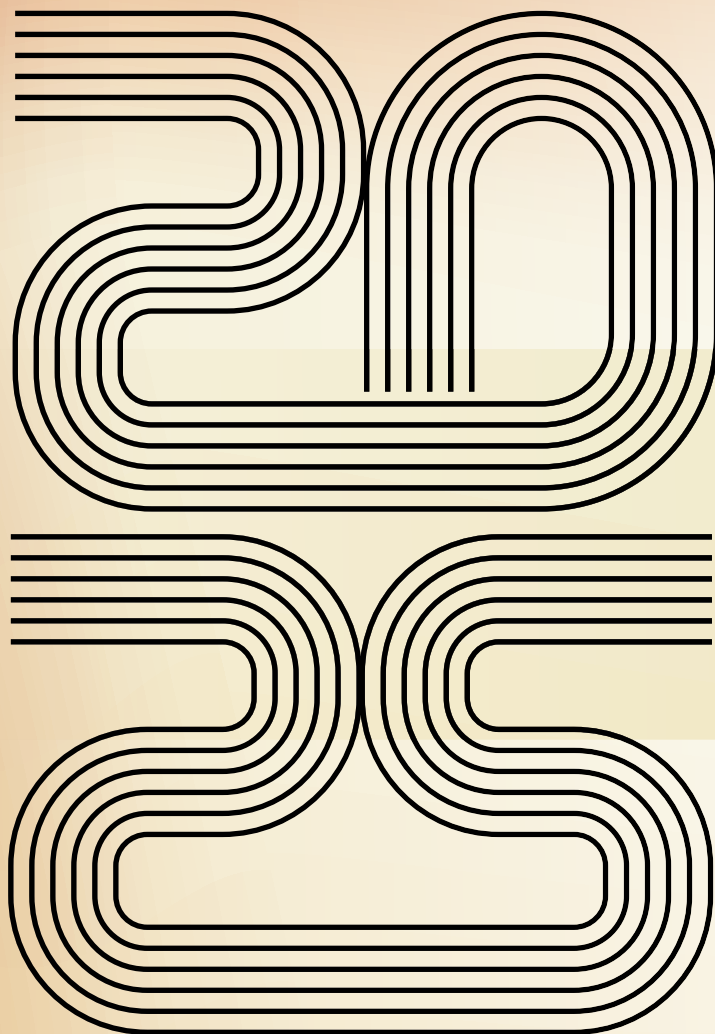


SPW
MOBILITÉ
INFRASTRUCTURES

RAPPORT ANNUEL





Éditeur responsable
Pol Flamend, Directeur général
8, Boulevard du Nord 5000 Namur

2952-8917 (N)

Juin 2026

Photos

© SPW - Antoine Poulin • © SPW Mobilité et Infrastructures • © AdobeStock

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



AVANT-PROPOS

Chères lectrices, chers lecteurs,

L'année 2025 a marqué pour moi une étape importante avec la prise de fonction à la tête du **Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)**, une administration essentielle au quotidien des Wallonnes et des Wallons. Forte de plus de **4 300 agents**, notre organisation agit chaque jour au service de l'intérêt général, avec un objectif clair : soutenir le développement et l'attractivité de la Wallonie par des infrastructures performantes et une mobilité accessible, sûre et durable.

Qu'il s'agisse de routes, de voies hydrauliques, de transports publics, d'aéroports, de mobilité active ou de gestion intelligente des réseaux, l'engagement envers les citoyens constitue le fil conducteur de l'ensemble de nos actions. Cet engagement prend corps sur le terrain, à travers des projets concrets, souvent complexes, menés par des équipes compétentes, investies et profondément attachées à la qualité du service public.

Dans un contexte marqué par des contraintes budgétaires, des évolutions technologiques rapides, des attentes sociétales accrues et des enjeux majeurs en matière de sécurité, de résilience et de transition, le SPW Mobilité et Infrastructures a poursuivi en 2025 son action avec détermination. L'innovation, la collaboration avec nos nombreux partenaires et la recherche constante d'efficacité ont permis de continuer à moderniser nos infrastructures tout en garantissant la continuité des services essentiels.

L'année 2025 a également été marquée par une **cyberattaque majeure** ayant touché les systèmes du Service public de Wallonie. Cet épisode, particulièrement exigeant, a mis à l'épreuve notre organisation et rappelé la vulnérabilité croissante des infrastructures numériques, en particulier dans un environnement industriel et opérationnel. Grâce à la **mobilisation rapide et exemplaire des équipes**, au professionnalisme des agents concernés et à une coordination étroite entre les services, le SPW Mobilité et Infrastructures a pu **limiter les impacts, assurer la continuité des missions essentielles et rétablir progressivement une situation normale**. Cette crise a été riche d'enseignements : elle a renforcé notre détermination à **élever durablement notre niveau de maturité en matière de cybersécurité**, à mieux protéger nos systèmes critiques et à intégrer ces enjeux au cœur de notre stratégie de résilience.

Ce rapport d'activités est l'occasion de mettre en lumière le travail remarquable accompli par les femmes et les hommes du SPW MI, ainsi que les **projets structurants** qui façonnent progressivement une Wallonie plus accessible, plus sûre et plus performante. À travers 5 thématiques, je vous invite à découvrir des projets qui ancrent notre région dans son époque, en combinant modernité, nouvelles technologies, sécurité et collaboration.

Vous y découvrirez plusieurs projets emblématiques qui auront, j'en suis convaincu, un **impact concret et durable** sur la mobilité des Wallonnes et des Wallons, ainsi que sur la qualité des services publics rendus. Ils illustrent la capacité de notre Administration à se transformer, à innover et à agir avec responsabilité, même dans un environnement exigeant.

Je vous souhaite une excellente lecture et vous remercie de l'intérêt que vous portez aux missions du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures.

Pol Flamend
Directeur général SPW Mobilité et Infrastructures

SOMMAIRE

INNOVATIONS ET NOUVELLES TECHNOLOGIES	6
Pecq : construction des infrastructures pour la première station-pilote d'avitaillement en mult carburants verts	6
La navigation déportée, une première en Wallonie	7
Acquisition d'un nouveau scanner 3D : un outil au service de l'efficacité des missions d'expertise	8
Sonar et lidar téléguidés pour scanner nos cours d'eau	10
Fiche de pré-analyse chantiers relative à l'impact sur la mobilité	11
Suivi de la géolocalisation des chantiers mobiles	12
Journée de rencontre pour les utilisateurs du point d'accès national pour les données de mobilité (<i>NAP users' day</i>)	13
L'USAGER AU COEUR DE NOS ACTIONS	14
Un impact positif confirmé pour la prime vélo cargo	14
Un déploiement de services modernisés pour la batellerie sur le réseau Seine-Escaut	15
Bilan de la semaine de la Mobilité 2025	16
La communication du SPW Mobilité & Infrastructures en 2025	17
Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs	18
Un Liveblog pour suivre la situation à l'écluse d'Andenne	19
Une information fluviale claire comme l'eau de roche	19
L'éducation continue à la mobilité et à la sécurité routière	20
Les chiffres du Service aux usagers (SAU)	21
SÉCURITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS	22
2025 : Résilience opérationnelle et transformation de la cybersécurité	22
Statistiques liées aux tableaux de bord sur l'état des ponts du SPW	24
Calibration et test des vannes de restitution au barrage de l'Eau D'Heure	25
Les radars, leviers essentiels dans le contrôle de la sécurité routière pour atteindre l'objectif "Vision ZÉRO"	26

MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES ET DE LEUR EXPLOITATION

28

Obourg : le chantier de la nouvelle écluse	28
Tourisme fluvial : modernisation des infrastructures nautiques de plaisance en Wallonie	29
Rénovation énergétique : un patrimoine public modernisé et durable	30
Modernisation des équipements de la direction de la Géotechnique avec l'arrivée du nouveau pénétromètre sur chenilles	31
Entretien du plan incliné de Ronquières	31
Nouvelles spécifications Qualiroutes pour le traitement des sols	32
Du nouveau sur Le RAVeL	33
Canal Nimy-Blaton	34
Des études de navigation pour optimiser l'exploitation du réseau hydraulique	34
Liaison E25/E40 : modulation de la vitesse pour assurer la fluidité et la sécurité	36
Les tunnels en 2025	37
Mise à jour du processus GPS1	38
MIRE, un nouvel élan pour le pilotage des investissements sur le réseau des voies hydrauliques	38
Aménagements cyclo-piétons sur la N947 entre Jambes et Dave	39
E411/A4 – Chantier Daussoulx - Thorembais-Saint-Trond	40
Ravel des Sources – Phase 1 de Spa à Marteau Réalisation d'un axe structurant cyclable	41
Lancement des travaux du pont Capitte	42
Appel à projets « rénovation énergétique des infrastructures sportives »	43

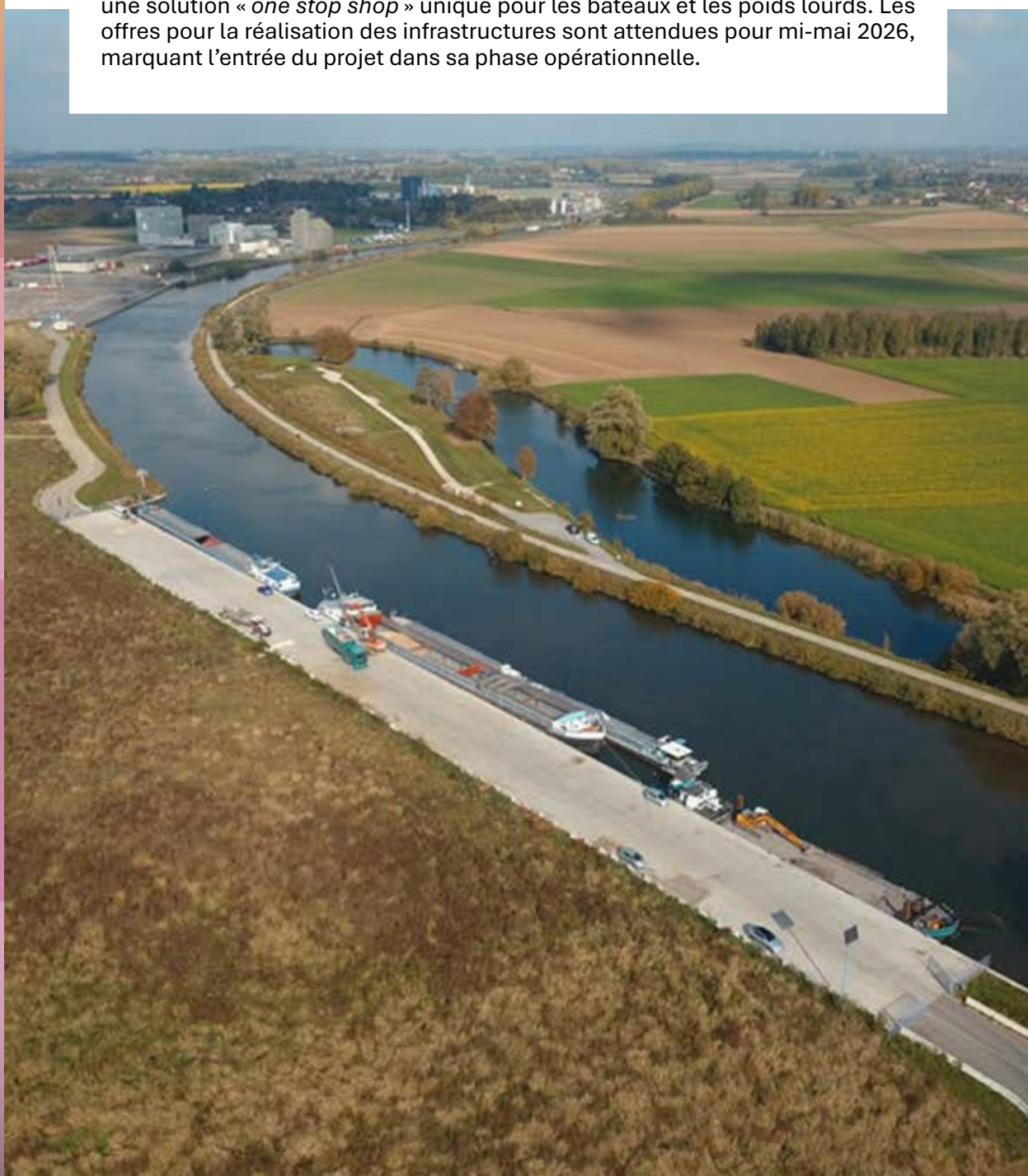
UNE ADMINISTRATION PARTENAIRE

44

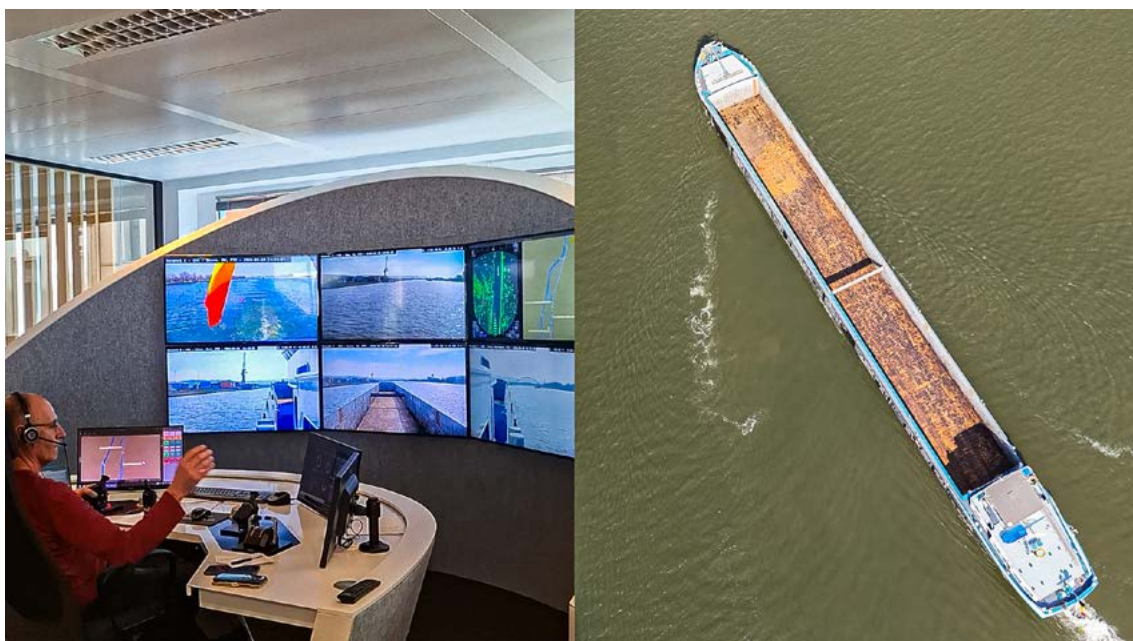
Carburants alternatifs et décarbonation : quelles perspectives pour le transport fluvial sur le réseau Seine-Escaut ?	44
La mobilité active en Wallonie	45
Le rôle de la cellule de Maîtrise interne des risques en matière d'audit	46
Déploiement de bornes de recharge électrique sur le domaine communal	47
Un convoi très exceptionnel	47
Les espaces subsidiés : une année charnière	48

PECQ : CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES POUR LA PREMIÈRE STATION-PILOTE D'AVITAILLEMENT EN MULTICARBURANTS VERTS

En 2025, le SPW Mobilité et Infrastructures a franchi une étape décisive dans le développement du futur pôle multimodal de Pecq, un projet phare du Plan de Relance de la Wallonie. Véritable première en Europe, cette station pilote d'avitaillement en carburants verts sera intégrée à un nouveau terminal à conteneurs et à l'extension d'un quai sur le Haut Escaut. Pensé comme un démonstrateur de la décarbonation du transport fluvial et routier, le site offrira une solution « *one stop shop* » unique pour les bateaux et les poids lourds. Les offres pour la réalisation des infrastructures sont attendues pour mi-mai 2026, marquant l'entrée du projet dans sa phase opérationnelle.



