

Les nouvelles méthodes de financement du secteur routier en Région wallonne.

Jacques DEHALU

**Administrateur délégué de la Société wallonne de Financement
complémentaire des Infrastructures,
en abrégé « SOFICO ».**

Vanaf 1988 verlaat het Gewest het financieringsmechanisme van het type Wegenfonds en behoudt het enkel de klassieke budgettaire principes, die zijn gericht op de annaliteit.

Als gevolg daarvan zijn de geprogrammeerde investeringen voor het wegen- en waterwegennet drastisch gedaald. De sector wegen is een veelbetekenend voorbeeld. De financiering van nieuwe realisaties is ingestort en tegelijk vereist de slechte staat van het overgehevelde net een substantiële verhoging van het onderhoud.

Het antwoord van het Waals Gewest bestond in de decretale oprichting van de SOFICO, een onderneming van publiek recht die door het Gewest als bouwheer wordt aangesteld om de ontbrekende of niet-aangepaste schakels in het trans-Europees netwerk (TEN) te realiseren en te financieren, en vervolgens in te staan voor het onderhoud van het regionale wegen-en autosnelwegennet.

A partir de 1988, la Région abandonne le mécanisme de financement type Fonds des Routes et ne retient que les principes budgétaires classiques, axés sur l'annalité. De ce fait, les investissements programmés pour les réseaux de transport routes et voies d'eau connaissent une chute drastique. L'exemple du secteur routier est significatif. Non seulement le financement de nouvelles réalisations plonge, mais l'état dégradé du réseau transféré nécessite en corollaire d'augmenter substantiellement l'entretien. La réponse de la Région wallonne fut la création, par voie décrétole, de la SOFICO, une société de droit public à qui la Région transféra la maîtrise d'ouvrage pour réaliser et financer les maillons inachevés ou inadaptés du réseau transeuropéen (RTE), ensuite pour assurer l'entretien du réseau routier et autoroutier régional.

1 Une équation financière et organisationnelle inextricable

1.1 La régionalisation et ses impacts financiers

La régionalisation des compétences en matière d'équipements et de transports s'est effectuée en vertu de la loi de réformes institutionnelles du 8 août 1988.

Les moyens dévolus ont toutefois tenu compte des contributions sollicitées des nouvelles autorités régionales à titre de participation à l'effort, particulièrement conséquent, sollicité en vue de l'assainissement concomitant de la dette publique fédérale estimée à l'époque à plus de 131% du PNB, dans l'optique de la réduire au ratio de 60% de ce même PNB retenu dans le cadre des accords de Maastricht.

Les conséquences sur les matières transférées furent plus que sévères : alors que les montants dédiés au réseau routier dans son ensemble étaient, bon an mal an, de 320 millions d'euros avant la régionalisation, ceux-ci se sont vus réduits quasiment à la moitié de cette somme, soit 175 millions d'euros, au lendemain des transferts de compétences, tenant compte au surplus, de deux éléments défavorables additionnels :

- la croissance inexorable des masses budgétaires allouées à l'entretien ordinaire et extraordinaire d'un réseau conçu en 1970 et arrivé dorénavant à maturité, cet entretien passant de 15% (avant régionalisation) à plus de 65% (aujourd'hui) ;
- l'absence d'intégration, dans ces conditions, de l'impact des grands chantiers entamés du temps de l'autorité nationale pour réaliser les chaînons manquants et les goulets d'étranglements du réseau transeuropéen de transport.

Lorsque les premiers budgets de 1991 et de 1992 ont dû aborder cette problématique, il a été sérieusement envisagé de laisser les travaux dans l'état de chancres dans lequel l'Etat fédéral les avait laissés au moment du transfert des compétences : quelques ponts à l'abandon sur le tracé de l'A8 entre Bruxelles et Lille, un seul tunnel construit sur l'axe de l'E25/E40 à Liège qui aurait pu être affecté à la circulation purement locale, une ossature en béton sans tenant ni aboutissant sur le Canal du Centre à la hauteur de La Louvière et du Roeulx, particulièrement pénalisante au surplus pour l'habitat ambiant.

