la Gestion des Voies navigables, sera mise en place pour assurer la coordination nécessaire.





## RÈGLEMENTATION ET DROITS DES USAGERS

### INFORMATION DES USAGERS

Dans le cadre de sa mission d'exploitation des voies navigables, la DGO2 coordonne les événements qui peuvent avoir une incidence sur la navigation et en informe les usagers. Les travaux, les manifestations sportives, les activités récréatives ou les accidents sont ainsi répertoriés. Ces informations sont ensuite diffusées aux usagers afin de leur permettre de programmer leurs déplacements dans des conditions optimales. Les outils de transmission de ces données s'améliorent sans cesse. En 2013, 437 événements ponctuels ont été enregistrés au sein de la Banque de données des conditions de navigation (BDCN). Une carte interactive, permettant de visualiser d'un seul regard tous les événements importants, sera prochainement mise à disposition par la DGO2.

### DES COMPÉTENCES TRANSVERSALES AU SEIN DU SPW

La DGO2 est responsable de la coordination de projets communs à plusieurs directions générales du Service public de Wallonie et à d'autres institutions régionales. En 2013, elle a ainsi préparé le cahier des charges et piloté la procédure d'attribution du marché de fourniture d'électricité pour la DGO1 (Routes et Bâtiments), la DGO2, la DGT2 (Budget, Logistique et TIC) et la Sofico (Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures), pour la période 2014-2016. Ce marché se chiffre à quelque 30 millions d'euros par an. Le lot 1 (installations haute tension DGO1, DGO2 et SOFICO) a été attribué à EDF Luminus, le lot 2 (installations basse tension DGO1, DGO2 et Sofico) à Lampiris, le lot 3 (installations haute tension des bâtiments de la DGT2) à ENI Gas & Power et le lot 4 (installations basse tension des bâtiments de la DGT2) à Lampiris.

De la même manière, la DGO2 supervise les marchés de services liés aux contrôles légaux des installations haute et basse tension, ainsi que des engins de levage. De nouveaux marchés ont été initiés durant la période 2012-2013.

Par ailleurs, quelque 660 abonnés sont inscrits à ce jour sur le site Internet de la DGO2 qui diffuse différents bulletins d'information, dont le plus connu est l'Avis à la batellerie. Via cet outil, 78 recommandations urgentes ont été données en 2013. L'avis est désormais diffusé sous forme de fichiers informatiques codifiés RIS (River Information Service), traduits en quatre langues.

### DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Une autre responsabilité de la DGO2 est de faciliter l'application des nouvelles dispositions réglementaires sur l'ensemble des voies hydrauliques wallonnes. En amont, elle aide notamment à la rédaction des règles qui imposent une concertation entre niveaux de pouvoir (régional et fédéral). En aval, elle s'assure aussi que les règles soient correctement assimilées par les bateliers et les membres du personnel d'exploitation. Au surplus, l'administration wallonne simplifie les démarches de demande de dérogations ou de priorités via un guichet unique. En 2013, 100 bateaux de transport régulier de voyageurs (34 sociétés) ont obtenu un régime prioritaire, tandis que 5 dérogations ont été octroyées.

La DGO2 anticipe, par ailleurs, la réforme de l'Etat, dont les effets seront effectifs à partir de 2014. A ce titre, elle siège dans les groupes de travail relatifs à la navigation générale et au transport de matières dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

Ces groupes doivent recueillir les informations nécessaires pour permettre de remplir les compétences transférées en 2014. Leurs travaux ont débuté en octobre 2013.

Enfin, la DGO2 poursuit la mise en œuvre sur le réseau wallon d'une Convention européenne relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, mieux connue sous l'abréviation CDNI. On entend ici surtout les déchets huileux et graisseux qui sont nuisibles à l'environnement.

### POLICE ET GESTION DOMANIALE

Enfin, la DGO2 est chargée de la police et de la gestion domaniale le long des voies d'eau. En 2012-2013, elle a autorisé un peu plus de 400 travaux et octroyé 1270 autorisations d'occupation du domaine pour diverses manifestations ou activités. Elle a aussi dressé 426 procès-verbaux pour des dépôts clandestins, des dégâts aux ouvrages, de la circulation non autorisée ou des infractions en matière de navigation. Un call center a été mis en place pour répondre aux nombreuses questions relatives à la gestion domaniale.