LA NAVIGATION DÉPORTÉE, UNE PREMIÈRE EN WALLONIE



La navigation intérieure fait face à une réalité préoccupante : la pénurie de personnel, et particulièrement de capitaines. Les longues périodes loin du domicile et l'équilibre difficile entre vie professionnelle et vie privée freinent les vocations, menaçant à terme les ambitions du SPW en matière de mobilité des marchandises par voie d'eau.

Pour répondre à ce défi, le secteur explore une piste innovante : **la navigation déportée**. Le principe est simple et prometteur : depuis une cabine de pilotage située dans un centre de commande à terre, les capitaines manœuvreraient les bateaux à distance (éventuellement plusieurs en parallèle), avant de rentrer chez eux chaque soir. Une évolution qui pourrait rendre la profession nettement plus attractive.

Cette solution nécessite toutefois de contourner une obligation réglementaire fondamentale : la présence d'un capitaine à bord. C'est précisément pour permettre l'expérimentation contrôlée de nouvelles pratiques qu'un arrêté du Gouvernement wallon de 2023 autorise des projets pilotes d'une durée maximale de cinq ans (renouvelables). Ils sont encadrés par un comité d'évaluation du SPW et coordonnés par la direction de la Réglementation et du Contrôle des voies hydrauliques. Une première avancée pour accompagner les mutations du secteur.

Le **premier projet pilote** démarrera sa phase d'évaluation in situ début 2026. Il devrait relier le canal Albert à l'écluse des Grands-Malades, à Namur, offrant une occasion unique de tester la navigation déportée dans des conditions variées : reliefs perturbant les réseaux, zones urbaines denses à Liège et Huy, trajectoires exigeantes sur la Meuse, cours d'eau naturel. Une véritable mise à l'épreuve des technologies.

L'un des principaux défis sera d'identifier et de réduire les risques liés à cette nouvelle forme de navigation. Les enseignements tirés de ces tests pourraient, le cas échéant, mener à de nouvelles adaptations réglementaires.

En soutenant concrètement l'innovation technologique dans la navigation intérieure, le SPW Mobilité et Infrastructures s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050** pour les voies hydrauliques. Une démarche qui prépare l'avenir tout en répondant à l'urgence de maintenir l'attractivité du secteur.



[Découvrez le projet en vidéo en cliquant sur le lien ou en scannant le QR code](#)

ACQUISITION D'UN NOUVEAU SCANNER 3D : UN OUTIL AU SERVICE DE L'EFFICACITÉ DES MISSIONS D'EXPERTISE

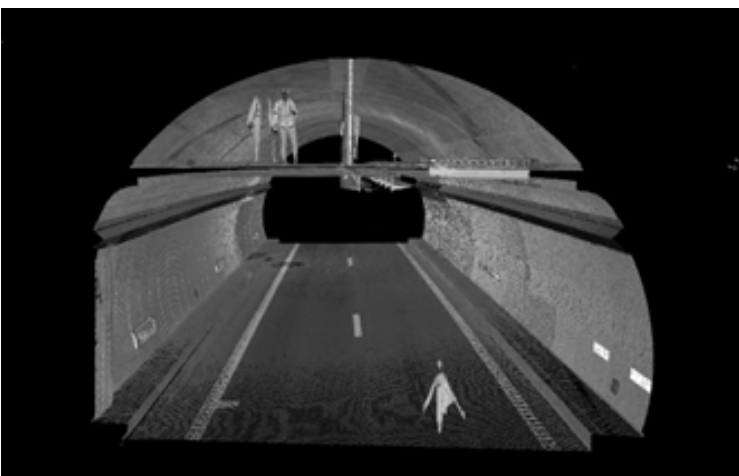
La numérisation 3D constitue aujourd'hui un outil essentiel dans les missions d'expertise et de suivi des ouvrages menés par la direction de l'Expertise des ouvrages. Elle permet de disposer d'une représentation fidèle de leur géométrie, d'analyser des déformations et de mettre en évidence les évolutions dans le temps, avec pour objectif de faciliter l'aide à la décision.

En 2025, un marché public intégrant des critères techniques très pointus a donc permis d'acquérir un nouveau scanner, ainsi que les logiciels (Leica Register + Cyclone 3D). Si l'objectif n'était pas d'augmenter la précision des mesures, déjà jugée satisfaisante, il était d'améliorer le post-traitement et l'analyse des données grâce à de nouveaux outils d'analyse plus puissants mais également plus efficaces.

En seulement 2'47", ce sont près de 200 millions de points ayant une précision de 2,9 mm à 20 m qui sont relevés. Les différents objectifs photographiques présents sur le scanner 3D permettent également de coloriser le nuage de points obtenu. Il est donc possible de réaliser un relevé d'une travée de pont de près de 660 m² en moins d'une dizaine de minutes. Le viaduc de Sart-Bernard, mesurant 410 m de long (17 travées), a par exemple pu être modélisé en moins d'une demi-journée.

Les principaux apports du nouvel équipement concernent l'organisation et le déroulement des opérations sur site. La rapidité d'acquisition accrue permet de réduire significativement le temps passé sur le terrain, tandis que l'installation de l'appareil est simplifiée par l'absence de nécessité d'un nivellement précis. Le relevé complet du tunnel de Cointe, qui compte près de 17 milliards de points, a pu être réalisé en moins de 2 nuits alors que le même travail était effectué en 2 fois plus de temps avec l'ancien équipement. Par ailleurs, le contrôle des opérations est amélioré grâce à l'utilisation d'une tablette.

Celle-ci permet de visualiser le relevé en temps réel mais également, via son Lidar intégré, de compléter le relevé dans les zones difficilement accessibles.



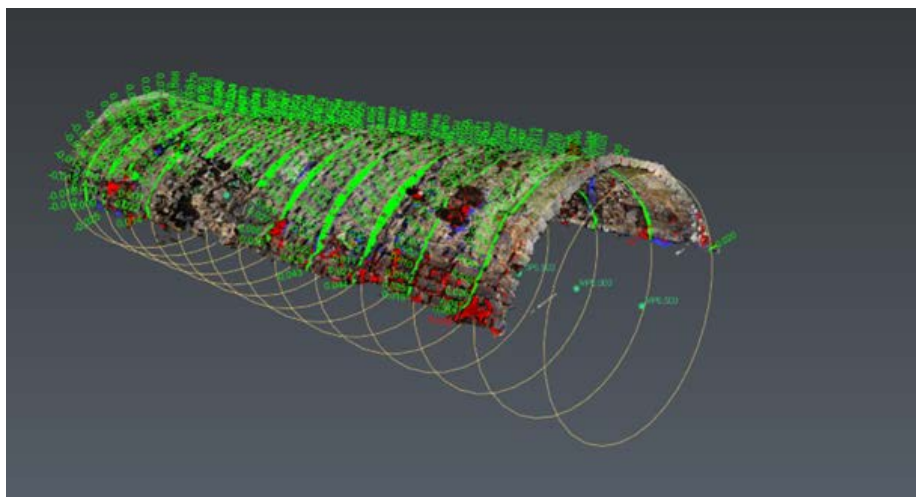
Les images illustrent une partie du relevé du tunnel de Cointe (au total près de 3,2 km de relevés). Le relevé prend en compte la partie circulée du tunnel (partie inférieure) mais également la galerie d'air vicié (partie supérieure) qui permet d'évacuer les fumées en cas d'incendie.



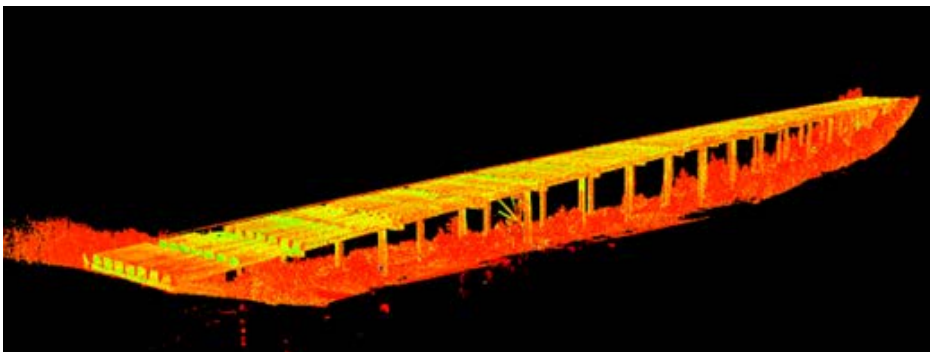
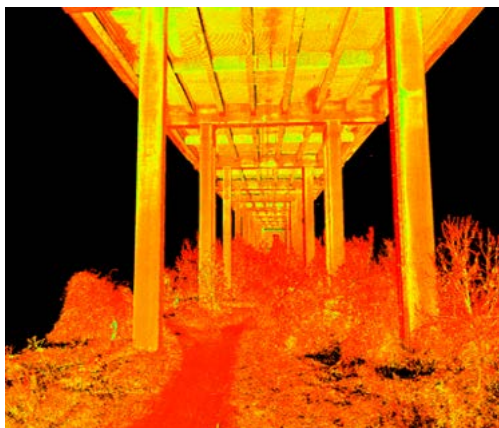
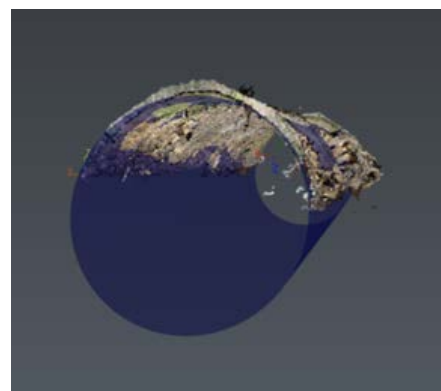
Cette visualisation directe offre la possibilité de vérifier immédiatement la couverture des zones scannées et d'anticiper d'éventuels compléments de relevé, limitant ainsi les retours ultérieurs sur site.

Les outils logiciels associés intègrent également des fonctionnalités facilitant le traitement des données. Des fonctions telles que le *cloud to cloud* (nuage à nuage) permettent de simplifier l'assemblage des différentes stations réalisées, rendant cette étape plus rapide et plus intuitive. Les gains de temps se réalisent sur site comme sur le terrain.

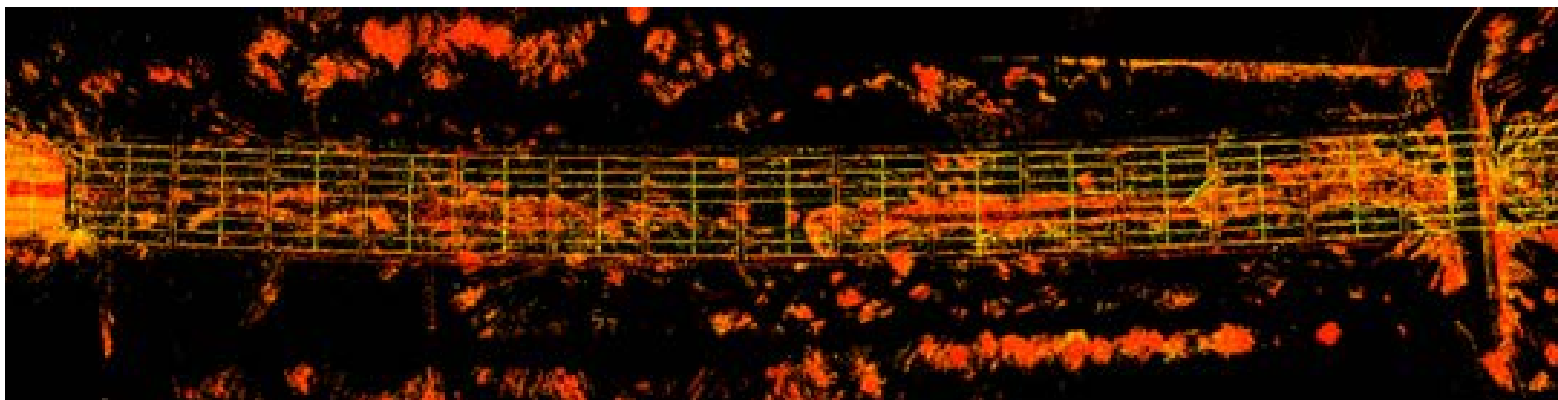
Ce nouveau scanner 3D offre ainsi de larges perspectives d'utilisation sur le terrain, tant par la diversité des relevés réalisables que par les possibilités de traitement associées. Son acquisition s'inscrit également dans une logique de transversalité au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, plusieurs directions, dont celle de la Géotechnique, ayant déjà manifesté leur intérêt pour l'utilisation de cet outil dans le cadre de leurs propres missions.