1.2 L'absence de réelles perspectives crédibles sur les bases existantes

Les alternatives qui s'offraient à l'époque étaient des plus simples :

- ou bien l'on mettait fin purement et simplement à ces grands chantiers dans les conditions qui viennent d'être exposées ;
- ou bien l'on continuait sur le rythme budgétaire dégagé au forceps en 1989 sur la base de 50 millions d'euros annuels, mais avec la perspective de ne pas pouvoir achever les

chantiers avant 2017, si pas à l'infini compte tenu des charges fixes qui étouffaient progressivement ces grands chantiers (litiges sans fin, faillite des entreprises, location de matériels inemployés, frais de stockage de pièces que l'on ne parvenait pas à placer les unes sur les autres, ...). Un tel report des échéances était évidemment inacceptable tant pour les populations riveraines qu'au regard des objectifs européens ;

- ou bien l'on empruntait « *tout-tout de suite* » (comme autrefois) pour faire face à des travaux estimés à 600 millions d'euros à l'époque : cette orientation devait toutefois être également écartée vu qu'elle aurait monopolisé, intérêts compris, des moyens supérieurs aux budgets d'investissements de plus ou moins 70 millions d'euros consacrés à l'ensemble du réseau routier et autoroutier (hors entretien), uniquement pour résorber les chaînons manquants en question ;
- ou bien l'on trouvait une ultime solution acceptable dans le cadre d'une formule qui n'accroisse pas l'enveloppe budgétaire péniblement reconstituée, mais manifestement insuffisante dans le cadre budgétaire traditionnel soumis aux contraintes de l'annualité.

1.3 Les pistes d'une solution soucieuse des équilibres

Au terme d'un cheminement particulièrement long (plus de deux ans) avec divers établissements financiers qui ont été consultés, et après des études de préféabilité et de faisabilité conduites avec certains de ceux-ci, et l'exploration de diverses solutions, un scénario s'est progressivement dégagé qui répondait cumulativement aux caractéristiques suivantes :

- **la réalisation accélérée des grands ouvrages**, sur la base de leur seul rythme technique et non plus en fonction des budgets, permettant d'économiser les charges fixes évoquées ci-dessus, d'obtenir des gains de productivité appréciables (rendement optimum obtenu des machines et personnels) et même la renégociation à la baisse des frais généraux et des bénéfices des entrepreneurs.

La problématique des charges fixes était la plus aiguë. Pour ne reprendre que deux exemples, pour les ascenseurs de Strépy sur le Canal du Centre auxquels une enveloppe annuelle de 15 millions d'euros était annuellement consacrée, pas moins des deux tiers de celle-ci partaient en charges fixes ; s'agissant de la liaison E25/E40, pas moins d'un tiers de l'enveloppe budgétaire qui lui était consacrée partait également en charges fixes !

- **des financements extérieurs à long terme** : vu la concentration des besoins de financement sur une plus courte période (de 6 ans) que requérait la réalisation accélérée des chantiers, il importait concomitamment d'obtenir des interventions européennes en direct, ainsi qu'un lissage des charges dans le contexte de financements extérieurs à long

terme qui, comme c'était le cas au niveau de la seule BEI à l'époque, autorisait des délais reportant l'amortissement du capital sur la période d'exploitation.

Ainsi, pendant la période de construction, cela autorisait de concentrer dorénavant les moyens budgétaires annuels de 50 millions d'euros directement dans les travaux, permettant, ce faisant, d'assurer le financement en fonds propres de quasiment la moitié du programme d'investissement de 600 millions d'euros ci-dessus déjà évoqué, l'autre moitié seulement devant être empruntée et remboursée, cette fois (sans difficulté), au travers des 50 millions d'euros rendus disponibles une fois les chantiers terminés.

- **une réduction additionnelle des masses à emprunter et la réduction consécutive des charges de financement** étaient aussi préconisées grâce à un assujettissement à la TVA.

Le non assujettissement des opérations à la TVA aurait inévitablement obligé d'emprunter lesdits montants à un moment où les moyens budgétaires étaient des plus limités ; par contre, l'assujettissement permettait le report de la charge de la TVA sur l'exploitation à un moment où les moyens financiers redeviennent disponibles, et renforçait les bénéfices du scénario envisagé.