PARTIE **05** LES MOYENS MIS EN ŒUVRE



# DÉPARTEMENTS ET DIRECTIONS DE LA **DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE** DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES – DGO2

Le développement d'une réelle politique de mobilité respectueuse de l'environnement, la mise en place d'un réseau des voies navigables performant, la croissance des sites aéroportuaires, l'organisation d'une politique intelligente du transport, sont autant de points capitaux contribuant à l'essor de toute notre région et à son insertion dans la politique de transport durable prônée par l'Union européenne.

Avec des compétences aussi diverses que variées et des enjeux stratégiques de taille pour la Wallonie, la DGO2 s'est dotée d'une structure composée de 6 départements comportant ensemble 20 directions et une cellule ferroviaire, auxquels s'ajoutent une Direction fonctionnelle et d'Appui (DFA) et une Direction de la Gestion des Voies navigables.

Ce sont 2 146 agents (1 762,5 ETP - Équivalent Temps Plein) qui tous les jours prouvent leur expertise dans leur domaine qu'ils soient responsables ou chargés d'exécution.



## EFFECTIF (ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN)

### EN 2013

Niveau A : 176,5  
Niveau B : 54  
Niveau C : 299,5  
Niveau D : 1271 dont 472 convoyeuses scolaires  
Total 1801

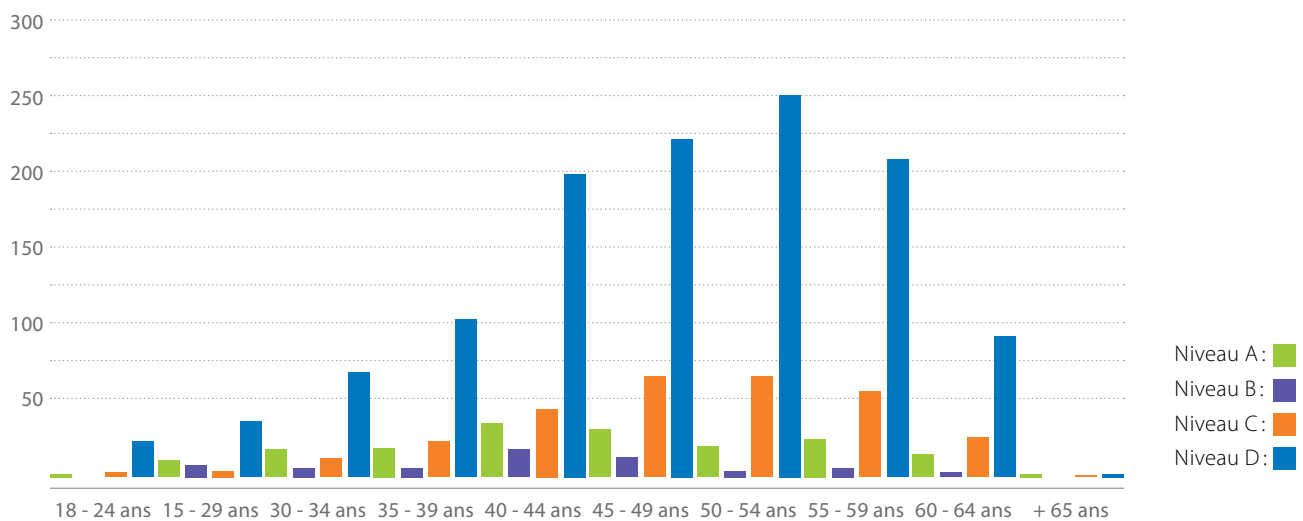
## NOMBRE DE RECRUTEMENTS STATUTAIRES EN 2013