Étude d'une voûte basée sur un relevé scanner 3D, consistant à comparer la géométrie mesurée de l'ouvrage à un cercle de référence théorique afin d'identifier et de quantifier les déformations.



Relevé complet du Viaduc de Sart Bernard réalisé en moins d'une ½ journée. 17 travées pour 410m de long





SONAR ET LIDAR TÉLÉGUIDÉS POUR SCANNER NOS COURS D'EAU

La connaissance précise de la topo-bathymétrie du lit mineur d'un cours d'eau et de la géométrie de tous les ouvrages susceptibles de perturber son régime d'écoulement constitue le point de départ des modélisations hydrauliques permettant l'étude de propagation des débits, l'estimation des niveaux d'eau, ainsi que l'extension des zones inondées.

C'est à la suite de ce constat qu'en 2025, la direction de la Gestion hydrologique a mis à jour ces données sur les secteurs de l'Ourthe et l'Ambève gérés par le SPW Mobilité et Infrastructures. Pour ce faire, trois techniques d'acquisition ont été déployées :

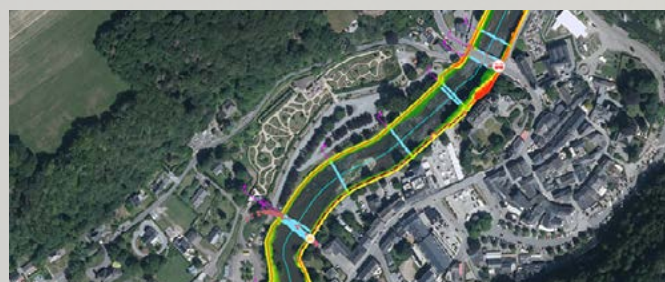


- Sonar sur catamaran téléguisé pour les zones sous eau ;
- Lidar sur drone pour les zones hors eau ;
- Station topographique totale pour les ouvrages.

Ces données vont permettre, notamment, de réaliser des études de résilience aux inondations de ces cours d'eau et des communes traversées.



142 450 m de voies hydrauliques - 3 330 profils en travers - 189 ouvrages (ponts, passerelles, barrages)



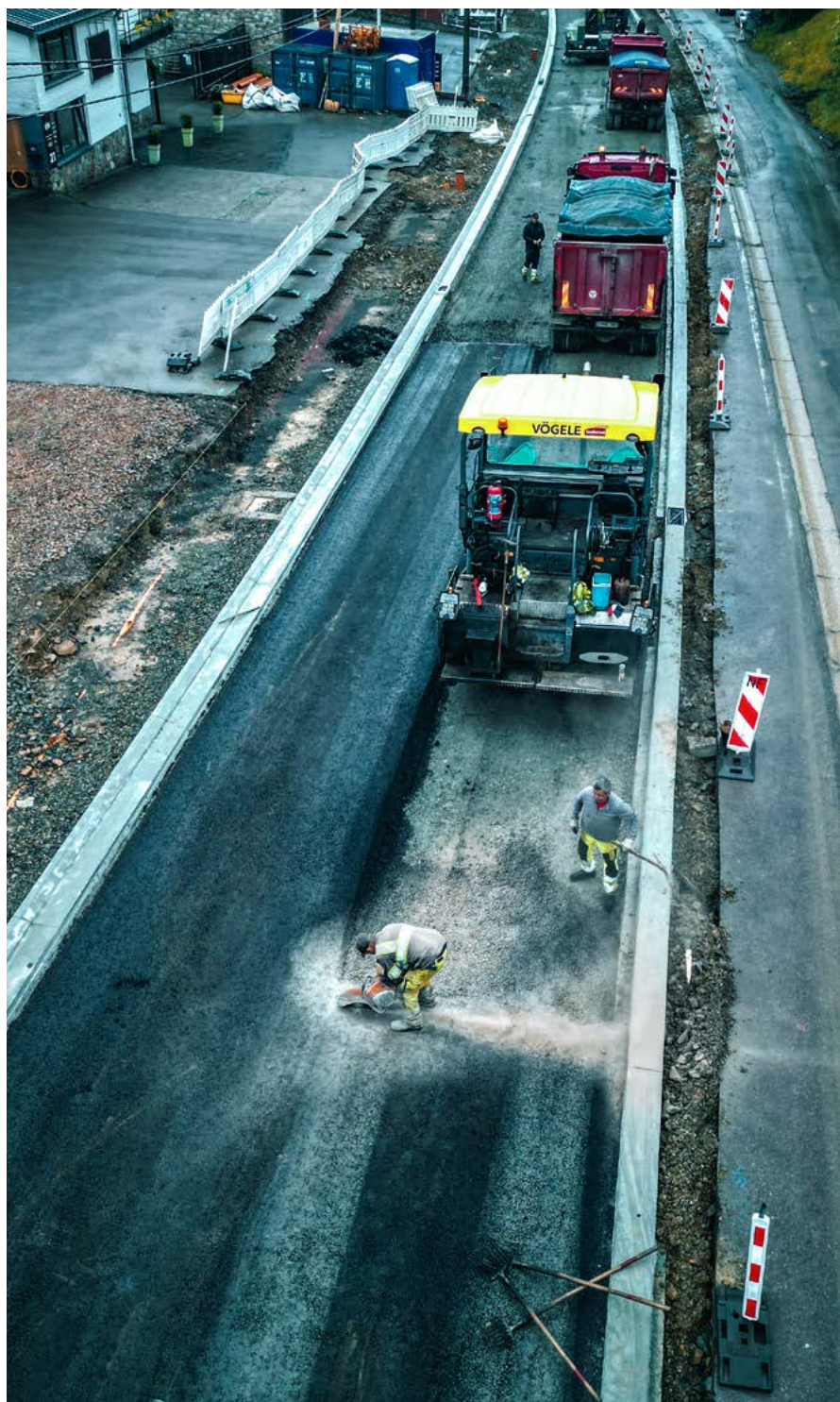
FICHE DE PRÉ-ANALYSE CHANTIERS RELATIVE À L'IMPACT SUR LA MOBILITÉ

La nécessité de réaliser des chantiers pour entretenir et améliorer le réseau routier n'est pas contestée. Néanmoins, la gêne causée par les chantiers lors de leur exécution et spécialement la perte de temps est une source d'irritation et de stress. Dès lors, une initiative transversale a été lancée au sein du SPW Mobilité et Infrastructures en vue de diminuer les impacts grâce à une meilleure coordination et une optimisation de la durée des chantiers.

L'objectif est de mener une réflexion préalable, au moment de la conception du projet, afin de valider le scénario d'intervention le plus adapté, qui sera intégré dans le cahier des charges. L'anticipation des conséquences pour le trafic, la coordination des différentes phases de travaux et la simulation des impacts en termes de files et de déviations doivent permettre de prendre des décisions éclairées quant à la planification et à l'organisation des chantiers. Ainsi, par exemple, des mesures accélératrices pourront être intégrées sous la forme d'options prévues et activables selon le niveau de criticité. Une évaluation coût/bénéfice permettra d'objectiver le choix des mesures et d'assurer une mobilisation proportionnée des moyens.

Une première étape consiste en la réalisation systématique d'une fiche de pré-analyse des conséquences sur le trafic pour tous les chantiers à entreprendre sur le réseau autoroutier, que ce soit lors de l'étude d'un nouveau projet, lors de l'établissement des bons de commande pour l'entretien programmé des revêtements ou lors de la validation définitive d'un phasage ou d'un calendrier d'exécution d'un projet déjà adjugé. Elle est d'application depuis début 2026.

Les informations relatives à la mise en œuvre du chantier sont encodées par le chef de projet : dates de réalisation prévues, plans de localisation, plans de signalisation provisoire, schémas de déviation ainsi que, le cas échéant, les localisations des dispositifs particuliers (PMV, remorques, etc.) Sur base de celles-ci, la direction de l'Exploitation des réseaux routiers (PEREX) réalise pour chaque chantier concerné, une simulation de l'impact sur la mobilité ainsi qu'une évaluation de criticité.





SUIVI DE LA GÉOLOCALISATION DES CHANTIERS MOBILES

La sécurité des travailleurs sur les chantiers constitue un enjeu essentiel. En effet, en Belgique, plus de 60 % des conducteurs reconnaissent « oublier de ralentir à proximité d'une zone de travaux »¹. Chaque année, sur les autoroutes wallonnes, on recense en moyenne 4 décès et 175 blessés à hauteur d'un chantier.

Ce sont souvent les chantiers de courte durée qui surprennent les usagers. Ils concernent des opérations d'entretien, telles que des réparations ponctuelles de revêtement ou d'équipements ou encore le ramassage de déchets. Très souvent, ces chantiers sont aussi mobiles, c'est-à-dire que la zone de travail se déplace en fonction de la progression des opérations.

Un dispositif de signalisation spécifique prévoit la présence d'un camion absorbant de chocs en amont de la zone de travail. Ce dispositif est régulièrement percuté par des conducteurs distraits ou incapables de réduire suffisamment leur vitesse : en moyenne 3 fois par semaine sur les autoroutes belges.

Le projet mis en œuvre avec la collaboration de Mobibel, la fédération des entrepreneurs de voirie, consiste à équiper les absorbeurs de chocs d'une balise GPS. Grâce à cette balise, des informations précises peuvent être remontées vers le Centre PEREX, telles que la localisation exacte de l'équipement et son état d'activité (activation de la flèche de rabattement, message affiché). Ces informations sont mises en relation avec le chantier correspondant présent dans la base de données. Il est ainsi possible de vérifier que le chantier s'effectue bien dans le cadre de l'autorisation accordée par le district et également d'informer les usagers en temps réel de la position exacte du site de chantier. Le flux de données DATEX mis à disposition des fournisseurs de service pouvant être intégré dans les applications et systèmes de guidage routier.

¹ Moyenne décennale de 2015 à 2024. Source : AWSR / Statbel (DG statistiques – Statistics Belgium).

JOURNÉE DE RENCONTRE POUR LES UTILISATEURS DU POINT D'ACCÈS NATIONAL POUR LES DONNÉES DE MOBILITÉ (NAP USERS' DAY)

Le 20 novembre 2025 s'est tenue la toute première journée des utilisateurs du NAP, le point d'accès national pour les données de mobilité. Elle était organisée à la Tour Iris à Bruxelles par les Administrations régionales et fédérales des transports et l'Institut géographique national (IGN), qui est l'opérateur du NAP en Belgique.

Pour rappel, le point d'accès national, prévu par la directive européenne STI (2010/40/EU), doit être mis en place dans chaque État membre. L'objectif est de centraliser l'accès aux jeux de données et aux services de mobilité en vue de faciliter leur réutilisation par des tiers, tels que les prestataires de services d'informations sur les déplacements et les fabricants de cartes numériques.

La rencontre avec les utilisateurs visait à permettre le partage de connaissances et à offrir des opportunités de réseautage. Le programme a abordé des sujets clés, tels que la politique européenne sur le NAP et l'EMDS (Espace européen des données de mobilité), ainsi que le rôle du NAP belge dans la collaboration nationale et internationale. Pour établir un lien entre la théorie et la pratique, plusieurs exemples concrets ont été présentés, démontrant comment les outils basés sur les données de mobilité peuvent réellement contribuer à une mobilité plus durable, plus intelligente et plus sûre. Dans l'après-midi, les participants ont rejoint des sessions thématiques ciblées. Les sessions techniques se sont concentrées sur l'échange de données pour l'information trafic en temps réel et pour les données multimodales. Enfin, deux sessions interactives ont porté d'une part, sur la mobilisation des données multimodales sur le NAP et d'autre part, sur la vision future du NAP belge.

Les contributions, les retours obtenus et l'énergie positive des participants permettront de continuer à améliorer transportdata.be conformément aux attentes des utilisateurs.

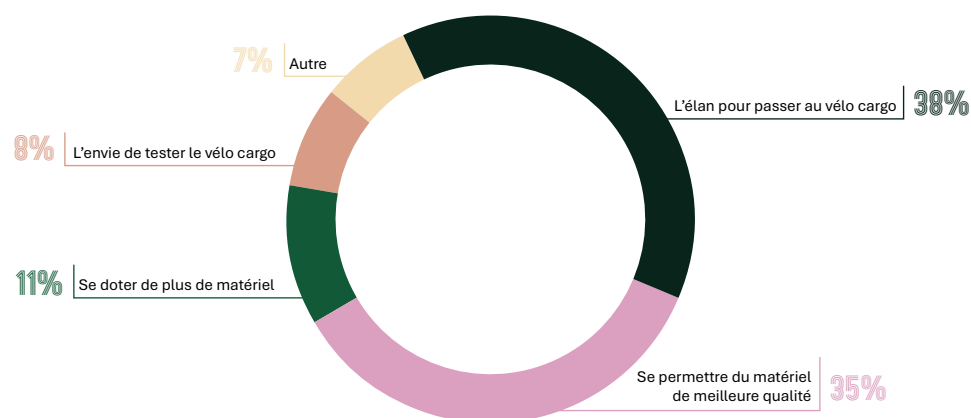
UN IMPACT POSITIF CONFIRMÉ POUR LA PRIME VÉLO CARGO

À l'automne 2025, un sondage a été réalisé auprès des bénéficiaires de la prime vélo cargo afin d'en mesurer l'impact sur leurs pratiques professionnelles. Les résultats montrent une adoption importante de la cyclologie :

77 % des répondants utilisaient un vélo cargo pour la première fois grâce à la prime.