- **le développement de ressources propres** dédiées aux infrastructures au terme de la première vague des chantiers. Ce développement était nécessaire car, une fois passée cette première vague, les moyens existants devaient être préalablement monopolisés pour l'amortissement des premiers emprunts et la gestion des premiers ouvrages ouverts à la circulation.

Pour réaliser ce scénario, avec toutes les caractéristiques qui viennent d'être énoncées, il a été considéré qu'il était au surplus inéluctable de procéder à une réorganisation administrative et fonctionnelle ambitieuse affectant l'organisation de la prise de décision et de l'attribution des chantiers ainsi que les mécanismes de financement des infrastructures, celui-ci devant désormais reposer sur des financements alternatifs aux mécanismes traditionnels de financement par les budgets publics.

Il fut décidé de transférer des compétences à une structure publique pour assurer dorénavant de la manière la plus optimale l'entière responsabilité d'autorité publique, veiller à la coordination indispensable entre les divers pouvoirs publics concernés, simplifier le cheminement administratif traditionnel des dossiers et donner toutes les impulsions nécessaires pour que les chantiers se terminent dans les délais et dans les budgets, en limitant autant que possible tous les écueils y attenants (notamment les contentieux).

La Société de financement complémentaire des infrastructures, en abrégé SOFICO, fut ainsi créée par un décret en 1994. L'on détaillera ci-dessous les processus de création et de développement de la société.

Les premiers résultats sont là pour prouver l'efficacité de la formule mise en place : alors que, sans la SOFICO, la réalisation du programme européen de chaînons manquants et de goulets d'étranglement ne pouvait être programmée au plus tôt qu'en 2017, avec elle, les premiers ouvrages auront été mis à la disposition des usagers en 2000 (E25/E40 et A8) et 2002 (Canal du Centre), et le remboursement des financements sera terminé au plus tôt et à de meilleures conditions.

2 Financement de projet

L'idée est donc de pouvoir compter, comme pour les infrastructures d'intérêt régional réalisées par la SOFICO dans le cadre du programme transeuropéen de transports, sur le mécanisme de financement largement éprouvé par la SOFICO, fondé sur le principe du financement alternatif.

Par financement alternatif, l'on entend le financement qui repose sur les flux de recettes générés par les infrastructures. Ce type de financement est alternatif aux moyens classiques de financement par les budgets publics.

Le financement pratiqué par la SOFICO permet en outre de mutualiser les flux de dépenses et de recettes générés par l'ensemble des infrastructures confiées à la SOFICO, y compris les flux en rapport avec les divers projets de valorisation progressive des moyens issus de la route.

L'innovation majeure de la réorganisation administrative intervenue par la création de la SOFICO fut d'intégrer la dimension microéconomique dans la définition des politiques publiques en matière de grandes infrastructures. C'est cette dimension microéconomique qui est au fondement du financement alternatif, celui-ci comptant sur les revenus attendus de l'infrastructure pendant sa durée de vie ou d'amortissement. Ainsi le financement d'un projet est fondé sur un plan de financement qui s'étale sur cette durée. Ce plan ramène au temps to l'ensemble des recettes et des dépenses de toute la durée, et permet ainsi de prendre les décisions, notamment d'emprunt, et donc de réalisation des investissements, sur la base d'une vision complète du rendement de l'investissement, tandis que, dans le cadre de la logique et des règles des budgets publics, la décision d'investir, et donc également le rythme des travaux en cours, dépend des disponibilités budgétaires de l'exercice annuel.

La logique microéconomique, que l'on appelle aussi le financement de projet, permet de démultiplier les ressources que la rareté des deniers publics et la discipline budgétaire imposée par les règles européennes rendaient improbables. De même ce mécanisme permet d'accroître l'efficacité d'utilisation des ressources déjà disponibles.