Niveau A : 2  
Niveau B : 2  
Niveau C : 3

## NOMBRE DE RECRUTEMENTS CONTRACTUELS EN 2013

Niveau A : 4  
Niveau B : 6  
Niveau C : 8  
Niveau D : 26

## PYRAMIDE DES ÂGES EN 2013



### DpO.25 Département des Voies hydrauliques de Namur

**DO.251**  
Direction des Voies hydrauliques de Charleroi

**DO.252**  
Direction des Voies hydrauliques de Namur

**DO.253**  
Direction de la Gestion des Équipements des Voies hydrauliques de Namur

### DpO.26 Département des Voies hydrauliques de Liège

**DO.261**  
Direction des Voies hydrauliques de Liège

**DO.262**  
Direction de l'Exploitation des Barrages

**DO.263**  
Direction de la Gestion des Équipements des Voies hydrauliques de Liège et des Barrages

Les missions de ces directions et départements sont largement détaillées dans le Qui sommes-nous? disponible en version papier auprès de la DGO2 (Cellule Communication - Boulevard du Nord, 8 à B - 5000 Namur) et accessible via le site des voies hydrauliques [www.voies-hydrauliques.wallonie.be/](http://www.voies-hydrauliques.wallonie.be/) ou de la mobilité [www.mobilite.wallonie.be/](http://www.mobilite.wallonie.be/).



---

## UNE POLITIQUE DE COMMUNICATION

La communication au sein de la DGO2 fait partie d'un système global des flux d'information. Elle revêt une importance capitale car elle permet à la direction générale de fonctionner dans son environnement. Elle a pour mission première l'émission, l'écoute et l'échange de messages, son objectif étant d'influencer les comportements des interlocuteurs.

Depuis fin 2009, la cellule « Communication », intégrée à la Direction fonctionnelle et d'Appui et sous la tutelle fonctionnelle du Directeur général se charge de coordonner tous les aspects de la communication interne et externe de la direction générale, d'organiser la circulation de l'information et de servir de relais, via le site Internet, entre les demandes particulières du citoyen et les différents services de la direction générale.

Le but visé par la communication est double :

**1.** En interne, il s'agit d'accompagner le management afin de l'aider dans sa tâche; d'informer l'ensemble du personnel; de favoriser la transparence (top-down, transversale, bottump-up) tout en étant attentif à ce que le flux d'information soit utile et pertinent pour le destinataire. Il s'agit entre autres :

- D'être au service de l'objet social de l'organisation qui a des missions et objectifs concrets.
- D'accompagner le management afin de l'aider dans sa tâche.
- D'informer l'ensemble du personnel.
- De favoriser la transparence.
- De distribuer une information utile et intéressante.

Outre ces différents aspects, la cellule « Communication » joue un rôle de représentation de la Direction générale au sein de nombreux groupes de travail, tels que : Osmose, Vivre la Wallonie, Webzine, Post'it, Com web, ...

Elle assure également le secrétariat du Comité de la navigation de plaisance et participe au Comité de suivi dans le cadre de la restructuration des districts des voies hydrauliques et assure la diffusion des informations relatives à l'évolution de ce dossier en interne comme en externe.

**2.** En externe, il s'agit de viser à améliorer la visibilité extérieure de la direction générale en utilisant les différents canaux de diffusions tels que le rapport d'activités, les sites Internet, réalisation d'ouvrages et de publications, ... Plus largement, il s'agit, sous l'impulsion et la coordination du Département de la Communication du Secrétariat général, de créer une culture d'entreprise au sein du Service Public de Wallonie. Cette image de l'Administration doit permettre au citoyen de mieux connaître les activités et performances de la DGO2.

Très concrètement, en 2012 et 2013, la cellule « Communication » a notamment contribué :

- À la Newsletter et aux revues Osmose (le journal interne du Service public de Wallonie) et Vivre la Wallonie (le magazine de la Région wallonne, destiné au grand public) :
- À la coordination/réalisation d'expositions/manifestations destinées au grand public :
  - 10<sup>ème</sup> anniversaire des ascenseurs de Strépy-Thieu
  - Journée Découverte Entreprises
  - Inauguration de l'automatisation de l'écluse de Thieu
  - Smart Rivers conference 2013 – AIPCN
  - Activités liées aux 75 ans du Canal Albert
  - Trilogiport (conférence de presse)
  - ...
- À répondre et assurer le suivi des nombreuses questions qui, tous les jours, parviennent à la cellule par le biais de l'adresse électronique : [cellulecommunication-dgo2@spw.wallonie.be](mailto:cellulecommunication-dgo2@spw.wallonie.be) via le site Internet ;
- À l'organisation d'accueils de délégations étrangères, notamment, de responsables brésiliens dans le cadre de l'accord de coopération signé entre les autorités belges et brésiliennes (Inland waterways transport for Brazil), Coréens, Chinois, ...
- À l'édition d'ouvrages et notamment, les voies navigables du Hainaut de l'antiquité à nos jours, et plusieurs plaquettes d'informations relatives au tourisme fluvial (Port de Thieu, Port des Yachts de Liège).