Le matériel acquis sert principalement à la prestation de services (56 %), suivi du transport de marchandises pour compte propre (35 %). Les usages se répartissent dans des cadres variés : 45 % en milieu rural, 27 % en milieu urbain, 27 % en semi-urbain, confirmant l'intérêt de la cyclologie sur l'ensemble du territoire.

Que vous a apporté le fait de bénéficier d'une prime à l'achat ?



Si 40 % utilisent désormais exclusivement le vélo cargo pour leurs déplacements professionnels, tous les répondants se déclarent satisfaits à 100 % de son utilisation.



UN DÉPLOIEMENT DE SERVICES MODERNISÉS POUR LA BATELLERIE SUR LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT

Sur le réseau Seine-Escaut, la qualité de la navigation ne se limite plus à la performance des ouvrages ou à la fluidité du trafic : elle repose désormais sur un ensemble de services essentiels destinés à améliorer les conditions de vie, l'efficacité opérationnelle et l'impact environnemental du transport fluvial. Le Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020–2050 place ainsi la structuration de ces services au cœur des priorités publiques.

Ce cadre fixe des exigences claires : multiplier les postes d'amarrage publics, garantir leur accessibilité, standardiser les points d'alimentation électrique à quai et assurer la présence régulière d'eau potable et de carburants, y compris alternatifs. Ces services doivent être disponibles à des distances compatibles avec les réalités de navigation : quatre heures pour l'eau, une journée pour les carburants. L'enjeu est de taille : confort à bord, réduction des émissions, compétitivité accrue.

Pour concrétiser ces ambitions, une étude majeure, cofinancée par le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe dans le cadre du programme Seine-Escaut 2.2, a été lancée en octobre 2025. D'un montant de 506 843,80 € HTVA, elle s'étend sur deux ans et mobilise une approche à la fois technique, économique et territoriale. *Benchmarking* européen, analyse socio-économique, identification des zones de services, sélection d'emplacements pour bornes de recharge, conception des futurs marchés concessifs : l'étude couvre l'ensemble du cycle de mise en œuvre.

Son originalité tient notamment à sa dimension expérimentale. Quatre bornes-test seront installées dans les ports autonomes afin d'évaluer les usages et les modèles d'exploitation. Une armoire-test permettra par ailleurs de valider les prescriptions techniques en conditions réelles. L'harmonisation avec De Vlaamse Waterweg nv, via un accord-cadre pour des boîtiers standardisés, garantit une interopérabilité et une maintenance simplifiée à l'échelle transfrontalière.

L'étude anticipe aussi les mutations à venir du secteur : électrification progressive des unités, autonomie des zones de services par rapport aux écluses pour éviter toute perturbation du sasement, et même réflexion sur des services mobiles ou des bateaux avitailleurs. L'objectif à long terme est la mise en place de concessions pérennes assurant stabilité économique et continuité de service.

En structurant un véritable réseau d'infrastructures de services, Seine-Escaut renforce son attractivité, soutient la professionnalisation de la filière et se positionne comme un acteur clé de la transition énergétique du transport fluvial. Cette étude ne constitue pas seulement un diagnostic : elle prépare un modèle durable pour les décennies à venir.



2025

BILAN SEMAINE DE LA MOBILITÉ

OUTILS ET NOUVEAUTÉS

- **Webinaire** : 287 participants et 265 replay
- **Quiz Mobilité & Santé** : 20 questions, réalisé avec AVIQ & Cabinet Coppieters
- **Guides** pratiques mis à jour & traduits (ALL)
- Nouveaux **visuels** "pop art" très appréciés

CARTES DES ÉVÈNEMENTS

- **Vues** : 3.485 (vs 2.788 en 2024 et 1.406 en 2023)
- → Forte progression et très bons retours



Entités

Par rapport à 2024

Institutions publiques

128

+15%

Écoles

47

+194%

Entreprises

108

+170%

Représentants des travailleurs

19

+36%

CHALLENGE PIÉTONS & VÉLO



Objectif fixé = 100.000 km

Résultats = **213.715 km**

- 165.064 km à vélo
- 48.651km à pied

Participants : **129 entités**

Encodages : **6.611**



PARTENARIAT MÉDIA

- **25** séquences radio
- **15** interventions des animateurs
- Facebook : **35.009 vues** (sur 2 posts)
- Instagram : **11.610 vues** (sur 2 posts)

RÉSEAU SOCIAL WALLONIE MOBILITÉ

Facebook : Vues = 1million !

- Couverture : 556.900 personnes
- Nouveaux abonnés : **+1.184**

Instagram : Vues = 63.000

- Couverture : 36.600 personnes
- Nouveaux abonnés : **+492**



PARTENARIAT INFLUENCEURS

- **5 influenceurs**, un par province de Wallonie
- Portée totale : **212.030** personnes
- Vues totales : **313.760**
- Retour sur investissement publicitaire : **91,24 %** (moyenne pour une campagne institutionnelle = 50%)

QUELQUES CHIFFRES

LA COMMUNICATION DU SPW MOBILITÉ & INFRASTRUCTURES EN 2025

Facebook Wallonie Mobilité

155 posts • Followers : 15 157

Facebook Wallonie Infrastructures

223 posts • 4 778 Followers

Instagram Wallonie Mobilité

126 posts • 2 866 Followers

LinkedIn Batellerie en Wallonie

75 posts • plus de 1 000 abonnés

Portail Wallonie Mobilité

27 actualités

Portail Wallonie Infrastructures

63 actualités

54 événements externes

84 communiqués de presse

Visuels

58 reportages photo

23 vidéos

121 mises en page
(folders/brochures/affiches/ bâches/PowerPoint)

12 identités graphiques

19 FÉVRIER 2026

Lancement du nouveau LinkedIn Mobilité & Infrastructures

QUELQUES CHIFFRES

PLAN WALLON D'AIDES AUX MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Depuis 1996, six plans wallons successifs ont été mis en place par le Service public de Wallonie pour développer le transport fluvial et intermodal de marchandises, ainsi que pour pérenniser une flotte de navigation intérieure performante.

Retour sur les chiffres clés

Investissements liés au report modal vers la voie d'eau

Plus de **100 DOSSIERS** introduits par les entreprises ;

Plus de **50 MILLIONS D'EUROS** d'investissements privés ;

Plus de **12 MILLIONS D'EUROS** d'aides allouées par la Wallonie.

Investissements pour l'amélioration de la flotte

940 DOSSIERS introduits par les bateliers ;

Plus de **100 MILLIONS** d'investissements privés ;

Plus de **25 MILLIONS D'EUROS** d'aides allouées par la Wallonie.

Un plan écoresponsable

Le Plan wallon génère chaque année un impact environnemental positif grâce au report modal.

Au cours de l'année 2025, ce Plan a permis de transborder pas moins de **3,65 MILLIONS DE TONNES** supplémentaires de marchandises, évitant ainsi **30 000 TONNES DE CO₂** et épargnant entre **17 À 44 MILLIONS D'EUROS** de coûts externes.

Le SPW Mobilité et Infrastructures a pour ambition de poursuivre ces aides grâce à un 7^e plan d'aide en cours d'élaboration.



UNE INFORMATION FLUVIALE CLAIRE COMME L'EAU DE ROCHE

Avec plus de 600 avis à la batellerie diffusés chaque année, il n'est pas toujours évident d'y voir clair. S'ajoute plusieurs milliers d'avis à la batellerie diffusés par nos voisins flamands, bruxellois, néerlandais et français. Pour aider les usagers de la voie d'eau et les acteurs de la logistique fluviale, le SPW Mobilité et Infrastructures a pris le soin de publier, mensuellement sous forme cartographique, les principaux arrêts de navigation sur le réseau wallon mais également sur les réseaux voisins. Les différentes cartes produites sont régulièrement actualisées.

Téléchargez-les depuis le portail Infrastructures en cliquant sur le lien ou en scannant le QR code



UN LIVEBLOG POUR SUIVRE LA SITUATION À L'ÉCLUSE D'ANDENNE

Début juin 2025, la porte amont de l'écluse d'Andenne a rencontré un sérieux problème technique. Impossible de la remettre en service sans une intervention lourde et une mise à sec de l'écluse. Le temps de préparer l'intervention, l'ouvrage est resté accessible aux bateaux de 85 mètres. Par contre, les bateaux de 110 mètres ne pouvaient plus passer, mettant en difficulté plusieurs entreprises de la région namuroise. Afin d'informer le secteur fluvial et les usagers de la voie d'eau, le SPW Mobilité et Infrastructures a mis en place un « Liveblog », premier du genre. Un bel effort de communication puisque ce liveblog, alimenté à 28 reprises, a permis aux acteurs concernés de suivre l'évolution de la situation, au plus près. L'écluse sera finalement remise en service à la mi-juillet. Envie de jeter un coup d'œil dans le rétroviseur ?

Cliquez sur le lien ou Scannez le QR-code



Incidents

LIVEBLOG

Écluse d'Andenne-Seilles : état de la situation

16 juillet 2025, 20h22

Clôture du LiveBlog

Avec la reprise de la navigation à Andenne-Seilles, le chantier de réhabilitation touche à sa fin, tout comme les travaux qui l'accompagnaient.

Compte tenu de cette reprise anticipée, l'extension de la navigation initialement envisagée ce dimanche prochain n'a plus lieu d'être. Pour rappel, les ouvrages seront manoeuvrés le lundi 21 juillet, de 06h00 à 18h00.



16 juillet 2025, 20h00

Le premier bateau franchi l'écluse



L'ÉDUCATION CONTINUE À LA MOBILITÉ ET À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre de la Semaine de la mobilité 2025, la cellule EMSR a développé, en collaboration avec le Journal des enfants, un pack pédagogique destiné aux élèves et aux enseignants.

Celui-ci comprenait une vidéo expliquant comment utiliser le bus. Elle était accompagnée d'un feuillet d'exercices visant à renforcer la compréhension des horaires et des trajets. Un supplément de quatre pages consacrées à la mobilité durable a également été publié, abordant notamment la marche, le vélo, le covoiturage, la sécurité et l'impact environnemental des déplacements.



Pour retrouver les outils pédagogiques, cliquez sur le lien ou Scannez le QR-code

Les enseignants ont également bénéficié d'une formation spécialement construite autour de leurs besoins puisque trois types de formations, d'une journée chacune ont été inscrites au catalogue de l'IFPC, organisme officiel de formation continuée des enseignants pour la Fédération Wallonie-Bruxelles.



Trois formations, trois objectifs :

- **Référent EMSR pour le fondamental :**

Familiarisation avec la mobilité et la sécurité routière à pied, à vélo et en voiture des élèves, découverte d'outils, d'animations et de bonnes pratiques.

- **Référent EMSR pour le secondaire**

Familiarisation avec la sécurité routière du piéton, cycliste, conducteur et passager de voiture, réflexion sur la mobilité durable, découverte d'outils.

- **Comment se déplacer en rue avec mes élèves ?**

Exercices pratiques en rue, révision du code de la route et conseils de sécurité

[Pour retrouver les formations cliquez sur le lien ou Scannez le QR-code](#)



QUELQUES CHIFFRES

LES CHIFFRES DU SERVICE AUX USAGERS (SAU)

Depuis 2020, le Service aux usagers (SAU) a mis en œuvre une collaboration grandissante avec les différents départements et directions du SPW Mobilité et Infrastructures pour améliorer la relation usager

En 2025, ce ne sont pas moins de :

4 361 demandes d'usagers qui ont été traitées dont 3 871 concernaient directement le SPW Mobilité et Infrastructures ;

127 plaintes provenant du formulaire en ligne et du Médiateur qui ont été traitées ;

Grâce à la collaboration de tous, l'utilisateur reçoit une réponse précise dans les **29 JOURS** en moyenne ;

+ 22 % d'augmentation des interpellations reçues sur l'adresse mail générique du service.

Outre le suivi apporté à ces mails, le SAU, avec les districts autoroutiers, poursuit l'inspection des aires autoroutières concédées en allant sur le terrain pour s'assurer de la qualité des infrastructures et des services offerts aux usagers.

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

2025 : RÉSILIENCE OPÉRATIONNELLE ET TRANSFORMATION DE LA CYBERSÉCURITÉ

Un tournant structurel pour le SPW Mobilité et Infrastructures

L'année 2025 s'est révélée décisive pour le SPW Mobilité et Infrastructures, marquant un changement profond dans notre approche de la sécurité numérique. En avril, notre Administration a été confrontée à une cyberattaque d'une ampleur sans précédent. Face à cette menace, nous avons su mobiliser nos ressources afin de protéger les actifs critiques et garantir la continuité des missions publiques. Cet événement n'a pas seulement impliqué une réponse technique immédiate ; il a aussi joué le rôle de catalyseur pour une transformation de notre stratégie numérique. Désormais, nous sommes passés d'une gestion réactive à une posture volontairement proactive et souveraine, visant à renforcer durablement notre sécurité.

Une gestion de crise rigoureuse et phasée

Le 15 avril 2025, la détection des premiers signes de compromission a nécessité la prise de mesures radicales. La première étape a été l'isolement immédiat du réseau industriel. Cette décision stratégique a permis de sanctuariser nos infrastructures physiques, telles que les tunnels, barrages, écluses et fibres optiques... en limitant le risque de propagation de la menace identifiée par le SPW Digital.