L'originalité de la solution réside dans la circonstance qu'elle permet, par la création d'une structure distincte, de réunir des instruments habituellement non disponibles pour une administration étatique centralisée : organes de décision de type entrepreneurial ; assujettissement à la tva ; gestion microéconomique d'une entreprise qui génère ses propres flux de recettes, permettant une gestion microéconomique de chaque projet et une globalisation de la gestion de l'ensemble des projets confiés à la société ; globalisation et gestion optimisée des ressources financières disponibles (capital, emprunts, recettes directes des projets, recettes de projets connexes par la valorisation du domaine public utilisé à des fins complémentaires de la fin première de l'infrastructure) ; optimisation des coûts des chantiers (réduction des charges fixes des chantiers, rendement optimum obtenu des machines et des personnels, abaissement des frais généraux et des bénéfices des entrepreneurs, etc).

L'ensemble de ces éléments (reprise des missions de l'Administration régionale et méthode d'action de type économique) sont la caractéristique d'un organisme de droit public chargé d'un service d'intérêt économique général.

3 Mise en place de structures adaptées

3.1 Création de la sofico

La Société wallonne de Financement complémentaire des infrastructures, en abrégé SOFICO, a été créée par un décret du Parlement wallon du 10 mars 1994, a-t-on vu.

La SOFICO est une personne morale de droit public dotée de la personnalité juridique. Elle est créée par le décret lui-même, en vertu de l'article 1er de celui-ci.

Le Parlement wallon a en réalité fait usage de l'habilitation qui lui est donnée par l'article 9 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, en vertu duquel les Communautés et les Régions, dans les matières relevant de leurs compétences, peuvent créer des services décentralisés, le cas échéant personnalisés, des établissements et des entreprises, et prendre des participations en capital. Lorsqu'ils utilisent cette compétence, les législateurs des Communautés et des Régions doivent régler eux-mêmes, outre la création de l'organisme ou de l'entreprise, sa composition, sa compétence, son fonctionnement et le contrôle sur celui-ci. C'est la raison pour laquelle le décret du 10 mars 1994 règle le fonctionnement de la SOFICO de manière minutieuse et détaillée, conformément à la jurisprudence de la section de législation du Conseil d'Etat.

Il y a lieu de préciser que la SOFICO n'est pas une société anonyme, contrairement à ce qui est souvent affirmé. S'il s'agit bien d'une société, dotée d'un capital social, son encadrement juridique est intégralement déterminé par son décret fondateur et par ses statuts. Ces derniers sont fixés par le Gouvernement wallon. La société ne relève pas du Code des sociétés. Il s'agit au sens plein du terme de ce qu'on appelle une société sui generis. Ce

statut juridique est celui qui permet le mieux d'adapter la société aux besoins, en constante évolution, de l'Union européenne et de la Région wallonne.

La présence des Directeurs généraux de l'Administration au sein du Conseil d'administration et d'un Comité de coordination technique SPW/SOFICO composé d'administrateurs et des fonctionnaires généraux de l'Administration permet d'assurer l'interface indissociable entre les organes de la SOFICO et les divers services régionaux selon la philosophie et les modalités détaillées ci-après.

3.2 L'assistance technique du Service public de wallonie (SPW)

La société bénéficie en vertu de son décret fondateur de l'assistance technique des services du Gouvernement wallon et ce dernier est autorisé à mettre du personnel de ses services à la disposition de la société par application des règles relatives aux missions, suivant les modalités fixées par lui. Dans certaines conditions, la société peut également engager du personnel contractuel propre.

Par ailleurs, le 9 mars 1995, la Région wallonne et la SOFICO ont conclu un « protocole d'accord relatif à l'assistance technique accordée par les services du Gouvernement wallon à la société wallonne de financement complémentaire des infrastructures ».

Le protocole rappelle que, pour accomplir sa mission, la SOFICO bénéficie de l'assistance technique des services du Gouvernement et définit le cadre général de l'assistance technique fournie par la Région à la SOFICO.

