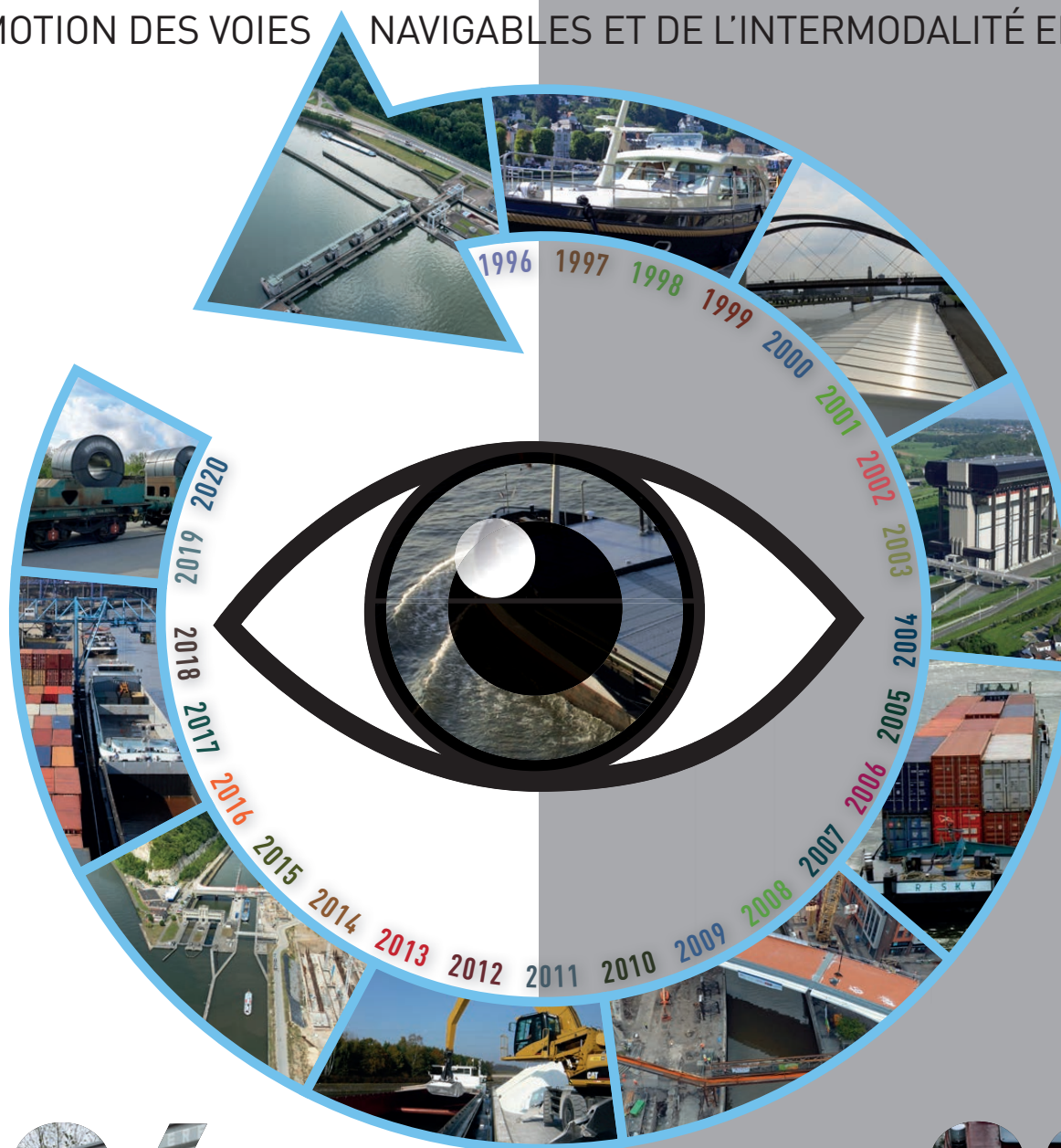
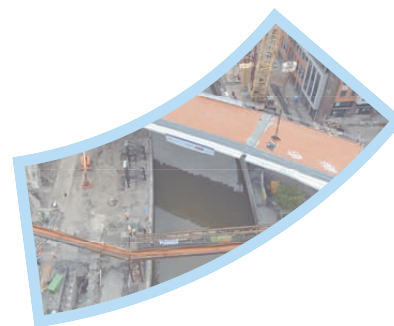


25 ANS DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES ET DE L'INTERMODALITÉ EN WALLONIE



1996

2020





En 1995 naissait l'Office de Promotion de Voies Navigables, alors organisme à gestion séparée du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports.