La réponse technique s'est articulée autour de plusieurs axes complémentaires :

- **Une gouvernance collaborative :** Un Comité de direction cybersécurité de crise s'est réuni quotidiennement au Cap Nord pour aligner les décisions stratégiques et techniques. Ce pilotage a tiré sa force d'une synergie inédite entre l'expertise transversale du SPW Digital, l'appui méthodologique du Centre pour la Cybersécurité Belgique (CCB) et l'agilité d'experts du secteur privé mobilisés en urgence.
- **Analyse et inventaire :** En collaboration avec le Centre pour la Cybersécurité Belgique (CCB), des analyses forensiques ont été menées sur les composants critiques. Un inventaire exhaustif a été réalisé, couvrant des centaines de serveurs et stations de travail, d'équipements réseaux et plusieurs milliers d'équipements OT (Operational Technology) répartis sur le territoire wallon.
- **Remédiation et protection :** Dès les premiers instants, le déploiement massif de nouvelles solutions de sécurité a été engagé. Pour assurer la continuité des flux critiques, une infrastructure de secours a été mise en place. Parallèlement, une campagne de réduction durable de la surface d'attaque a diminué l'exposition du SPW aux menaces.
- **Innovation et veille :** En juin 2025, le SPW Mobilité et Infrastructures a lancé un pilote pour une solution de détection réseau basée sur l'intelligence artificielle, renforçant ainsi notre capacité à identifier des comportements anormaux en temps réel.



Une mobilisation transversale exemplaire

La résolution de cette crise a reposé sur un engagement humain remarquable. Les équipes de la cellule de la Transformation digitale, de la direction des Télécommunications, du département de l'Exploitation des infrastructures, des départements des Voies hydrauliques et du département du Support au métier ont œuvré en synergie totale.

Cette solidarité interservices s'est traduite par la mobilisation d'agents sept jours sur sept, au-delà de leurs missions habituelles. La collaboration avec le SPW Digital et le CCB a été déterminante, apportant une expertise technique qui a permis de neutraliser des menaces latentes.

Perspectives pour 2026

Si la menace numérique reste une réalité constante, le SPW Mobilité et Infrastructures aborde l'année 2026 avec des infrastructures plus robustes et l'ambition d'une culture de la sécurité désormais intégrée dans ses missions quotidiennes : l'amélioration de la cybersécurité sur nos systèmes doit se poursuivre afin de garantir la sécurité des usagers et la pérennité des infrastructures de la Wallonie.

QUELQUES CHIFFRES

STATISTIQUES LIÉES AUX TABLEAUX DE BORD SUR L'ÉTAT DES PONTS DU SPW

On recense **6 096** ouvrages d'art sous gestion du SPW Mobilité et Infrastructures, dont **2 257** sur le domaine SOFICO et **3 839** sur le domaine Service public de Wallonie.

Au total, cela représente **3,4 MILLIONS** de mètres carrés de surface de tablier ou de surface de mur de soutènement.

149 OUVRAGES font plus de **200 m** de long ;

5 721 sont des ponts ou tunnels et **363** sont des murs de soutènement (12 ouvrages sont des structures spéciales) ;

1 901 ouvrages sont en maçonneries ;

2/3 de nos ouvrages ont plus de **50 ANS** ;

Notre pont routier le plus long mesure **1128 m** et supporte une section du R9 à Charleroi.



CALIBRATION ET TEST DES VANNES DE RESTITUTION AU BARRAGE DE L'EAU D'HEURE

En 2025, la direction des Barrages-Réservoirs (DBR) a rencontré l'ensemble de ses missions principales de gestion de réserves d'eau potable, d'écrêtages de crues, de soutiens d'étiages ou encore de production d'électricité. Tout ceci en mettant l'accent sur la sécurité des ouvrages, des populations en aval et en valorisant les ouvrages afin de permettre un développement touristique optimal et compatible avec nos missions.

Une action plus particulière a été menée au niveau du barrage de l'Eau D'Heure avec la recalibration des vannes de restitution.

Celle-ci a été menée en collaboration avec plusieurs autres directions du SPW Mobilité et Infrastructures et du SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (ARNE).

Tout d'abord, avec un calcul théorique des débits de restitutions en fonction des degrés d'ouvertures des vannes avec la direction des Recherches hydrauliques.

Ensuite, par une validation sur terrain effectuée par des tests grandeur nature via une ouverture progressive et maîtrisée des vannes. Ces tests ont permis d'affiner les calculs théoriques et de vérifier l'écoulement en aval.

En outre, les procédures de communication avec le CORTEX, Centre de Coordination des Risques et de la Transmission d'expertise de la Région wallonne, ont également été testées avec succès.

La DBR poursuivra ses tests en 2026. L'ensemble de ces actions augmentant la sécurité des populations en aval.

LES RADARS, LEVIERS ESSENTIELS DANS LE CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF "VISION ZÉRO"

La sécurité des usagers de la route et des travailleurs tant dans les zones à risques que dans les chantiers, est un défi quotidien pour le SPW Mobilité et Infrastructures. À travers ses différents marchés publics liés aux installations de radars, la direction des Systèmes de transports intelligents (DSTI) joue un rôle clé au niveau du volet sécurité routière. En plus des marchés de location de Lidars et de placement de radars répressifs, elle a également en charge l'entretien de l'ensemble des installations radars ainsi que la rédaction du protocole d'installation qui est nécessaire pour la verbalisation des infractions.

En effet, la première cause d'accidents mortels en Wallonie reste la vitesse, il est donc important d'agir sur le contrôle de celle-ci pour atteindre l'objectif « Vision zéro », à savoir zéro décès sur les routes et autoroutes wallonnes en 2050. La mise en place de radars fixes et de radars déplaçables est donc un levier essentiel. En effet, de nombreuses études et indicateurs montrent que les radars sont des moyens efficaces pour réduire les vitesses excessives, améliorer le respect des limitations de vitesse, sécuriser les chantiers et les zones sensibles et diminuer le nombre de blessés et de décès sur la route. À titre d'illustration, le baromètre de la sécurité routière (VIAS) indique qu'entre 2019 et 2024, en Wallonie, le nombre d'accidents corporels a diminué de 7 %, le nombre de tués de 33 % et de blessés de 9 %.

Différents radars pour différents besoins

Concrètement, le premier moyen de contrôler la vitesse est le placement de radars déplaçables, mieux connu sous l'appellation « LIDAR ». Ceux-ci sont mis pour deux raisons :

- La sécurisation des travailleurs sur les chantiers autoroutiers ;
- La surveillance des zones à risque par les Zones de Police.

Le second moyen concerne les installations permanentes de radars ; trois types de radars sont déployés :

- Les radars fixes qui mesurent la vitesse instantanée ;
- Les radars tronçons qui mesurent la vitesse moyenne ;
- Les radars de franchissement de feux qui constatent non seulement le franchissement d'un feu rouge à un carrefour, mais aussi la vitesse instantanée.



La grande nouveauté de 2025 est la reprise, par la direction des Systèmes de transports intelligents, de la mission de sélection des radars permanents à installer annuellement. Dans ce cadre, différentes étapes ont été mises en place et une méthode de priorisation a été développée :

1. Introduction des demandes par les Zones de Police à travers un formulaire dédié.

2. Ces demandes sont ensuite discutées lors des réunions de concertation rassemblant toutes les parties (SPW MI, Parquets, Zones de Police, Centre Régional de Traitement, Communes...)

3. Élaboration de la liste définitive des demandes avec priorisation à travers une méthode reprenant différents critères objectifs :

- Accidents survenus dans cette zone lors des 5 dernières années ;
- V85¹ (pondération par rapport à la vitesse maximale autorisée) ;
- Présence de « lieux sensibles (écoles/crèches, centres sportifs/ culturels/loisirs, hôpitaux, passages à niveau) ;
- Trafic ;
- Nouveau ou remplacement ;
- Zones d'agglomération ;
- Répartition sur le territoire ;
- Aménagement techniquement réalisable ou non.

La liste priorisée et l'estimation budgétaire sont transmises au Cabinet de tutelle pour validation avant les installations sur le terrain.

Le futur ?

À terme, l'objectif est d'installer au minimum 150 radars permanents par an durant la législature actuelle, à savoir 100 radars fixes, 40 radars tronçons et 10 radars de franchissement de feux.

La DSTI a réalisé sa première sélection en 2025 et finalise la mise en place des 150 radars sélectionnés, et recommence en 2026 ce même processus avec les nouvelles demande reçues.



Radars tronçon – Vitesse moyenne



Radars de franchissement de feux

¹ La V85 est la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules (donnée représentative de la vitesse pratiquée par la majorité des usagers).

OBOURG : LE CHANTIER DE LA NOUVELLE ÉCLUSE

À Obourg, un chantier d'envergure redessine en profondeur le paysage fluvial. Le SPW Mobilité et Infrastructures y réalise une nouvelle écluse stratégique, inscrite dans le vaste programme européen Seine-Escaut. L'objectif est d'augmenter la capacité du réseau et de permettre le passage des convois de classe Va+, de 1 500 à 3 000 tonnes, aujourd'hui bloqués par les limites de l'écluse existante (96 m x 12 m). Le nouvel ouvrage, long de 149 m et large de 12,5 m, deviendra un maillon clé entre la France, Namur et Liège.

Le projet représente un investissement conséquent de 129 millions d'euros, cofinancé à 50 % hors TVA par l'Union européenne. Autour de l'écluse, c'est tout un ensemble d'infrastructures qui sera modernisé : station de pompage adaptée, hangar rénové, bâtiment de commande commun, nouveaux garages à bateaux et création d'un bassin de virement indispensable à la manœuvre des grands gabarits.

Le site présente une complexité géotechnique notable. Implantée dans la vallée de la Haine, l'écluse repose sur des couches d'alluvions, de sable et de tourbe recouvrant la craie d'Obourg. Une campagne d'essais géophysiques, de forages et de modélisation 3D a permis de définir un phasage précis pour sécuriser les terrassements profonds. Les travaux nécessitent également des fouilles archéologiques, de vastes déplacements d'impétrants (dont des lignes ELIA et un pipeline OTAN) et la création d'un exutoire pour évacuer 150 000 m³ de terres.

Le chantier, lancé en 2024, se déroule en plusieurs phases : le fonçage de palplanches, la pose de pieux, l'installation de tirants, les terrassements partiellement sous eau ainsi que le bétonnage d'un bouchon armé. La vidange du sas est, quant à elle, prévue pour la fin d'année 2025. En parallèle, le bassin de virement est excavé, tandis que la voirie et le RAVeL sont déviés pour libérer l'emprise.

Au-delà de ses aspects techniques, le projet intègre une dimension paysagère et environnementale avec la création de zones humides, la plantation d'arbres et des aménagements du RAVeL.

À l'horizon 2027, l'axe fluvial Obourg-Havré évoluera ainsi vers une capacité conforme aux standards européens. C'est une modernisation attendue qui renforcera l'attractivité du transport fluvial et soutiendra la transition vers une logistique plus durable.



TOURISME FLUVIAL: MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES NAUTIQUES DE PLAISANCE EN WALLONIE

Confrontés au vieillissement des installations et à l'évolution des attentes des plaisanciers, la Wallonie s'engage dans une vaste opération de modernisation de ses infrastructures dédiées au tourisme fluvial. L'ambition: offrir un accueil plus performant, plus confortable et mieux adapté aux usages actuels.

Le port de plaisance de Thieu fait figure de précurseur. L'enveloppe, d'environ 600 000 euros de ce marché pilote, représente un investissement stratégique pour un secteur touristique en pleine diversification. Le tourisme fluvial constitue en effet un moteur d'attractivité locale et un vecteur économique transversal pour les territoires bordant les voies navigables.

Le chantier mené à Thieu vise une modernisation en profondeur des services essentiels, en particulier l'alimentation en eau et en électricité. Les nouvelles installations seront dotées d'un système de gestion innovant: via une application dédiée, le capitaine du port pourra activer ou couper les alimentations en un clic. Les plaisanciers disposeront quant à eux d'un accès autonome grâce à un simple QR code. Cette digitalisation, encore rare sur le réseau wallon, améliorera la réactivité, la maîtrise des consommations et la flexibilité des usages. L'objectif est clair: faire de Thieu un exemple de port modernisé et capable d'anticiper les besoins futurs des usagers.

Les retours d'expérience de ce projet alimenteront les opérations prévues dans le cadre du Plan d'investissement des voies hydrauliques (PIVH) où 6 millions d'euros seront consacrés à la modernisation des ports de plaisance dans les prochaines années. Thieu représente ainsi la première étape d'un programme plus large visant à revitaliser l'ensemble du réseau wallon de plaisance et à donner un nouveau souffle au tourisme fluvial.

Au-delà de l'innovation numérique, des interventions structurelles sont également prévues. Les pontons existants, devenus vieillissants, seront remis en état afin de renforcer la sécurité et d'améliorer le confort à l'amarrage.

QUELQUES CHIFFRES

Dans le but de réhabiliter et sécuriser des infrastructures dédiées au tourisme fluvial, deux enveloppes budgétaires ont été mobilisées:

- Un budget exceptionnel de **6 MILLIONS** d'euros TVAC destiné aux aménagements d'infrastructures liées au tourisme fluvial et fluvestre;
- Un budget annuel de **500 000** d'euros TVAC, destiné à la sécurisation des infrastructures de plaisance.

Dans ce cadre, un montant de **5 93 158,67** d'euros a été ajouté au budget 2025 pour permettre l'installation, au port de plaisance de Thieu, de nouvelles bornes permettant l'alimentation des bateaux en eau et en électricité.



RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE : UN PATRIMOINE PUBLIC MODERNISÉ ET DURABLE



Grâce au Plan de Relance de la Wallonie (PRW), le SPW Mobilité et Infrastructures (SPW MI) mène un vaste programme de rénovation énergétique de ses bâtiments. L'objectif : améliorer les conditions de travail des agents tout en réduisant l'impact environnemental du parc immobilier.

Face à la vétusté d'une partie importante de ses bâtiments, le SPW MI a défini une stratégie de rénovation reposant sur des audits énergétiques, une priorisation des interventions et une approche globale du cycle de vie des bâtiments. Cette démarche vise à diminuer les consommations d'énergie et les émissions de CO₂, tout en assurant la pérennité d'un patrimoine essentiel au service public.

Beaucoup de régies, maisons éclésières et bâtiments techniques étaient devenus difficiles à exploiter au quotidien : problèmes d'étanchéité, installations vieillissantes, inconfort thermique et consommation énergétique excessive. Les rénovations engagées répondent directement à ces difficultés.