La philosophie du Gouvernement wallon a été de ne pas reconstituer une structure lourde, en redondance avec l'administration, à l'instar de ce qui a prévalu du temps du Fonds des Routes, mais, au contraire, d'agencer un mode de collaboration optimal entre la société et les services du Gouvernement (principalement ceux des Directions générales des Routes et Voies hydrauliques) agissant chacun sous leur propre responsabilité. Cette formule souple présente l'avantage d'autoriser la société à réaliser son objectif social avec un personnel en nombre limité. La SOFICO a donc vocation d'être une structure d'impulsion constituée d'effectifs restreints, mais spécialisés, en fonction des sphères de compétences rentrant dans le champ d'activités de l'organisme.

L'essentiel des prestations opérées dans le cadre des compétences confiées à la SOFICO est donc réalisé au travers des concours technique et administratif des services de la Région wallonne.

En outre, le personnel dont la SOFICO dispose pour ses propres tâches est essentiellement constitué d'agents de la fonction publique (Service Public de Wallonie, Régie des Bâtiments,...) spécialisés dans les diverses compétences de la SOFICO et qui ont été mis à

disposition de la société par voie de dispense de service pour l'exercice d'une mission d'intérêt général.

C'est ainsi que, pendant la période de construction et d'exploitation des ouvrages qu'elle réalise dans le cadre des compétences confiées, les directions territoriales et techniques se chargent toujours d'établir les estimations et les cahiers des charges, de lancer les soumissions et de proposer l'attribution des marchés dans le respect des règles applicables aux marchés publics.

Compte tenu des enjeux environnementaux particulièrement complexes identifiés dans le cadre des compétences exercées, la SOFICO peut aussi décider de s'associer les services de la Direction générale de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, de la Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement, de la Direction générale des Technologies nouvelles, de la Recherche et de l'Energie, ainsi que ponctuellement de tous autres services départementaux requérables sur simple injonction.

3.3 Comité de coordination technique

Le Comité de Coordination technique est une instance qui se justifie par l'organisation spécifique de la Sofico et dont la finalité n'est pas de prolonger nécessairement la collaboration obtenue du SPW dans le cadre de l'assistance technique. Sa composition n'est d'ailleurs pas définie par référence exclusive à l'Administration. Son rôle est plutôt d'aider les administrateurs à mesurer les conséquences ou les implications des décisions à adopter. Elle doit trouver son sens pour certains dossiers, particulièrement importants ou délicats, ainsi qu'à l'échelle d'orientations générales. Elle est destinée à mettre tout particulièrement en évidence les conséquences et implications des décisions, notamment :

- au niveau de la mise en oeuvre concrète des orientations stratégiques retenues par le Gouvernement wallon, communément appelées « orientations tactiques » ;
- par l'évocation des alternatives techniques envisageables dans les dossiers examinés, en permettant d'optimiser la réduction des coûts et sans porter atteinte aux critères de qualité ;
- par la mise en évidence des aspects organisationnels que les décisions en projet impliquent ;
- en mettant en regard les décisions à adopter avec les orientations retenues par les autorités régionales dans des domaines connexes (implications financières, environnementales, économiques, etc..).

4 Principe d'intégration

Appliquant ses propres mécanismes de décision et de fonctionnement, la SOFICO est néanmoins et à l'évidence un pouvoir adjudicateur et applique, comme l'aurait fait l'administration, les règles applicables aux marchés publics pour attribuer les marchés de réalisation des infrastructures. Elle recourt à cette fin aux services du SPW (Service Public de Wallonie), qui prépare les dossiers d'attribution, et qui dirige l'exécution des marchés, et elle a conclu avec la Région un Protocole d'assistance technique qui organise leur collaboration. Le recours, aux services de l'administration établit clairement que la création de la SOFICO s'inscrit dans un processus de réorganisation administrative. Dès lors en effet que la société est destinée à offrir à la Région des mécanismes de décision adaptés à la gestion d'un ensemble intégré de projets, ainsi que la possibilité de recourir à des ressources et à des mécanismes financiers auxquels ne peut recourir une administration, il n'y avait aucune nécessité en revanche de créer des services de préparation et d'exécution des dossiers, vu que ceux-ci existaient au sein de l'administration et disposaient de toutes les compétences requises.

