

Vers une meilleure coordination des chantiers

Matteo GASTOUT,

Conseiller

En 2024, en Région wallonne, ce sont **plus de 100 000 chantiers qui ont été créés sur la plateforme Powalco pour 3 441 dossiers d'appel à coordination** (dont 661 créés par les communes). En pratique, cela signifie autant de chantiers prenant place sur les voiries communales (en grande majorité) et régionales et générant une série d'obligations pour les pouvoirs locaux. De la prise en compte de ces obligations découlent autant de bonnes pratiques.

À travers cet article, écrit sur la base d'exemples de bonnes pratiques transmis par l'Association des Gestionnaires de Réseaux wallons (AGRW), nous entendons **mettre en avant des retours d'expériences positifs et en déduire les clés pour une bonne collaboration entre acteurs.**

I. Le cadre juridique

Le décret du 30 avril 2009 relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers sous, sur ou au-dessus des voiries ou des cours d'eau (ci-après : décret du 30 avril 2009), pleinement entré en vigueur en Wallonie le 1^{er} avril 2018, a profondément réformé la gestion des chantiers sous, sur et au-dessus des voiries et cours d'eau. Il vise principalement à renforcer la sécurité, préserver le domaine public et améliorer la coordination entre les différents acteurs impliqués, notamment les gestionnaires de voirie (GDV) et les gestionnaires de câbles et canalisations (GCC). Ce texte entendait être une réponse à la nécessité d'un encadrement des ouvertures de voiries et du travail à proximité des câbles et canalisations.

Avant ce décret, aucune règle harmonisée ne permettait de gérer efficacement la coexistence des multiples travaux sur la voie publique, générant des difficultés pratiques et des risques importants (notamment en matière de sécurité). Le décret du 30 avril 2009 instaure un cadre juridique unifié, imposant aux acteurs une coordination obligatoire via une plateforme informatique dédiée, Powalco, qui centralise la programmation, la coordination, les

demandes d'autorisation, et la gestion des chantiers. La plateforme Powalco est devenue une base de données incontournable et son utilisation est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2017¹. En plus de centraliser les informations relatives aux chantiers, elle permet une gestion et un suivi efficace de ses différentes étapes. Sa récente mise à jour entend pousser encore plus loin la visibilité de ce flux².

Fruit de nombreux compromis, le décret du 30 avril 2009 répond aux besoins spécifiques d'acteurs aux intérêts parfois divergents (GDV et GCC notamment). Le décret vise à clarifier et faciliter une communication transparente entre chacun, en imposant notamment des obligations de programmation et de coordination des chantiers. Ces mesures avaient pour objectifs la sécurisation des chantiers, une diminution des coûts et une limitation des ouvertures répétées de la voirie. Ce cadre structuré remplace l'organisation antérieure, souvent fondée sur la bonne volonté des acteurs (complétée par un Code de bonnes pratiques et des règlements communaux insuffisamment robustes pour permettre la bonne coordination des acteurs), par une pratique réglementée et uniformisée, assurant un fonctionnement optimal des interventions sur le domaine public wallon.

Malgré les avancées notables introduites par le décret, certaines difficultés subsistent dans son application. Après six années d'entrée en vigueur, une première évaluation a été conduite pour en améliorer l'efficacité. En tant que membre de la Commission de coordination des chantiers³, l'Union des Villes et Communes de Wallonie a travaillé dans ce contexte à remonter les difficultés rencontrées par les communes, sur le terrain et à représenter les intérêts de ses membres.

II. La collaboration entre GDV et GCC, les rôles de chacun

Les communes, en tant que gestionnaires de voiries et de cours d'eau, occupent une position centrale dans la gestion des chantiers prenant place sur leur domaine. Le décret wallon du 30 avril 2009 impose une coordination obligatoire pour tout chantier impactant la voirie ou les cours d'eau, afin de limiter les réouvertures répétées du domaine public. En effet, une fois les travaux coordonnés réalisés, une période de gel de deux à cinq ans interdit toute nouvelle intervention sur la zone (périmètre du chantier), sauf dérogation dûment motivée du GDV ou dans d'autres cas déterminés de façon réglementaire. Cette période de gel s'étend à cinq ans pour les chantiers soumis à Qualiroutes⁴. Dans les cas où la commune elle-même serait à l'origine du chantier, il est donc primordial de lancer un appel à coordination pour ensuite pouvoir se prévaloir de cette zone de gel.