La régie de Sinsin illustre parfaitement ce programme. Les bâtiments existants, fortement dégradés et contenant de l'amiante, font l'objet d'une transformation complète : assainissement, modernisation des installations, réorganisation des espaces et amélioration de l'accessibilité. Les agents bénéficieront de locaux modernes, fonctionnels et performants sur le plan énergétique. Ce projet a été conçu en étroite collaboration avec les services concernés afin de tenir compte des usages concrets du terrain.

Au-delà de ce projet phare, de nombreuses régies routières et autoroutières bénéficient de rénovations importantes : toiture et façades remises en état, isolation renforcée, chauffage et ventilation modernisés, éclairage LED plus performant.

Les maisons éclésières et barragistes font également l'objet d'améliorations spécifiques, intégrant parfois des solutions d'énergie renouvelable.

Ces investissements se traduisent concrètement par des bâtiments plus fiables, plus agréables et moins énergivores ainsi que par des conditions de travail mieux adaptées. À travers ce programme, le SPW MI contribue à la qualité du service public tout en s'inscrivant dans la transition climatique.





MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS DE LA DIRECTION DE LA GÉOTECHNIQUE AVEC L'ARRIVÉE DU NOUVEAU PÉNÉTROMÈTRE SUR CHENILLES

Début décembre, la direction de la Géotechnique a renforcé son équipement grâce à l'arrivée d'un nouveau pénétromètre sur chenilles. Livré le 5 décembre depuis le siège du fournisseur néerlandais, cet appareil remplace l'ancien modèle, arrivé en fin de vie après plus de 30 ans de service.

Cet équipement joue un rôle essentiel dans la réalisation d'essais de pénétration statique (CPT), en particulier dans les zones difficiles

d'accès. Il contribue directement aux missions de reconnaissance de sol menées par la direction de la Géotechnique pour le compte des collègues gestionnaires d'infrastructures routières, hydrauliques et immobilières.

La méthode d'investigation utilisée, rapide et performante, permet de déterminer les caractéristiques géomécaniques des terrains meubles. Depuis sa mise en service à la mi-décembre, le nouveau pénétromètre a déjà permis la réalisation d'une cinquantaine d'essais CPT, pour une profondeur totale sondée avoisinant les 230 mètres.



ENTRETIEN DU PLAN INCLINÉ DE RONQUIÈRES

Entré en service en 1968, le plan incliné de Ronquères commence à présenter des signes d'usure, c'est pour cette raison qu'a débuté un gros chantier de réhabilitation. Celui-ci se concentre sur un bac à la fois puisqu'il faut intervenir sur les roulements des bacs ainsi que sur les rails, tout en maintenant la navigation ouverte. C'est un chantier qui se poursuivra encore 2 ans avant d'entamer les mêmes travaux sur le second bac.



NOUVELLES SPÉCIFICATIONS QUALIROUTES POUR LE TRAITEMENT DES SOLS

Les travaux du second groupe de travail « Qualiroutes » ont abouti à une mise à jour importante de Qualiroutes, le référentiel technique encadrant les chantiers routiers en Wallonie. Dès janvier 2026, de nouvelles règles s'appliqueront au traitement des sols de remblai et de fond de coffre.

Le traitement des sols vise à améliorer leur compactibilité et leur portance, solution essentielle lorsque la portance minimale spécifiée dans Qualiroutes n'est pas atteinte. Cette technique permet également d'éviter ou de réduire l'évacuation de sols, limitant ainsi les coûts et l'empreinte carbone des chantiers.



La principale évolution réside dans la répartition des responsabilités : le chef de projet ne devra plus préciser le type d'additif nécessaire dans les documents de marché. C'est désormais l'adjudicataire qui proposera l'additif le plus approprié et remettra prix pour la solution qu'il estime adéquate.

Pour permettre ce choix, le chef de projet devra toutefois préciser les caractéristiques du sol à traiter grâce à une étude préalable, dont la plupart des essais sont réalisés au sein du laboratoire de la direction de la Géotechnique.

Sur cette base, l'adjudicataire déterminera la formulation garantissant l'atteinte des critères de portance. Cette modernisation améliore l'efficacité des traitements des sols et optimise les moyens financiers qui y sont consacrés.



QUELQUES CHIFFRES

DU NOUVEAU SUR LE RAVeL

	Longueur (km) 2024	Longueur (km) 2025
RAVeL	1507	1552
dont routes et anciennes lignes de chemin de fer	782	828
dont halage	673	672
dont chemins forestiers (DNF)	23	23
dont chemins communaux	29	29
Cyclostrades	3,8	14,8

Activités - Actions	2024	2025
Nouvelles sections aménagées (km)	5,2	36
Sections existantes rénovées (km)	32,3	9,6
Nouvel ouvrage d'art aménagé (nombre)	2	4
Ouvrages d'art existants rénovés (nombre)	0	18
Sections balisées et itinéraires cyclables de longue distance (km)	20	23,7
Nombre de projets engagés	15	15

CANAL NIMY-BLATON

Les travaux d'élargissement de la voie d'eau sur le Canal Nimy-Blaton se sont également poursuivis dans le cadre du programme Seine-Escaut. L'objectif ? Élargir quatre courbes afin de permettre non seulement le passage de bateaux classe Va, mais aussi le croisement de péniches dans cette zone qui s'étend sur 3,3 km. Les travaux devraient se terminer dans le courant de l'année prochaine.

Ces travaux sont cofinancés par l'Union européenne.

[découvrez le projet en vidéo en cliquant sur le lien ou en scannant le QR code](#)



DES ÉTUDES DE NAVIGATION POUR OPTIMISER L'EXPLOITATION DU RÉSEAU HYDRAULIQUE



À partir de quel débit de crue faut-il arrêter la navigation sur ce tronçon de rivière ? À quelle vitesse maximale les bateaux peuvent-ils y naviguer sans risque pour la sécurité ? Quelle est la plus grande dimension des convois que l'on peut y autoriser ? Une réponse à ce type de questions conditionne l'exploitation optimale de nos voies hydrauliques au profit d'un mode de transport durable et économique. C'est pour y répondre avec rigueur et précision que la direction des Recherches hydrauliques a initié dès 2023 un marché d'études nautiques, confié au groupement « IMDC, Flanders Hydraulics et Université de Gand ».

Une méthodologie en deux temps a été définie par le cahier des charges :

- Tout d'abord, la voie d'eau investiguée est analysée sur plans. Ses caractéristiques principales sont déterminées tronçon par tronçon : largeur, profondeur, courbure, etc. et sont comparées aux recommandations internationales en fonction du bateau cible. Cette phase permet de vérifier si la navigation est possible en double sens, ou à sens unique, avec ou sans limitations. Elle permet aussi d'identifier les tronçons sur lesquels une validation plus approfondie est nécessaire.
- Ensuite, la seconde phase fait appel à des simulateurs de navigation. Ces simulateurs se composent d'un environnement immersif où un batelier peut prendre place dans une cabine de pilotage authentique entourée d'écrans panoramiques reproduisant une vue complète du bateau sur le cours d'eau. Le modèle mathématique décrivant les mouvements du bateau intègre ensuite tous les phénomènes physiques auxquels ce bateau est soumis : propulsion du moteur, action du gouvernail, effet du courant, interaction avec les autres bateaux et avec les berges, force du vent, etc. Les simulateurs permettent de tester de nombreuses situations de navigation, courantes ou extrêmes, et d'en apprécier la sécurité et la fluidité, en prenant en compte le comportement réel d'un bateau mais également le facteur humain.

Au cours de ces trois années d'études, plusieurs diagnostics ont pu être établis pour préciser les règles d'exploitation de voies existantes ou pour guider des projets d'améliorations futures. Tout d'abord dans la traversée de Liège, sur la Meuse, les études ont confirmé l'intérêt qu'auraient la suppression des piles en rivière de la Passerelle Saucy et de la pile droite du Pont des Arches pour faciliter la navigation en crue. Mais aussi dans la traversée de Tournai, sur l'Escaut, les simulations ont permis d'optimiser la délimitation des zones d'amarrage et de confirmer les restrictions applicables en régime de crue. Le tracé de l'agrandissement de plusieurs bassins de virement du réseau a été validé. Les études ont également permis de contrôler les conditions de navigation sur la Lys après rectification, sur le versant Senne du Canal Charleroi-Bruxelles, et sur le Canal Nimy-Blaton-Péronnes après travaux d'élargissement et réouverture du Canal Pommeroeul-Condé. Des simulations se poursuivront en 2026, notamment pour optimiser l'implantation des futures nouvelles écluses de Kain et de Hérinnes sur l'Escaut.

QUELQUES CHIFFRES

Développement du modèle numérique des inondations de l'Ourthe : **120 km** couverts.

Dragage des voies hydrauliques wallonnes : nouveau marché attribué : **134 812 654**
EUROS TVAC pour draguer **640 000 m³** de sédiments en 4 ans (thème usager).

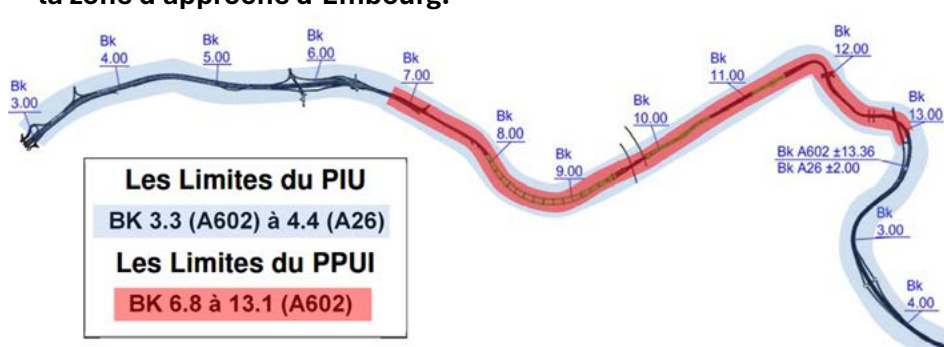
LIAISON E25/E40 : MODULATION DE LA VITESSE POUR ASSURER LA FLUIDITÉ ET LA SÉCURITÉ

En 2025, une grande partie des efforts de la direction de l'Exploitation des tunnels s'est concentrée sur la liaison E25/E40 à Liège. Il s'agit d'un axe autoroutier stratégique de 12,5 km qui traverse l'agglomération liégeoise et relie plusieurs itinéraires majeurs. Cette liaison comprend des tunnels, des viaducs et des sections à ciel ouvert, et constitue l'un des points de circulation les plus sensibles de Wallonie en raison de son trafic important et de sa configuration urbaine.

Pour assurer son fonctionnement et garantir la sécurité des usagers, l'ensemble de la liaison est surveillé et piloté par le poste de commande du Centre Tilleuls. Elle est couverte par un Plan d'intervention d'urgence (PIU) qui encadre la gestion des incidents. La zone centrale — la partie qui comprend les tunnels et ouvrages d'art présentant les enjeux les plus critiques — fait quant à elle l'objet d'un Plan particulier d'urgence et d'intervention (PPUI). Celui-ci couvre le tronçon situé entre le viaduc des Guillemins et la trémie de Chênée.

Par convention, la liaison est découpée en trois tronçons :

- la zone “tunnels”, au centre ;
- la zone d'approche de Burenville ;
- la zone d'approche d'Embourg.



Cette année marque le retour à une exploitation nominale de la liaison E25/E40. La zone des tunnels, limitée à 50 km/h depuis les inondations de 2021, a été remise à 80 km/h le 17 juillet 2025. Cette évolution très attendue par les usagers et les collectivités a été rendue possible grâce à la modernisation des installations électromécaniques et au déploiement de nouveaux équipements. Nous retrouvons ainsi une configuration proche de celle d'avant le Covid et les inondations. Avant ces événements, la quasi-totalité des 12,5 km de la liaison était exploitée à 80 km/h. Lors de la réouverture à la rentrée 2021, la vitesse avait été abaissée à 50 km/h dans la zone tunnels, entre le tunnel de Cointe et celui des Grosses Battes.

La grande nouveauté est la modulation de la vitesse pour assurer la fluidité et la sécurité. En effet, la signalisation dynamique permet d'adapter la vitesse via des panneaux adaptatifs (pouvant afficher 80, 70, 50 km/h selon le trafic, les incidents ou les conditions de circulation). Des fermetures nocturnes ont été nécessaires pour installer et valider ces équipements.

L'engagement des équipes et des partenaires a permis d'atteindre ce résultat visible sur le terrain. L'année 2026 sera consacrée à la consolidation des acquis et à la finalisation des opérations encore en cours.

Sur le plan opérationnel, deux scénarios majeurs ont dû être déclenchés en 2025. Ces événements rappellent l'importance des dispositifs de sécurité et de la vigilance constante des équipes. Ils soulignent également la nécessité d'être prêts à réagir face à des situations imprévues.

QUELQUES CHIFFRES

LES TUNNELS EN 2025

Trafic moyen journalier en hausse de **14,57 %**, atteignant **66 231** véhicules par jour
24,17 millions d'usagers sur l'année

Exploitation en mode nominal sur près de **85 %** du temps

143 accidents recensés, avec une diminution des accidents corporels

183 incidents liés aux piétons, soit 14,95 % des incidents totaux

Taux d'accident de **36,76 %**, dans une fourchette basse par rapport aux tunnels interurbains internationaux

64 incidents techniques maîtrisés

14,6 % des incidents survenus dans la zone tunnels, qui représente **22 %** du linéaire.

À titre de comparaison, en 2018 et 2019, le trafic moyen journalier atteignait environ **75 000** véhicules par jour. Depuis les crises successives, la liaison n'a pas encore retrouvé ce niveau de fréquentation.