---

## FONDS STRUCTURELS EUROPÉENS

Dans le cadre de la gestion des Fonds structurels européens, la DGO2 est administration fonctionnelle pour de nombreux dossiers répartis dans la plupart des fonds européens. Pour rappel, dans le cadre de son rôle d'administration fonctionnelle, elle est en charge de plusieurs missions à savoir :

- Aide aux bénéficiaires dans le cadre de la mise en œuvre de leur projet dans le respect à la fois des règles européennes, mais également de celles relatives aux marchés publics.
- Suivi budgétaire des différents projets (rédaction des arrêtés de subvention si besoin, alimentation des AB tant en crédit d'engagement qu'en crédit de liquidation, engagement et mise en liquidation des dossiers, ...).
- Suivi administratif des projets (participation aux comités d'accompagnement, encodage des renseignements demandés par l'Europe dans la base de données créée à cet effet (Eurogès), modification des fiches projets si nécessaire, ...).

La programmation 2007-2013 a retenu de nombreux projets dans le cadre des compétences assurées par la DGO2, à savoir la Mobilité et les Voies hydrauliques. Ceux-ci sont répartis dans les différents fonds structurels FEDER (22 dossiers), INTERREG (2 dossiers), LEADER (7 dossiers) et FEP (1 dossier).

Les différents dossiers de cofinancement retenus dans le FEDER visent à mettre en place des infrastructures de développement le long de la voie d'eau comme les plateformes multimodales de Garocentre à La Louvière, du Trilogiport à Liège ou encore celle de Charleroi-Châtelet. D'autres projets sont plutôt orientés vers la mobilité comme le site propre de Seraing réalisé dans le cadre des travaux de réhabilitation du centre urbain de la commune, ou la réalisation de « chaînons manquants » du Ravel comme c'est le cas à Marche en Famenne.

Les projets retenus dans le cadre des fonds LEADER, INTERREG ou FEP sont moins importants sur le plan financier mais s'avèrent tout aussi conséquents quant à leur impact sur la mobilité locale, transfrontalière (projet INTERREG sur la Mobilité dans l'EMR – Eurégio Meuse Rhin, en collaboration avec la Hollande, l'Allemagne et la région flamande) ou non (projets généralement retenus dans le cadre du programme LEADER, plus axés sur une réflexion visant à améliorer la mobilité locale en zone rurale), et sur la faune (projet FEP à Nisramont).



---

## UTILISATION DES RESSOURCES BUDGÉTAIRES

Pour 2013, le budget total la DGO2 s'est élevé à 761 195 000 € en moyens d'action, ce qui correspond à 9,7 % du budget général du Service public de Wallonie.

Les moyens budgétaires affectés aux missions de la DGO2 sont répartis entre 8 programmes au sein de la division organique 14 du budget régional des dépenses et 5 ministres fonctionnels. Elles se répartissent entre le fonctionnel (traitements des agents et projets informatiques), la mobilité et les aéroports, les voies hydrauliques (génie civil, électromécanique, les dragages et les télécommunications).

La répartition des moyens fait apparaître que :

→ 64,9 % sont consacrés au transport urbain et scolaire. Le transport public par route constitue un des atouts de la Wallonie en matière de mobilité durable. Il s'agit essentiellement du financement du Groupe TEC via des subventions à la Société Régionale Wallonne du Transport et aux cinq sociétés d'exploitation. La subvention d'exploitation des TEC couvre, outre l'exploitation des services réguliers et spécialisés, les services relatifs aux personnes à mobilité réduite et l'exploitation des services de transport scolaire. Le transport des élèves des écoles de la Communauté française est pris en charge par la Direction du Transport de Personnes de la DGO2.