Certains travaux sont toutefois dispensés de coordination, notamment : les interventions urgentes (fuites, affaissements), les travaux de faible ampleur (en ce compris les raccordements), ou ceux imposés par décision judiciaire, par exemple (art. 10, 12 et 19 du décret et de l'AGW du 20.3.2015 relatif aux dispenses prévues aux art. 10, 12 et 19 du décret du 30.4.2009 relatif à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers sous, sur et au-dessus des voiries ou des cours d'eau).

Lorsqu'une coordination est requise, le décret décrit la procédure à suivre : une demande est introduite sur Powalco au moins quatre mois avant le début du chantier. Après un échange d'informations et une (ou plusieurs) réunion(s) de coordination, un coordinateur-pilote est désigné pour la coordination, l'élaboration et l'introduction d'un dossier de demande d'autorisation d'exécution de chantier⁵. Le dossier final est transmis au GDV, sous la forme d'une demande d'autorisation. La programmation des travaux, réalisée en amont, permet d'identifier les acteurs concernés et de préparer la coordination des chantiers, notamment pour éviter les conflits entre différents travaux et optimiser l'usage du domaine public.

¹ Décr. 30.4.2009 rel. à l'information, la coordination et l'organisation des chantiers sous, sur ou au-dessus des voiries ou des cours d'eau, art. 43 et 44.

² Matteo Gastout, « Mise à jour de la plateforme Powalco », 23.9.2025 - <https://www.uvcw.be/voirie/actus/art-9722>

³ La Commission de coordination des chantiers est un organe composé de gestionnaires de voiries (voiries communales, régionales, cours d'eau, etc.), de représentants des gestionnaires de câbles et canalisations (GCC), ainsi que d'entrepreneurs. Ses missions sont variées : elle contrôle l'accès sécurisé à la plateforme d'échange d'informations, évalue la mise en œuvre du décret, propose et supervise le Comité technique, statue sur les recours et les saisies sur cautionnement, et participe à l'élaboration des textes relatifs au décret. En outre, « Il est prévu qu'après cinq années d'application de la nouvelle réglementation, la Commission de coordination des chantiers mène une évaluation du cadre juridique et des outils mis à disposition des opérateurs privés et publics dans ce secteur, ce qui donnera l'occasion de revenir sur ce sujet » (Question écrite du 16.1.2023 de Diana Nikolic à Christophe Collignon, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville (212 (2022-2023))) sur l'évaluation et le développement de la plateforme Powalco.

⁴ Le cahier des charges type Qualiroutes est applicable pour tout marché de travaux d'infrastructures routières qui relève de pouvoirs locaux et qui est subsidié par la Région wallonne.

⁵ Les coûts liés à cette fonction sont répartis entre les participants, soit d'un commun accord, soit selon un barème forfaitaire fixé par la Commission de coordination des chantiers (décr. 30.4.2009, art. 15, § 5).

Dans le cadre d'un chantier de voirie incluant un GCC, la commune peut, outre l'autorisation d'exécution de chantier, délivrer différents types d'autorisation : le cas échéant, une permission de voirie⁶ et, dans tous les cas, un arrêté du bourgmestre encadrant la signalisation temporaire et les mesures de sécurité autour du chantier⁷.

En parallèle de ces obligations de coordination, le décret impose également aux GCC et aux GDV un ensemble d'autres obligations techniques : réalisation d'un état des lieux à l'entrée et en sortie du chantier (reportage photos recommandé), remise des plans de récolement, et, d'ici avril 2028, la vectorisation de toutes leurs infrastructures. Ces obligations sont essentielles pour garantir la traçabilité et la sécurité des interventions.

En pratique, si le décret prévoit une chronologie bien précise pour le développement de cette coordination, il existe une série de « bonnes pratiques » informelles annexes et complémentaires, qui contribuent directement au bon déroulement de cette coordination. En outre, la programmation qui a lieu en amont de la coordination doit permettre de circonscrire au mieux les acteurs concernés par le chantier qui fera l'objet de la coordination.