27-10-25 10:22:24

133 - TO - LUX - 10.8.133 10/27/25, 10:22:25 AM CET

133 - TO - 10.8





MIRE, UN NOUVEL ÉLAN POUR LE PILOTAGE DES INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU DES VOIES HYDRAULIQUES

Mis en production fin 2025 et lancé officiellement le 26 janvier 2026, MIRE1 constitue l'outil centralisé de reporting des projets d'investissements sur les voies hydrauliques. Développé en cohérence avec la démarche d'amélioration des données du SPW Mobilité et Infrastructures, il offre une vue harmonisée et structurée des projets et de leur avancement. Conçu comme un support fonctionnel de collecte et de consolidation des données, MIRE renforce la transparence, facilite le suivi et soutient la prise de décision. Son déploiement progressif accompagnera l'ensemble des acteurs pour renforcer une culture commune du reporting au sein du SPW Mobilité et Infrastructures.

MISE À JOUR DU PROCESSUS GPS1

En 2025, une soixantaine d'agents répartis en une dizaine de groupes de travail ont collaboré à la mise à jour du processus GPS1 (Gestion de Projets routiers), un outil qui vise à identifier et prioriser les besoins sur nos réseaux. Chaque groupe de travail porte généralement sur un type d'infrastructure spécifique en lien avec la stratégie de gestion des actifs. Le processus vise à collecter les besoins en matière de travaux d'investissement sur les infrastructures de mobilité et à les hiérarchiser. Plus de 2 000 besoins ont notamment été encodés par les agents des directions territoriales des voies hydrauliques et des routes, ces dernières se faisant aussi le relais des communes wallonnes. Ces besoins ont ensuite été compilés, traités et priorisés en première approche par la direction Asset Management. D'autres thématiques font l'objet de priorisation propre par des directions transversales (ponts, tunnels, bassins d'orage...). Une mission spécifique a également été menée par l'Autorité organisatrice des Transports (AOT) pour la priorisation des besoins de mobilité collective.

La priorisation des besoins sera à la base de la proposition des projets du prochain plan pluriannuel d'investissements, la feuille de route pour l'Administration en matière de travaux sur les infrastructures de mobilité pour les années à venir.

AMÉNAGEMENTS CYCLO-PIÉTONS SUR LA N947 ENTRE JAMBES ET DAVE

Finalisé en automne 2025, l'aménagement cyclo-piétons sur la N947 entre Jambes et Dave visait à intégrer la mobilité douce sur un tronçon fortement fréquenté où les vitesses pratiquées sont élevées voire dépassées.

- Longueur du tronçon : environ 2,4 km ;
- Coût total TVAC : 2 600 560,83 € ;
- Durée des travaux: 100 jours ouvrables ;

Le projet répondait à une nécessité clairement établie et confirmée par les audits de sécurité. Le tronçon long de 2,4 km, supporte au quotidien, un trafic de plus de 9 500 véhicules avec des vitesses élevées, ce qui plaçait les usagers faibles dans une situation d'insécurité. Il était impératif d'aménager et de sécuriser l'itinéraire cyclable entre Jambes et Dave en évitant aux cyclistes d'être en contact direct avec le trafic motorisé. Par ailleurs, le projet s'inscrit dans la volonté régionale de renforcer les liaisons actives sur les voiries du réseau régional, en particulier dans des zones à enjeu comme la vallée mosane, où le velotaf est en constante progression. En garantissant une infrastructure claire, séparée physiquement de la chaussée, et raccordée aux dispositifs existants, le projet améliore significativement la cohabitation entre les modes de déplacement et contribue à une mobilité plus durable entre les deux pôles urbains de Jambes et Dave.

Ce projet est le reflet de l'implication tout au long de ce chantier de toute une équipe qui a su faire preuve de professionnalisme, de rigueur et de réactivité, des atouts précieux et indispensables à chaque étape.

E411/A4 - CHANTIER DAUSSOULX - THOREMBAIS-SAINTE-TROND

En 2023, le SPW a lancé un important chantier qui a débuté le 20 mars, pour se terminer le 10 juillet 2025. Travaux indispensables en vue de réhabiliter en profondeur toute la largeur de l'E411/A4. En direction de Bruxelles, ils s'étendaient sur un peu plus de 9 km entre Daussoulx et Aishe-en-Refail et sur plus de 10 km dans le sens inverse, entre Thorembais-Saint-Trond et Dhuy. Tronçon sur lequel un nouveau système de drainage fut, par ailleurs, aménagé.

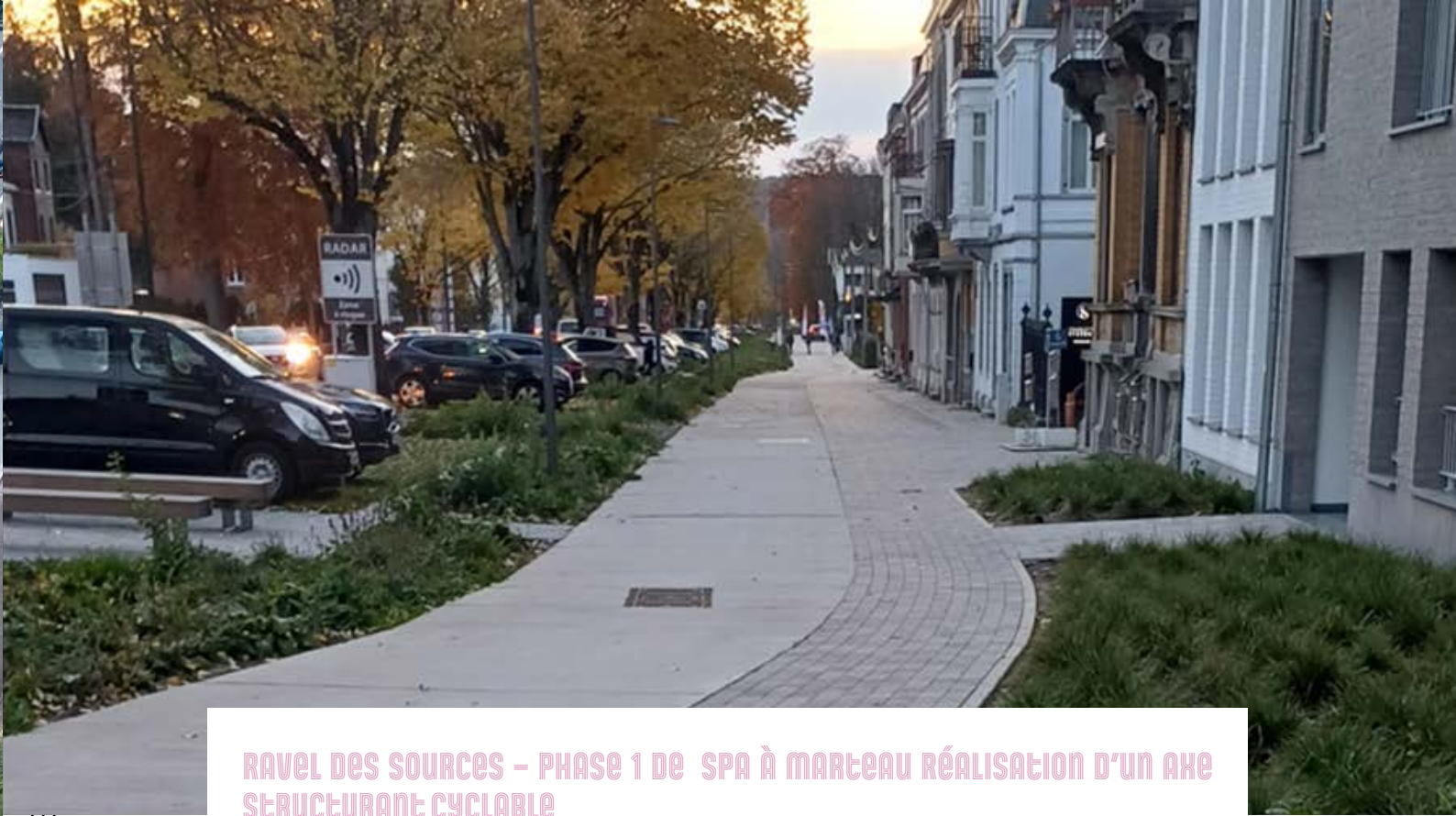
Afin d'optimiser l'impact écologique de ces travaux, une plateforme de recyclage et de production de matériaux a été installée sur l'aire d'Ostin. Cette plateforme a permis non seulement le traitement et le recyclage de plus de 495 000 tonnes de matériaux pour produire 157 000 tonnes d'asphalte mais aussi une économie significative en termes de déplacements. La proximité de la centrale a permis, en effet, une économie substantielle de plus de 2 248 000 km, autrement dit, 56 fois la circonférence de la Terre !!

En quelques chiffres, chaque jour entre 40 et 60 personnes s'affairaient sur le chantier avec plus de 20 machines et 35 camions pour y poser, au total, plus de 157 000 tonnes d'enrobés sur 135 000 m² de bétons, pour y couler 50 km d'éléments linéaires ou encore pour y installer 20 km de glissières.

Ces travaux ont également permis d'améliorer le cadre de vie des riverains de Warisoulx par la mise en place d'un mur antibruit ou encore par le biais d'un merlon acoustique d'une hauteur de plus de 4 m.

Ce chantier représente un budget de 50 millions d'€ HTVA financé par la SOFICO, maître d'ouvrage





RAVEL DES SOURCES – PHASE 1 DE SPA À MARTEAU RÉALISATION D’UN AXE STRUCTURANT CYCLABLE

Sur l’Avenue Reine Astrid, artère majeure de l’entrée de Spa, un projet d’aménagement de l’accotement sur une longueur de 2 km et de 8 à 15 m de large a été mené par la direction des Routes de Verviers.

Cette première phase s’intègre dans un projet global d’un aménagement structurant cyclable permettant à terme de relier Spa à la vallée de la Vesdre et donc à la future « Vesdrienne » reliant Eupen à Liège.

Les aménagements réalisés ont significativement transformé l’accotement disponible le long de cette nationale :

- Création de 3 200 m² de noues d’infiltration végétalisées pour les eaux de pluie de la voirie et des nouveaux aménagements ;
- Matérialisation de 108 places de parking perméables engazonnées sur 2 500 m² pour supprimer le parking sauvage ;
- Réalisation d’une piste cyclable bidirectionnelle en béton brossé et de trottoirs piétons pavés. En zone urbaine : piste cyclable de 3 m de largeur et trottoir de largeur 1,5 m minimum. En zone péri-urbaine et rurale : piste de 4 m de largeur ;
- Création de quais de bus et de zones de détente avec mobilier urbain tels que bancs, poubelles, arceaux vélos, etc ;

Ajout de 32 arbres complémentaires d’alignement.

Par ailleurs, la Ville de Spa a équipé tout ce tronçon de Ravel d’un nouvel éclairage public.

[découvrez le projet en vidéo en cliquant sur le lien ou en scannant le QR code](#)



LANCLEMENT DES TRAVAUX DU PONT CAPITTE

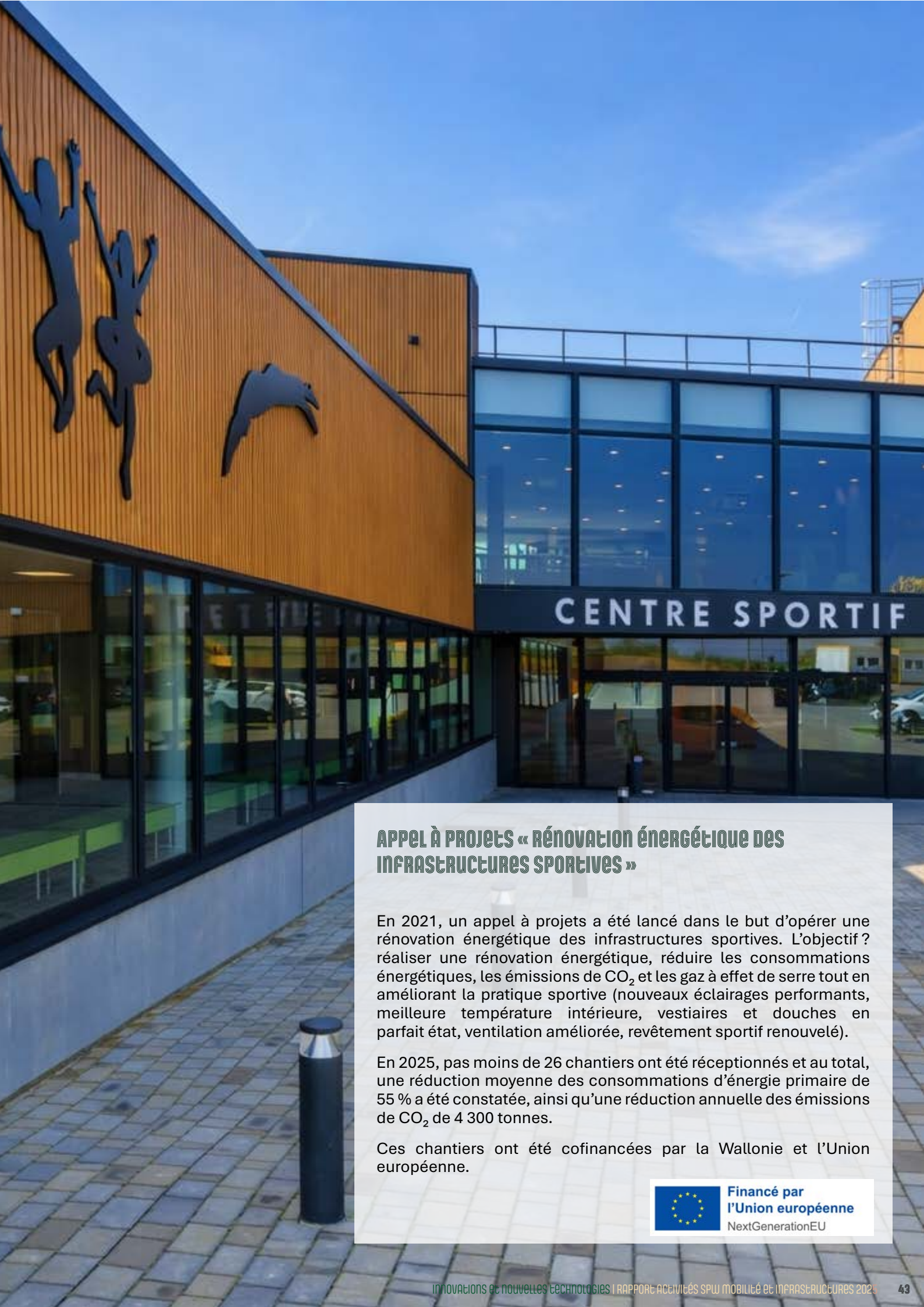
Le chantier de démolition et de reconstruction du pont Capitte à La Louvière a débuté en octobre 2025. Ces travaux visent à remplacer la structure métallique centenaire et fragilisée par la corrosion, qui, depuis sa construction, accueille les flux de circulation sur la N535, un axe majeur entre La Louvière et Le Roeulx, en franchissant le Canal historique du Centre.