C'est ainsi que la SOFICO est intégrée dans le fonctionnement administratif des autorités publiques, sans préjudice bien entendu de ce qui fait sa raison d'être, à savoir son autonomie de décision et la souplesse de la structure pour répondre à ses objectifs d'efficacité et d'efficience.

5 Efficacité et efficience

Le résultat bénéfique de ce système sur les services de la Région sont :

- leur participation à un système globalement plus efficace et par conséquent une motivation accrue des services et des agents vu l'élargissement des perspectives de travail;
- l'accroissement des moyens financiers disponibles ;
- par conséquent, l'augmentation sensible du nombre de projets qui peuvent être réalisés, comme la réalisation des chaînons manquants du réseau transeuropéen en a été la démonstration spectaculaire.

La Sofico est également chargée d'intégrer dans ses calculs les nouveaux objectifs qui résultent des nouveaux enjeux sociétaux en termes de mobilité, d'aménagement du territoire, de sécurité et environnementaux. Elle ne peut le faire efficacement sans concertation étroite avec tous les niveaux de pouvoirs concernés (locaux, régionaux, fédéraux et européens).

Ce principe d'intégration – verticale et horizontale – qui doit dorénavant régir l'action de la société lui permet de mettre en place les outils de mesure les plus appropriés pour assurer les meilleurs choix et les programmations les plus harmonieuses en la matière.

La mise en œuvre des nouvelles missions est appelée à se développer progressivement - en commençant par les priorités - et, donc, à s'inscrire dans une perspective à long terme. Tant la Région que la Sofico doivent en effet pouvoir compter sur la cohérence et la pérennité des mécanismes indispensables à l'élaboration d'une stratégie de gestion des infrastructures dans le temps et dans l'espace.

6 Impacts micro et macro-économiques

L'analyse de la rentabilité socio-économique doit apporter la vérification que les dépenses à consentir pour construire puis exploiter les ouvrages envisagés vont bien générer pour la collectivité des avantages pour compenser les coûts à consentir. L'analyse doit d'ailleurs se faire non seulement au niveau des projets eux-mêmes (point de vue microéconomique), mais également du regard des effets multiplicateurs sur l'économie régionale (point de vue macroéconomique).

Des analyses coûts/bénéfices ont de ce fait systématiquement accompagné tous les projets qui ont été envisagés. Par ailleurs, la Région wallonne s'est employée à dégager les impacts des politiques menées sur l'économie régionale. La SOFICO est à ce titre une des premières utilisatrices d'un logiciel REMI/IWEPS mis en place à cet effet par les autorités régionales. Les conclusions sont toutes concordantes.

6.1 Des taux de rendement interne particulièrement importants

Ce type d'analyse de nature « socio-économique » doit emporter la conviction que les efforts (financiers et autres) à consentir par la collectivité vont générer pour elle des avantages supérieurs aux inconvénients à supporter.

Tout observateur avisé ne peut être que frappé à la lecture des résultats dégagés par les bureaux d'études. Malgré l'ampleur des moyens nécessaires, les taux de rendement interne, en cas de réalisation de l'ensemble des chaînons manquants identifiés sur le territoire régional, resteraient particulièrement élevés – le taux moyen serait de l'ordre de 17,5% -, de loin supérieur au coût d'opportunité du capital.

L'ampleur des coûts, malgré l'utilité évidente des ouvrages à réaliser, était l'obstacle qui avait reporté toute décision de réalisation de tout chaînon manquant en Wallonie jusqu'à la régionalisation des compétences relatives aux infrastructures de transports en 1989. L'incorporation des taux de rendement interne dans la prise de décision – propre à une logique microéconomique de gestion de projet - a permis une approche radicalement différente de l'opportunité économique de réaliser un investissement et d'y affecter des ressources publiques.

6.2 Evolution de trafic surprenantes

Depuis son ouverture à la circulation, pas moins de 250 millions d'usagers ont traversé, dans des conditions de sécurité optimale, la liaison E25/E40 selon une fréquence de 72.664 véhicules en moyenne par jour et dépassant fréquemment les seuils de saturation de 70.000 véhicules/jour. Les quais de la dérivation longeant la Meuse à Liège se trouvent délestés, en grande partie, du trafic de transit qui polluait les riverains, la résorption définitive des nuisances dépendant, d'après le bureau STRATEC, de l'achèvement du « ring liégeois » avec la réalisation du dernier tronçon « Cerexhe-Heuseux-Beaufays » bientôt programmé.