III. Retours de terrain : les enseignements de deux chantiers exemplaires

Cet article est pour nous l'occasion d'illustrer la coordination des chantiers à travers deux exemples de terrain. Chacun témoigne de bonnes pratiques en la matière et reflète de manière représentative la réalité des chantiers impliquant communes et GCC.

Ces retours de terrain sont le fruit d'un travail de réflexion conjoint entre l'AGRW et l'UVCW. Les cas présentés ci-dessous proviennent d'une base de données constituée par l'AGRW à partir des retours de ses membres. Ces chantiers coordonnés, considérés du point de vue des GCC comme des « chantiers exemplaires », ont servi de point de départ à cette analyse. À travers les témoignages qui suivent, nous avons souhaité recueillir le regard des GDV communaux afin de le confronter à celui, plus technique et souvent positif, des GCC. Voici ce qu'en disent les communes.

⁶ V. à ce sujet notre fiche focus dédiée : « Les occupations privatives de la voie publique », <https://www.uvcw.be/voirie/focus/art-2303>

⁷ Décr. 19.12.2007 rel. à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, art. 10, § 1^{er}.





1. FRÉDÉRIK BOTIN, ÉCHEVIN DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRAVAUX SUBSIDIÉS (CINEY): UNE ANTICIPATION MAXIMALE, LE RÔLE CENTRAL DE LA COMMUNE

Au sein de la Ville de Ciney s'est récemment posée la problématique d'un manque de puissance pour installer une nouvelle zone d'activité économique et répondre au besoin croissant des entreprises (notamment au niveau des bornes de recharge et de l'électrification induite par la décarbonation des processus industriels). En ce sens, à la suite d'une concertation avec Ores, il a été décidé de réalimenter la zone (via une station Elia « upgradée »).

Afin d'atteindre cet objectif, il y a eu d'importantes discussions en ce qui concernait le tracé des nouveaux câbles avec notamment la possibilité de contourner le centre-ville. Vu l'état du réseau haute tension vieillissant, il est apparu pertinent de réaliser une sorte d'« autoroute de l'électricité », qui permettrait un raccordement de toutes les cabines haute tension de la ville, ce qui aura pour conséquence que Ciney devienne une des premières communes wallonnes à bénéficier d'un réseau haute tension entièrement modernisé et adapté aux défis futurs.

Trois clés d'organisation essentielles ont été identifiées dans le cadre de ce chantier. La première réside dans l'anticipation et la planification proactive du chantier. Ce projet est unanimement reconnu comme un exemple réussi où Ores, les entrepreneurs, la Ville et les riverains se sont accordés sur une vision à long terme. Cette anticipation, réalisée bien avant la création du « dossier Powalco », a permis de coordonner efficacement les interventions et de prévoir les budgets, notamment pour les bureaux d'études. Cette démarche, adaptée au cas par cas selon l'importance des travaux, est systématisée, notamment pour les chantiers communaux impliquant des opérations de raclage-pose, où il est avantageux de coordonner les interventions pour éviter de refaire plusieurs fois le même travail.

Par ailleurs, la Société wallonne des Eaux (SWDE) a été associée en amont à la réflexion relative au tracé des nouveaux câbles, afin d'évaluer l'opportunité de profiter de l'ouverture des voiries pour procéder au renouvellement de certaines conduites d'eau. Cette concertation précoce s'inscrit dans la volonté globale de coordonner au maximum les interventions des différents gestionnaires et d'optimiser l'impact des travaux sur l'espace public. Après analyse technique de son réseau, la SWDE a décidé de procéder au renouvellement d'une portion ciblée de conduite située sur le tracé concerné. Toutefois, pour des raisons techniques, il n'a pas été possible d'exécuter simultanément les travaux de pose des câbles par Ores et ceux de renouvellement de la conduite d'eau. Néanmoins, cette coordination en amont a permis d'anticiper les interventions et surtout de mutualiser la réfection définitive de la voirie entre Ores et la SWDE. Cette approche a permis d'éviter une seconde dégradation complète de la chaussée, de réduire les nuisances pour les riverains et les usagers, et d'optimiser les coûts globaux liés à la remise en état. Elle illustre concrètement l'intérêt d'une planification concertée entre gestionnaires de réseaux, même lorsque les travaux ne peuvent être réalisés en parfaite simultanéité.