Le pont moderne, plus large et mieux intégré, permettra le retour des véhicules lourds et assurera la sécurité de tous les usagers. Il favorisera la mobilité partagée en incluant une bande dédiée aux bus et des espaces sécurisés pour les modes de déplacement actifs (piétons, cyclistes), avec une liaison aisée vers le Ravel.

La conception s'inspirera du tout premier pont construit sur ce site, démoli dans les années 1930 : un pont-levis. Ce choix technique permettra, ponctuellement, à certains créneaux horaires pour un impact plus faible sur la mobilité, le passage de plus gros bateaux de plaisance sur le Canal du Centre et ses célèbres ascenseurs hydrauliques classés à l'UNESCO. Cette solution sur mesure allie une amélioration du cadre par la diminution importante des rampes, l'intégration de mesures environnementales, la durabilité, l'utilité concrète et l'intégration dans un environnement historique protégé.

Ce chantier est le fruit d'une collaboration entre le SPW Mobilité & Infrastructures, la Ville de La Louvière et les services du Patrimoine. La mise en service du nouveau pont est prévue au premier trimestre 2027.





APPEL À PROJETS « RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES »

En 2021, un appel à projets a été lancé dans le but d'opérer une rénovation énergétique des infrastructures sportives. L'objectif ? réaliser une rénovation énergétique, réduire les consommations énergétiques, les émissions de CO₂ et les gaz à effet de serre tout en améliorant la pratique sportive (nouveaux éclairages performants, meilleure température intérieure, vestiaires et douches en parfait état, ventilation améliorée, revêtement sportif renouvelé).

En 2025, pas moins de 26 chantiers ont été réceptionnés et au total, une réduction moyenne des consommations d'énergie primaire de 55 % a été constatée, ainsi qu'une réduction annuelle des émissions de CO₂ de 4 300 tonnes.

Ces chantiers ont été cofinancés par la Wallonie et l'Union européenne.



Financé par
l'Union européenne
NextGenerationEU

CARBURANTS ALTERNATIFS ET DÉCARBONATION : QUELLES PERSPECTIVES POUR LE TRANSPORT FLUVIAL SUR LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT ?

La décarbonation du transport fluvial constitue un axe central des politiques européennes de transition énergétique. Sur le corridor Seine–Escaut, cette ambition s’inscrit dans une démarche structurée portée par le Groupement d’intérêt économique (GIE) Seine–Escaut. En 2025, les trois premières phases du travail stratégique ont permis d’analyser les solutions énergétiques disponibles et d’identifier les infrastructures nécessaires.

Chaque itinéraire du réseau présente des spécificités : volumes transportés, nature des marchandises, typologie de flotte, profils d’exploitation et implantation industrielle. Cela impose une approche différenciée plutôt qu’une stratégie uniforme. Le cadre réglementaire européen, encore peu contraignant, apporte une visibilité utile mais laisse subsister des incertitudes freinant certains investissements.

Plusieurs options de carburants sont aujourd’hui envisagées mais aucune solution unique ne s’impose : le choix dépend des usages, de la disponibilité locale et des enjeux fiscaux. La transition reposera donc sur une combinaison progressive de solutions, intégrant des carburants de transition et des technologies émergentes.

Pour réussir cette transition, quatre leviers sont essentiels :

1. Des infrastructures flexibles capables d’accueillir plusieurs carburants ;
2. Une coordination européenne pour garantir la cohérence du réseau ;
3. La mobilisation des acteurs locaux autour de partenariats innovants ;
4. Des modèles d’investissements importants, désormais mieux sécurisés.

Avec ses nombreux atouts tels que des infrastructures structurantes, un tissu industriel dense et le soutien européen à la décarbonation, le réseau Seine–Escaut est bien positionné pour engager une transition graduée vers la neutralité carbone d’ici 2050. Le GIE doit désormais transformer cette ambition environnementale en actions concrètes, conciliant performance environnementale et compétitivité économique.

LA MOBILITÉ ACTIVE EN WALLONIE

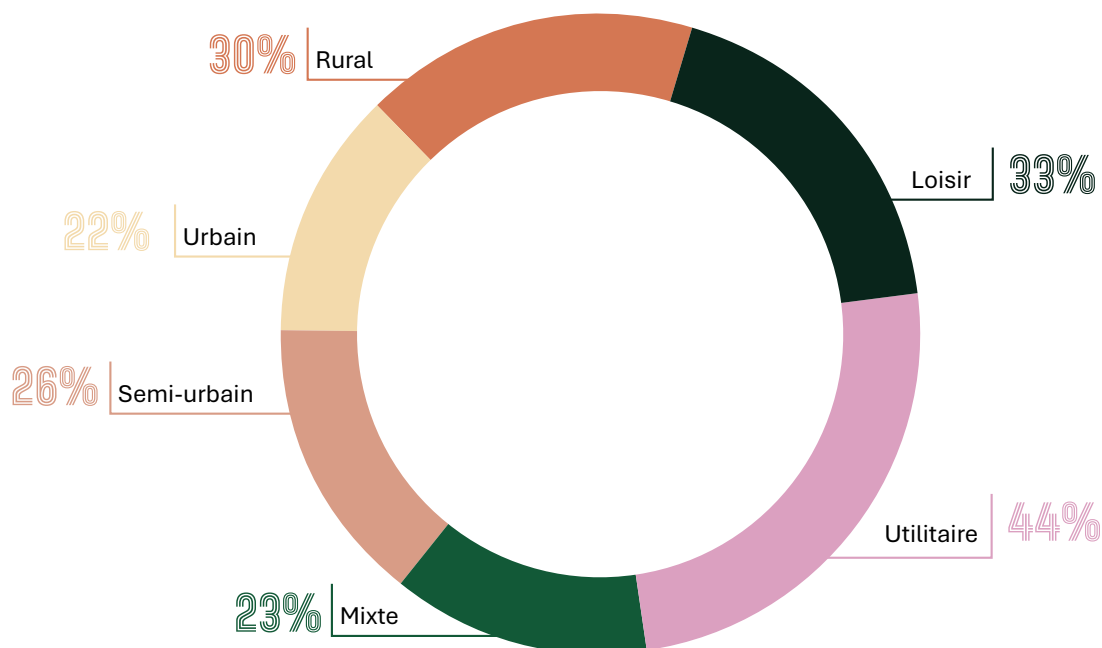
Les Managers Piéton

Le SPW Mobilité et Infrastructures propose une nouvelle formation « Manager Piéton ». L'objectif ? Soutenir et outiller les communes et autres collectivités dans le développement d'une politique piétonne globale qui réponde aux besoins des usagers. En 2025, 50 nouveaux managers Piéton ont été certifiés!

Les Compteurs cyclo-piétons

En 2025, le SPW Mobilité et Infrastructures a renforcé son réseau de comptage cyclo-piéton avec l'installation de 11 nouveaux dispositifs, portant la flotte totale à 81 compteurs posés entre 2024 et 2025.

Les premiers résultats confirment une dynamique positive, puisqu'entre novembre et décembre 2024 et la même période en 2025, la fréquentation cycliste a augmenté de 25 %. Cette progression concerne l'ensemble du territoire et tous les usages :



Installés majoritairement sur des itinéraires dédiés aux usagers actifs (RAVeL, Cyclostrades), les compteurs mesurent en continu la fréquentation à vélo et à pied. Ces données permettent d'objectiver l'évolution des pratiques, d'orienter les aménagements et d'alimenter l'Observatoire des Modes actifs dans le cadre des plans Wallonie cyclable et Wallonie piétonne.

Certaines diminutions locales observées en 2025 s'expliquent par des travaux ou des incidents techniques et feront l'objet d'analyses complémentaires en 2026.

LE RÔLE DE LA CELLULE DE MAÎTRISE INTERNE DES RISQUES EN MATIÈRE D'AUDIT

La cellule de Maîtrise interne des risques (MIRA) constitue un interlocuteur privilégié pour les organismes d'audit et de contrôle, publics (Cour des comptes, direction de l'Audit interne, etc.) ou privés.

Dans ce cadre, elle prépare et accompagne les audits de type organisationnel menés au sein du SPW Mobilité et Infrastructures. Elle assure le reporting et le monitoring des actions de suivi issues de ces audits via un tableau de bord de suivi coordonné par la direction de l'Audit interne (DAI).

Concrètement, une mission d'audit se déroule schématiquement en 4 phases :

- Préparation ;
- Réalisation ;
- Conclusion ;
- Suivi.

La cellule MIRA intervient au moment de la préparation et pour les opérations de suivi.

Le travail de préparation vise à organiser les réunions préparatoires avec l'organisme de contrôle, à faciliter les contacts avec les services du SPW Mobilité et Infrastructures concernés par l'audit, à fournir toute une série d'informations préalables mais aussi, par exemple, à aider un service qui souhaiterait mener un audit en son sein à rédiger un cahier des charges et à lancer la procédure de marché.

En 2025, la Cellule MIRA a accompagné deux audits :

Processus d'inspection et d'entretien des ouvrages d'art hydrauliques (mené par la direction de l'Audit interne) ;

Respect de la vitesse autorisée sur les routes wallonnes (mené par la Cour des comptes).

Pour le suivi, la Cellule MIRA assiste les services pour élaborer les plans d'actions qui permettront de répondre aux recommandations issues de l'audit. Elle se charge également de vérifier annuellement l'état d'avancement de ces plans d'actions. Le suivi se fait au travers du tableau de bord de suivi coordonné par la DAI.

QUELQUES CHIFFRES

Fin 2025, ce tableau contenait **542** recommandations issues de **31** rapports. **61%** de ces recommandations sont rencontrées et les actions y relatives clôturées.

DÉPLOIEMENT DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE SUR LE DOMAINE COMMUNAL

Depuis 2024, le SPW Mobilité et Infrastructures collabore avec les huit agences de développement territorial (ADT) au travers d'un accord de coopération horizontale pour réaliser un projet de déploiement d'infrastructures de recharge lente sur le domaine communal. Celui-ci prévoit l'installation d'environ 1 600 bornes, soit près de 3 000 points de charge, afin de renforcer le maillage de proximité sur l'ensemble du territoire wallon.

L'objectif est de densifier le réseau de recharge, en milieu urbain comme rural, pour offrir aux citoyens une solution de recharge accessible partout en Wallonie. Un marché de concession a été publié à l'été 2025 avec une date de remise des offres au 1^{er} décembre. Une fois le concessionnaire désigné et notifié, les installations pourront débuter dans le courant du premier semestre 2026. Il s'agit du premier projet wallon d'ampleur, qui marque une étape clé vers une mobilité électrique décarbonée et accessible.



UN CONVOI TRÈS EXCEPTIONNEL

Un transport très exceptionnel a eu lieu entre les berges de Dinant et la centrale électrique d'Achêne. La cargaison ? Deux transformateurs de 7 mètres de haut, 21 mètres de long et plus de 5 mètres de large pesant chacun 500 tonnes. Chaque virage et chaque obstacle avait été anticipé ainsi que la fermeture temporaire tronçon par tronçon pour garantir la sécurité et le bon déroulement des opérations. Au final, le trajet de 14 km a pris 12 heures au convoi.



LES ESPACES SUBSIDIÉS : UNE ANNÉE CHARNIÈRE

En 2025, la direction des Espaces publics subsidiés, a été marquée non seulement par l'aboutissement des programmations en cours mais aussi par la transition vers un nouveau modèle d'accompagnement des communes.

Au total, **261** communes ont bénéficié d'un accompagnement sur plus de **800** projets instruits, représentant **400 MILLIONS** d'euros de subsides.

PIMACI¹ : des réalisations visibles sur le terrain

L'année 2025 a vu l'achèvement de **495** projets PIMACI, axés sur :

- Des liaisons cyclo piétonnes continues et sécurisées ;
- La requalification d'espaces piétons ;
- Des connexions intermodales renforcées.

Parmi les projets emblématiques, on peut citer :

- La reconversion d'un ancien tronçon ferroviaire entre Boussu et le futur parking de délestage, connecté au mobipôle de Saint Ghislain ;
- La liaison rue Ferrer – rue Montavaux à Frameries, améliorant l'accessibilité locale.

Ces aménagements contribuent à structurer le réseau cyclable, réduire la pression automobile et renforcer l'intermodalité.

¹ Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité

« Cœur de village » : renforcer les centralités locales

L'appel à projets destiné aux communes de moins de 12 000 habitants s'est poursuivi en 2025, avec **72** projets réceptionnés ou en exécution.

Parmi les exemples marquants :

- Marchin : l'ancienne place du village a été transformée en un espace piétonnier convivial ;



- Thimister Clermont : le centre historique a été reconfiguré, conciliant accessibilité, patrimoine et gestion des eaux.

Une transition structurelle majeure en 2025-2026

L'année 2025 a vu les cycles du PIC² et du PIMACI se clôturer, tandis que débute le FERI (Fonds extraordinaire régional d'investissement), un nouveau mécanisme régional de financement des investissements communaux.

Dans ce contexte, la direction évolue vers un rôle davantage centré sur :

- Le conseil ;
- La structuration des besoins ;
- Les choix techniques ;
- L'accompagnement jusqu'à la mise en service.

² Plan d'investissement communal

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



SPW
MOBILITÉ INFRASTRUCTURES
RAPPORT ANNUEL 2025