Depuis lors, s'intégrant au sein du Service public de Wallonie, l'Office est devenu Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises, DTIM. Par la continuité de sa mission de promotion des voies navigables, la Direction a accompagné, observé, commenté les nombreuses évolutions des voies navigables et de l'intermodalité.

La présente rétrospective puise dans les publications réalisées par la DTIM au cours de ces 25 dernières années. Juste un regard en arrière, volontairement subjectif... Le regard d'un témoin-acteur des changements qui ne cessent de jalonner une des nombreuses facettes de la vie d'une Région, d'un réseau, de son exploitation...

Il est parfois utile, en quelques images, en quelques mots de reparcourir des moments qui ont fait notre histoire récente. Pour s'apercevoir, étonné parfois, de l'ampleur de certains changements, des évolutions que la Région a menées, année après année.

Parfois nous initions de grands plans, des stratégies, des réflexions de long terme. Nous ne pouvons être tout à fait sûrs de leur effet, de leur concrétisation, sans oublier la patience qu'il convient parfois d'avoir pour enfin les voir advenir.

Ce regard en arrière nous offre ainsi une mise en perspective sur notre présent, qui n'était ni une évidence, ni une fatalité pour tous ceux qui ont contribué à le construire. Il est bon qu'un observateur puisse nous le rappeler.

Ce bilan nous invite aussi à nous tourner vers l'avenir et à imaginer ce que sera notre rétrospective dans 25 ans. Chacune de nos actions présentes y contribue d'ores et déjà.

Je vous souhaite bonne lecture.

Étienne Willame
Directeur général, Mobilité et Infrastructures
Service public de Wallonie



1996

AMENER DES TONNES À LA VOIE D'EAU



Amener des tonnes à la voie d'eau :
une mission prioritaire pour l'Office de
Promotion des Voies Navigables, dites
l'OPVN !

1.



2.



Après un an d'activités, un constat
encourageant pour l'OPVN : plus d'un
million de tonnes pourrait être ramené
vers la voie d'eau !

En préparation à la libéralisation du
marché des transports par voie navi-
gable dans l'Union européenne, l'OPVN
propose au Gouvernement wallon un
"Plan wallon d'aides au transport fluvial" pour la
période 1996 à 1999.



Ce "Plan" est adopté par le Gouvernement wallon
le 2 mai 1996 et comprend 5 volets : adaptation de
la flotte ; développement des terminaux fluviaux ;
développement des associations commerciales de
bateliers ; création d'un fonds social pour la batel-
lerie ; soutien à la formation professionnelle des
candidats-bateliers.



3.

1997

PRÉPARER LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ



Préparer nos bateliers à la libéralisation du marché des transports par voie navigable, est l'une des principales missions confiées à l'Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN) du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET).

1.



En créant son site sur l'Internet en plein essor, l'OPVN veut tenir compte des demandes spécifiques des professionnels de la voie d'eau, mais aussi de tous ceux intéressés par le tourisme fluvial, un autre axe de développement.



3.

1998

PREMIER BILAN



Les aides accordées par la Région encouragent les bateliers à moderniser leur bateau et séduisent les entreprises, toujours plus nombreuses à vouloir confier leurs tonnages à la voie d'eau.



1.



2.



L'OPVN propose aux bateliers une formation continue adaptée à leur mode de vie : des cours de gestion d'entreprise par correspondance.

Les carrières wallonnes produisent des milliers de tonnes de pierres, qu'elles expédient vers leur clientèle principalement par camion. En 1998, l'OPVN veut réduire cette tendance et convaincre ces entreprises de recourir davantage au transport fluvial massifié.



3.

1999



PROGRESSION DU TRANSPORT FLUVIAL SUR LE RÉSEAU WALLON



En trois ans (1996-1999), le transport fluvial sur le réseau navigable wallon connaît une augmentation de 10 % !

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) voit le jour et constitue ainsi le 4^{ème} Port wallon, s'étendant de La Louvière au Haut Escaut.



Grâce aux aides du "Plan wallon", près d'un tiers de la flotte wallonne de navigation intérieure a été modernisée.

L'OPVN est chargé de la coordination des implantations des infrastructures de tourisme fluvial et de l'édition et de la diffusion de publications spécifiques.



2000

SENSIBILISATION ET SOUTIEN AUX ENTREPRISES



Suite aux actions de sensibilisation de l'OPVN et au soutien accordé aux entreprises qui s'équipent en matériel de transbordement, plus de 2 500 000 tonnes sont apportées au transport fluvial fin 2000.