La deuxième clé est la concertation et la collaboration étroite entre tous les acteurs impliqués. Un dialogue constant entre la police, Ores, la Ville, les services de mobilité (notamment TEC) et de travaux, les entreprises, les écoles et autres parties prenantes, a permis d'établir un mode opératoire gagnant-gagnant. À ce sujet, il est rapporté que : « Dans le cadre de la réalisation de l'autoroute de l'électricité, on a eu vraiment un dialogue intéressant entre la police, Ores et la Ville dans une idée un peu gagnant-gagnant dans la façon de mettre en œuvre le chantier. On a anticipé de façon importante et on a expliqué quelles étaient toutes nos contraintes.

[...] On a divisé la totalité du chantier (traversée de la ville de Ciney) en une série de sections, chacune associée à des contraintes et un "temps-homme" pour la réaliser. On a commencé par les zones les plus compliquées [...]. Par exemple, en août, période plus propice, on peut dévier les bus et il y a moins d'écoles et de mobilité. Cela a permis d'établir un planning un peu idéal». Cette concertation a également permis d'éviter des catastrophes en termes de mobilité, en anticipant l'impact des travaux sur d'autres chantiers en cours ou à venir.

La troisième clé d'organisation repose sur la communication transparente et l'information donnée aux riverains. Plusieurs réunions publiques ont été organisées avec la participation d'Ores pour expliquer le pourquoi des travaux, leur finalité et la philosophie adoptée. Cette démarche pédagogique s'est accompagnée de la production de vidéos explicatives réalisées avec le gestionnaire de réseau, détaillant la manière dont les tranchées sont creusées et les câbles posés. «On remarque que quand on explique aux gens pourquoi et comment on fait les choses, l'acceptabilité est beaucoup plus importante que de simplement mettre un avis dans la boîte aux lettres une semaine avant». Cette collaboration entre le service Communication de la Ville et celui d'Ores a considérablement augmenté l'acceptabilité des travaux par les habitants, réduisant les contestations au minimum.

Enfin, une quatrième dimension, plus discrète mais tout aussi importante, concerne le suivi et la coordination continue des travaux. La Commune, même si elle ne finance pas directement le chantier, assure en effet un suivi régulier, organise des réunions hebdomadaires informelles avec les surveillants et reste un interlocuteur privilégié pour les différentes parties. Cette présence permet de gérer efficacement les détails pratiques, tels que le placement des poubelles, la distribution du courrier ou encore le passage quotidien d'une infirmière, durant l'exécution du chantier. «Dans le cadre de l'autoroute de l'électricité, Ores est le coordinateur-pilote, mais la commune assure le suivi global. Il est important d'avoir une personne de contact à la commune et chez chaque impétrant»; généralement, chaque gestionnaire (Ores, SWDE, etc.) mobilise les mêmes surveillants pour l'ensemble de ses propres chantiers, ce qui facilite le suivi et la coordination.

Ainsi, ce chantier exemplaire démontre que réussir un projet de grande ampleur passe par une organisation rigoureuse fondée sur une anticipation précoce, une concertation approfondie entre tous les acteurs, une communication claire et pédagogique avec les riverains, et un suivi attentif durant toute la durée des travaux. Ces principes sont

parfaitement transposables à d'autres projets (en fonction de leur ampleur évidemment), contribuant à une meilleure coordination, à une gestion optimisée des contraintes, et à une acceptation plus large des interventions par la population.