L'A8 (E429) obtient lui-aussi un score plus qu'honorable avec 20.000 véhicules/jour de moyenne, des zonings périphériques arrivant à saturation, et un marché du résidentiel qui se développe. Cet axe constitue également une alternative plus qu'intéressante à l'E19 passant par Mons ou à l'A17 passant par Courtrai pour aller vers la France.

Le canal du Centre, grâce à l'ascenseur hydraulique de Strépy-Thieu, permet le franchissement de la crête de partage de 73 mètres entre les bassins scaldéen et mosan en moins de 7 minutes et a enregistré une augmentation des capacités qui y transitent et qui frisent les 2,2 millions de tonnes en croissance de 900% par rapport au trafic enregistré jusqu'à l'ouverture à la navigation de l'infrastructure. Son ouverture a concomitamment permis au trafic enregistré sur le canal Charleroi-Bruxelles de croître de plus de 80%.

Les performances déjà atteintes sont à la hauteur des attentes des usagers mais aussi, comme on va le voir, des entreprises, ce qui montre l'impérieuse nécessité de poursuivre de tels projets avec la même résolution et dans le cadre de la même solution institutionnelle que celle qui a permis les réalisations spectaculaires de la Région wallonne depuis 1994.

6.3 Nouvelles opportunités offertes aux entreprises

- La croissance attendue des entreprises

La SOFICO, avec la collaboration des Intercommunales de développement économique et des Chambres de commerce, a lancé des enquêtes auprès de 5202 entreprises riveraines à l'effet d'appréhender les répercussions de la réalisation des chantiers programmés sur leurs activités. Les résultats ont été par la suite analysés par l'Institut wallon de l'Evolution, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS). Les impacts sont exprimés selon un pourcentage fixé en fonction des réponses favorables. Les résultats obtenus confortent au final, en terme de tendances, ceux qui ont été dégagés des statistiques des trafics :

	Ideta(*)	Igretec/Bepn(**)	SPI+(***)	(****)
1. Amélioration des approvisionnements et expéditions	75%	61%	64%	73%

2. Prospection de nouveaux clients	56%	50%	38%	67,7%
3. Augmentation des activités actuelles	33%	43%	36%	47%
4. Nouvelles activités	17%	21%	15%	27%
5. Agrandissement des installations	21%	14%	21%	14%

(*) Uniquement secteur industriel (**) Tous secteurs - Respectivement : Industries (***),
Tourisme et Horeca (****)

Une analyse conjointe des réponses aux questions 2 à 5 relatives à l'impact positif immédiat de l'achèvement de l'E420 en particulier, a été effectuée par les services de l'IWEPS et a permis d'apprécier combien d'entreprises au total prévoient une expansion de leurs activités. Les résultats suivants ont été obtenus : un motif d'expansion au moins : 56% ; deux motifs : 41% ; trois motifs : 22% et quatre motifs : 8%.

- L'enjeu de l'intermodalité

L'extrême proximité de la liaison E25/E40 avec d'autres modes de transports, a motivé la SPI+ et les services de l'IWEPS a analyser la propension de leurs interlocuteurs à utiliser diverses formes de transport combiné. Les résultats sont exprimés en pourcentage d'entreprises qui jugent ces possibilités « moyennes à importantes ». Le taux relativement important de réponses positives montre que les efforts déployés pour générer l'intermodalité, à la condition d'être bien concertés, sont de nature à susciter le phénomène.