1.



2.



Plus de cohérence en matière d'infrastructures d'accueil pour les plaisanciers le long du réseau wallon des voies navigables, voilà qui doit permettre d'encourager le tourisme fluvial, vecteur de développement pour les économies locales.

Le 15 mars 2000, à l'occasion de la Semaine internationale du Transport et de la Logistique (SITL), les représentants des organismes de promotion du transport par eau de Belgique, de France, des Pays-Bas, d'Allemagne et d'Autriche signent un protocole de collaboration qui doit mener à la création d'une agence européenne de promotion de la navigation intérieure. Une première qui perdure !



3.

2001

LES VOIES HYDRAULIQUES : VOIES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



Le 24 janvier 2001, la Ministre des Travaux publics des Pays-Bas et son homologue wallon signent un accord important qui confirme les dimensions de la future 4^{ème} écluse de Lanaye et qui règle la question de son financement. Celle-ci aura 25 m de large pour 225 m de longueur et sera au gabarit de 9 000 t !

1.



Un premier appel d'offres général est lancé afin de s'attaquer au problème lancinant des dragages et du traitement ultérieur des boues qui diminuent les performances de certaines voies d'eau.



La modernisation de la Haute Meuse se termine avec les derniers chantiers de mise en place des barrages électromécaniques.



4.



2.



3.



En novembre 2001, le Gouvernement wallon approuve le "schéma directeur des infrastructures pour le tourisme fluvial". Ce document présente, par localité riveraine, les investissements à réaliser sur le domaine de la Région wallonne, pour que les infrastructures d'accueil existantes, ou à créer, correspondent aux infrastructures types déterminées par la Direction générale des Voies hydrauliques.

C'est la naissance du concept de "halte nautique", "relais nautique" et "port de plaisance" et le coup d'envoi de travaux et aménagements importants pour le secteur, répartis sur une période de 3 ans.

2002

LE CANAL DU CENTRE À GRAND GABARIT EST OPÉRATIONNEL !



Après 20 années de chantier, la mise en service fin août 2002 du nouveau canal du Centre et de son fleuron technique – l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu – ouvrent de nouvelles perspectives pour le transport fluvial en Wallonie. La construction du pont-canal relié à l'ascenseur, autre ouvrage d'art de conception et de dimensions exceptionnelles, arrive à son terme. Le canal du Centre modernisé lève un goulet d'étranglement majeur entre le bassin de l'Escaut et celui de la Meuse !



1.



2.



La société "Transport fluvial de conteneurs TFC SA" lance, en septembre 2002, une 1^{re} ligne régulière de transport de conteneurs par voie fluviale entre Liège, Anvers et Rotterdam ! Dès l'année suivante, un troisième "Plan wallon d'aides au transport par voie navigable", couvrant la période 2004-2007, voit le jour et comporte une nouvelle mesure visant à soutenir le développement de lignes régulières de transport de conteneurs par voie navigable en Wallonie.

L'OPVN dote le bateau-école "Libertas" d'un propulseur d'étrave, complétant ainsi l'équipement de cet ancien "38 m" qui assure, en Wallonie, la formation des bateliers de demain.



3.

2003

MOBILITÉ, QUAND TU NOUS TIENS !



La voie d'eau : seul mode de transport qui ne soit pas saturé !

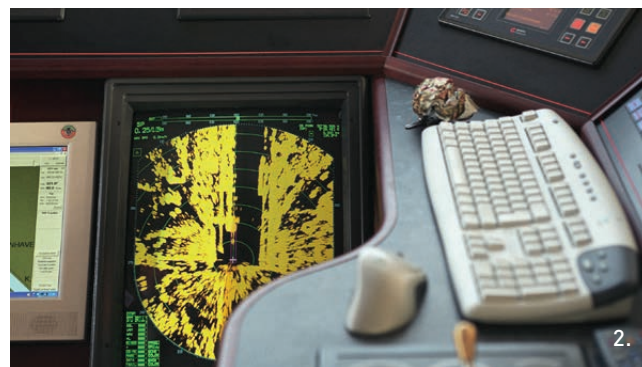
Pour intensifier l'usage des voies navigables et désengorger les axes routiers, le Gouvernement wallon décide de mettre en chantier 21 mesures qui, toutes, poursuivent le même objectif.

Certaines mesures importantes concernent les conditions de navigation : élargissement des horaires de manœuvre des ouvrages d'art, harmonisation de la signalisation, révision des droits de navigation. Plusieurs mesures portent sur l'aménagement même de la voie d'eau et de ses abords : assainissement des friches industrielles, valorisation et élimination des boues de dragage, identification de terrains "mouillés" où implanter des équipements, etc.