2. ALAN FORIEZ, DIRECTEUR DU SERVICE TRAVAUX (HENSIES) : UNE BONNE COORDINATION POUR UNE REMISE EN ÉTAT OPTIMALE

Dans le cadre d'un chantier mené par Ores pour la pose de nouvelles canalisations de gaz, un problème est apparu en lien avec un égouttage qui n'était plus raccordé. Fait notable, Ores et la Commune faisaient appel à la même entreprise dans le cadre de leurs marchés respectifs (marché « stock » pour la Commune), ce qui a facilité une coordination rapide et efficace entre les deux parties. Cette situation a permis une répartition claire des responsabilités : Ores a pris en charge la réfection de sa partie de tranchée, tandis que la Commune a assuré le rétablissement de l'égouttage, la reconstruction de la fondation et la remise en béton d'une portion plus étendue que celle qui aurait été exigée dans le cadre de l'intervention d'Ores seul.

La coordination ne s'est véritablement enclenchée qu'à partir du moment où la situation a été découverte sur le terrain. À l'origine, Ores était censé refaire uniquement la dalle impactée par ses travaux. Toutefois, après une inspection des lieux, la Commune a constaté que l'état général de la dalle béton dans le secteur, notamment à proximité du carrefour concerné, était plus préoccupant que prévu.

En pratique, l'entrepreneur n'a pas remblayé l'ensemble de la zone, se limitant à ce qui était nécessaire afin de permettre la pose du nouvel égouttage.

La portion de voirie investie par Ores ne représentait qu'un angle, « un simple triangle, dans une dalle déjà affaiblie par la présence de joints de dilatation ». Afin d'éviter des réparations fragmentées, et dans une logique de durabilité, la Commune a pris l'initiative de rénover l'ensemble de la dalle. L'objectif était de garantir la stabilité de l'ouvrage sur le long terme, plutôt que de se limiter à des interventions ponctuelles (« patchwork ») qui auraient pu nécessiter d'autres travaux dans les années suivantes.

Dans le cadre de cette approche, il est d'usage d'imposer à l'entrepreneur une réfection d'au moins la moitié d'une dalle de béton, ce qui permet de bénéficier de garanties contractuelles solides, généralement sur dix ans.

Ce type de décision, bien qu'ayant un impact concret sur le chantier, ne fait pas toujours l'objet d'une formalisation via une autorisation d'exécution modifiée. Elle se prend généralement sur place, à l'amiable, à l'occasion d'échanges de mails ou de rencontres informelles entre les acteurs concernés (surveillants, responsables de chantier, etc.). Le chantier se gère alors selon une logique pragmatique, adaptée aux réalités du terrain. En ce sens, il est indispensable de maintenir un dialogue constant avec les interlocuteurs des différents GCC dans le cadre de chantiers en cours, tant pour s'assurer du bon déroulement du chantier que pour anticiper une potentielle intervention de la Commune. Par exemple, lorsqu'une dalle est remise à niveau, il est impératif que le filet d'eau soit également restauré, pour éviter toute problématique ultérieure.

Enfin, pour bien délimiter les responsabilités entre impétrants, il est apparu pertinent de systématiser la réalisation d'états des lieux photographiques. À la fin de chaque intervention, chaque partie est invitée à documenter la situation existante, ce qui permet au suivant de faire de même. Cette démarche est d'ailleurs obligatoire dans le cadre de marchés importants : l'entrepreneur doit réaliser un état des lieux préalable. Sans quoi, en cas de dommage ou de malfaçon constatée ultérieurement, la responsabilité est attribuée par défaut à celui qui n'a pas respecté cette procédure.

IV. Enseignements

Ces exemples nous permettent de dégager des pistes de bonnes pratiques pouvant potentiellement s'avérer transposables en fonction des chantiers. En s'appuyant sur le calendrier des différents acteurs de chantier de voirie (GCC et GDV), chaque partie peut profiter des opportunités pour regrouper les interventions, ce qui limite les coûts et les perturbations sur le terrain. Une bonne coordination des chantiers commence souvent par une collaboration étroite entre les gestionnaires de réseaux et les communes, notamment via des conventions «in house» lorsque cela s'y prête ou dans tous les cas des partenariats solides. Cette mutualisation passe aussi par un partage clair des tâches et interventions de chacun, ce qui permet notamment d'anticiper les questions liées à la remise en état. Ce fonctionnement souple, souvent basé sur des accords à l'amiable, peut faciliter la gestion des contraintes techniques et la prise en charge des surcoûts éventuels.