	Industrie	Services	Tourisme et Horeca
Liaison E25/E40 – Liaisons ferroviaires (future gare TGV - Angleur)	47%	94%	69%
Liaison E25/E40 – réseau aérien (aéroport de Bierset, ...)	45%	96%	72%
Liaison E25/E40 – réseau fluvial (port de Liège, ...)	24%	77%	45%

6.4 impacts déterminants sur les économies de l'ensemble des régions du pays

Se pose également la question de la cohérence d'ensemble des projets sur le plan macro-économique. L'analyse, qui a été effectuée par l'IWEPS, tente de dégager les diverses impulsions données à l'économie wallonne pour un montant d'investissements d'une ampleur comparable à ce qui a déjà été réalisé par la Sofico.

Abaisser les coûts des transports et améliorer les gains de temps génèrent une multitude d'effets induits qui améliorent la compétitivité des entreprises régionales, rendant les produits importés et exportés moins chers, élargissant le marché du travail, rendant les acteurs plus mobiles et accessibles, ce qui améliore le « matching » entre la demande et l'offre du travail.

Les résultats dégagés ne se limitent pas aux seuls « effets keynésiens » associés aux programmes d'investissement et d'exploitation, mais portent également sur l'impact de long terme lié à l'amélioration des conditions de transport et en particulier à la réduction de leur coût. Les constats de l'IWEPS à cet égard nous interpellent non seulement par les perspectives positives et plus que tangibles sur l'emploi et l'économie en Wallonie, mais également par les répercussions non moins significatives pour les autres régions du pays :

- en proportion de l'emploi initial, c'est sans surprise en Wallonie que l'effet est plus marqué : la hausse de l'emploi atteindrait 0,39%. Ensuite vient la Flandre avec + 0,10% et Bruxelles avec + 0,07% ; l'effet sur l'emploi dans le pays est la somme des effets régionaux : il culmine à 8.000 emplois nouveaux durant les chantiers et atteint un régime de croisière d'environ 5.300 emplois récurrents après l'achèvement de la phase d'investissement (résultant de la baisse des coûts du transport et, dans une moindre mesure, de l'exploitation des chantiers finis) ; ceux-ci se répartissent à part égale entre le nord et le sud du pays ;
- les ordres de grandeurs seraient similaires lorsqu'on s'intéresse au produit régional brut. A long terme, une hausse de 0,38% est obtenue en Wallonie, 0,08% en Flandre, 0,06% à Bruxelles et 0,15% pour l'ensemble du Royaume. A court terme, l'effet maximal culmine à 0,038% au pic d'investissement.

Les impacts des travaux sur l'économie régionale apparaissent extrêmement importants, sinon déterminants, et n'ont pas de quoi étonner lorsque l'on sait que la Wallonie se trouve toujours en phase de reconversion depuis la fermeture de ses charbonnages et la profonde restructuration de sa sidérurgie.

L'on ne peut, non plus, se priver de mettre en exergue les retombées collatérales extrêmement favorables pour les autres pouvoirs régionaux et même fédéraux (au travers, dans ce dernier cas, des cotisations sociales, tva et autres impôts récoltés au travers de cette dynamique additionnelle) ; on chercherait en vain qui n'est pas gagnant dans l'opération.

7 Perspectives d'avenir

La logique mise en œuvre vise à l'achèvement rapide du programme européen de résorption des derniers chaînons manquants et goulets d'étranglement identifiés sur les cartes du réseau transeuropéen de transport.

Par ailleurs, soucieuse de l'état du réseau déjà construit, la Région wallonne a également sollicité en 2003 la Sofico pour la réhabilitation en urgence des autoroutes E411 et E25 atteintes du phénomène de « punch out », à peine de fermeture de ces

infrastructures. Le taux de rendement particulièrement élevé de cette réhabilitation opérée en moins de 18 mois – pas moins de 33,5% ! – montre à quel point l'entretien de notre réseau apparaît primordiale. Fort des premiers résultats acquis et dans le contexte de crise systémique que nous connaissons depuis juillet 2008 - laquelle appelle une réponse notamment par la relance de l'emploi -, le Gouvernement wallon souhaite associer la Sofico de manière plus structurelle à la réhabilitation de son réseau.

Les enjeux l'imposent tant le réseau routier joue un rôle capital dans l'attractivité de la Wallonie et constitue un facteur essentiel de son développement économique et de l'amélioration du cadre de vie de ses habitants.