→ 7,5 % sont attribués à la construction et l'entretien du réseau des voies navigables, partie génie civil et électromécanique (hors fonds du trafic et des avaries). Cela comprend, d'une part, la réalisation des missions d'aménagement, de modernisation et d'équipement mais aussi la maintenance courante et l'entretien ordinaire et extraordinaire des voies hydrauliques, des ports, des barrages et de leurs dépendances ainsi que le dragage. D'autre part, il s'agit également de l'équipement et de l'entretien des installations électriques, électromécaniques et électroniques.

→ 10,7 % servent aux aéroports et aérodromes régionaux. Il s'agit principalement de l'inspection aéroportuaire (sécurité et sûreté), la gestion des aérodromes régionaux et le contrôle de la gestion des infrastructures aéroportuaires de Charleroi Bruxelles-Sud et de Liège - Bierset et leur mise en conformité avec les normes internationales de sécurité et de sûreté.

→ 1,7 % concernent les actions pour une mobilité conviviale et coordination des politiques de mobilité

Enfin, les rémunérations et allocations du personnel représentent 9,2 % des moyens financiers de la DGO2.

DO 14	Crédits engagés ajustés		Part relative		Engagements		Taux d'engagement	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
- Fonctionnel - Rémunération du personnel - Etudes, relations publiques - Achats de biens meubles - Projets et maintenance informatiques	68 751 000,00	69 614 000,00	9,24%	9,39%	68 498 522,93	69 590 585,12	99,63%	99,97%
Actions pour une mobilité conviviale et coordination des politiques de mobilité	17 537 000,00	13 036 000,00	2,36%	1,76%	16 853 939,97	12 565 998,60	96,11%	96,39%
Transport urbain et scolaire	482 177 000,00	494 184 000,00	64,83%	66,65%	475 547 145,00	474 976 988,00	98,63%	96,11%
Aéroports et aérodromes régionaux	83 874 000,00	81 283 000,00	11,28%	10,96%	83 644 000,00	81 194 516,00	99,73%	99,89%
- Voies hydrauliques - Construction et entretien du réseau - Partie génie civil (hors dragage et fonds du trafic et des avaries)	58 727 000,00	57 153 000,00	7,90%	7,71%	56 849 866,24	57 126 476,24	96,80%	99,95%
- Voies hydrauliques - Dragage	23 200 000,00	15 453 000,00	3,12%	2,08%	23 200 000,00	10 200 000,00	100,00%	66,01%
- Voies hydrauliques - Construction et entretien du réseau - Partie électromécanique	9 254 000,00	10 651 000,00	1,24%	1,44%	8 185 546,57	10 625 097,52	88,45%	99,76%
- Voies hydrauliques - Développement des télécommunications	235 000,00	105 000,00	0,03%	0,01%	104 695,42	104 048,89	44,55%	99,09%
<b>TOTAL</b>	<b>743 755 000,00</b>	<b>741 479 000,00</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>732 883 716,13</b>	<b>716 383 710,37</b>	<b>98,54%</b>	<b>96,62%</b>
* Voies hydrauliques - fonds du trafic et des avaries					10 237 132,04	2 756 336,40		



**Les sites Internet de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques**

<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

<http://mobilite.wallonie.be>

<http://transportscolaire.wallonie.be>

<http://aeroports.wallonie.be>

**Le site Internet du service public de Wallonie**

<http://spw.wallonie.be>

**Le site Internet du portail de la Wallonie**

<http://www.wallonie.be>

**Le site Internet du Gouvernement wallon**

<http://gouvernement.wallonie.be>

**Info spw-wallonie**

N° vert : +32(0)800 11 901

**Editeur responsable**

Yvon LOYAERTS

Directeur général,

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques – DGO2

Boulevard du Nord, 8

B – 5000 Namur

**Dépôt légal**

D/2013/11802/33

**Graphisme et production**

[www.manderlierconsulting.be](http://www.manderlierconsulting.be)

**Pour toute information :**

Service public de Wallonie

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques – DGO2

Cellule « Communication »

Boulevard du Nord, 8

B – 5000 Namur

tél. +32 (0)81 77 20 43

mail : [cellulecommunication-dgo2@spw.wallonie.be](mailto:cellulecommunication-dgo2@spw.wallonie.be)