La réussite des travaux repose également sur une coordination bien pensée, portée par des

interlocuteurs réguliers et de confiance des deux côtés. Il est essentiel d'anticiper le chantier le plus tôt possible, idéalement plus d'un an à l'avance, pour planifier précisément les interventions et organiser des réunions régulières entre tous les acteurs impliqués. Même lorsque le chantier est initié par un GCC, la Commune peut être un acteur-clé, assurant un suivi quotidien qui permet d'ajuster rapidement les opérations en fonction des besoins du terrain. Cette présence constante facilite aussi la gestion des détails pratiques, comme la circulation, la collecte des déchets ou les passages spécifiques dans les zones sensibles. En somme, la coordination efficace repose autant sur la rigueur organisationnelle que sur la qualité des relations humaines.

Sur le terrain, le bon déroulement des travaux passe par une surveillance attentive et un suivi documenté, notamment grâce à des reportages photographiques systématiques qui aident à clarifier les responsabilités en cas de problèmes. Par ailleurs, la communication avec les riverains est primordiale :



organiser des réunions publiques et fournir des explications claires augmente l'acceptabilité des travaux et réduit les contestations. Le calendrier des actions est adapté aux contraintes locales, comme éviter les périodes de forte circulation ou de présence scolaire, pour limiter les impacts. Enfin, une certaine flexibilité et du pragmatisme sont nécessaires : les ajustements, comme la répartition de la réfection de voiries, peuvent se négocier à l'amiable et sur la base du bon sens, afin d'assurer une gestion durable et efficace des infrastructures, tout en maintenant un dialogue constant entre les acteurs.

V. La coordination : quelles perspectives (la position de l'UVCW)?

Dans le cadre de l'évaluation du décret, l'Union des Villes et Communes de Wallonie milite pour permettre des modes de coordination (et de programmation) le plus en amont possible du chantier, afin de rassembler au maximum les acteurs réellement impactés par le chantier et cibler ceux qui souhaitent se joindre en pratique à la coordination. Nous sommes convaincus que, lorsque cela est possible, cerner le plus tôt possible les besoins et projets de chacun permet, dans les faits, de croiser les différents agendas afin d'aboutir à un recoupement des intérêts.

À terme, ce genre de pratique, qui renforce la coordination, permet également de consolider la zone de gel. En effet, il arrive souvent que le gestionnaire de voirie accorde tout de même une

autorisation d'exécution de chantier dans les cas où une ouverture s'avère particulièrement pertinente pour les citoyens, et ce même si la voirie est gelée. Anticiper au mieux permet donc de limiter les ouvertures répétées. C'est dans cette idée que l'UVCW souhaite que soit mise en place une procédure systématique visant à mettre autour de la table tous les gestionnaires opérant sur le territoire de la commune, et ce au minimum une fois par an. Cette dynamique n'entend pas remplacer les réunions de coordination, mais au contraire préciser les acteurs qui doivent y participer, afin d'être sûr que seuls les concernés soient présents à cette occasion.

Attention, il serait utopique de considérer que tous les chantiers peuvent être programmés aussi longtemps à l'avance, mais il est nécessaire que ceux pour lesquels cette temporalité est possible soient programmés et partagés au plus tôt.

Cette approche sera également favorisée dans le processus d'évaluation du décret, tout comme les aménagements mutuels en cours de chantier (répartition des travaux, respect des exigences de chacun, etc.), ne sont possibles que dans un climat de confiance et de bonne communication mutuelle. C'est pourquoi il nous semble primordial de maintenir des personnes de contact durables et systématiques tant au sein des GCC que des GDV. Il en va de même pour les équipes de surveillance des chantiers. Cette durabilité des relations permet un suivi transparent du déroulement des chantiers, lors desquels nous recommandons également la réalisation systématique de reportages photos, tant à l'entrée, à la sortie, qu'au fil des différentes étapes du chantier, et ce entre les interventions de chacun.

prefer ^P

SIMPLY CONCRETE



Bordures



Coussins Berlinois



Ralentisseurs



LA FORCE DU BÉTON
pour des routes plus sûres