Les diverses adaptations réglementaires prises par la Direction générale des Voies hydrauliques du MET pour autoriser la navigation dominicale sur le canal Albert, mais aussi sur la Meuse, le canal de Lanaye, l'Escaut et la Lys, ou pour étendre les heures de navigation en semaine, contribuent à assurer une meilleure offre aux utilisateurs de la voie d'eau.



En janvier 2003, l'OPVN lance le projet "Aqu@tic", qui consiste à mettre gratuitement à la disposition de 30 bateliers un équipement composé d'un PC, d'une imprimante et d'un scanner, ainsi qu'un abonnement de 15 mois au réseau GSM. En contrepartie, ces bateliers s'engagent à suivre une formation informatique de 4 modules. Les "nouvelles technologies de l'information et de la communication" (NTIC) comme on les appelle alors, conquièrent petit à petit le secteur de la batellerie !



2.



3.



En cette année 2003 du centenaire du célèbre écrivain Georges Simenon, l'OPVN organise, du 2 au 5 septembre, une croisière de quatre jours sur la Meuse, de Givet à Liège en passant par Dinant, Namur et Huy, dans le sillage du père de Maigret, qui fut aussi un écrivain-navigateur intéressé par l'univers des ports, des écluses et canaux, et des traversées maritimes.

2004

ÇA BOUGE POUR LA VOIE D'EAU !



Des chiffres à la hausse, un réseau plus performant, une flotte qui se modernise, des entreprises qui investissent...
Le trafic total sur le réseau wallon des voies navigables atteint plus de 42,8 millions de tonnes à l'issue de l'année 2003 !

Le trafic enregistré à l'ascenseur de Strépy-Thieu, sur le canal du Centre à grand gabarit, connaît, lui aussi, un beau succès, avec 1,25 millions de tonnes sur l'année 2003 !



1.



En 2004, la société Lhoist transfère de la route vers la voie d'eau tout son trafic de pierres dolomitiques entre Marche-les-Dames et Hermalle-sous-Huy, soit 1 200 000 tonnes de marchandises atteint l'année suivante !

Fin 2003, les quinze ministres européens des Transports, réunis en Conseil, décident de considérer le projet de liaison fluviale à grand gabarit "Seine-Escaut" comme projet d'intérêt européen prioritaire, dans le cadre du "réseau transeuropéen de transport". C'est le début du long parcours de ce projet-phare du réseau européen des voies navigables, qui implique d'importants travaux en France, en Wallonie et en Flandre.



3.



2.

2005



LE TOURISME FLUVIAL A LE VENT EN POUPE !



10 ans au service de la promotion des voies navigables !

Le 31 mai 2005, l'OPVN organise sa traditionnelle "Journée de rencontre", mettant en contact les acteurs du transport fluvial : utilisateurs, usagers, gestionnaire du réseau et administrations publiques, autorités politiques, ports autonomes, etc. L'occasion de faire le bilan de 10 années d'efforts pour redonner une visibilité forte au transport fluvial et aux voies navigables en Wallonie. La formule attire quelque 260 professionnels et ne cesse de donner satisfaction, année après année.



2005, une année décisive pour les infrastructures de tourisme fluvial en Wallonie : de nombreux travaux d'infrastructures sont réalisés par la Direction générale des Voies hydrauliques pour donner au tourisme fluvial une nouvelle impulsion. Parallèlement, des concessions domaniales se concluent avec les pouvoirs publics locaux en vue de leur confier la gestion quotidienne de ces nouvelles infrastructures.

Après le succès de la "Croisière Simenon" en 2003 et du "Grand Pavois" en 2004 à Namur, l'OPVN remet ça à Liège en participant, en mai 2005, aux "Journées wallonnes du tourisme fluvial" organisées au Palais des Congrès. L'OPVN propose au grand public des "baptêmes de l'eau" permettant à tout un chacun de devenir marin d'eau douce pour quelques heures et de profiter des connaissances de plaisanciers passionnés.



3.



2006

LA RÉGION WALLONNE VOUS SIMPLIFIE LA VOIE D'EAU !



Le tonnage total transporté sur les voies d'eau wallonnes s'élève à quasi 44,5 MT en 2006, soit une augmentation de 39 % sur la décennie écoulée (1996-2006).



En Wallonie, déclarer son voyage reste obligatoire pour tout bateau, mais cela ne coûte plus rien... Les droits de navigation sont annulés en Région wallonne à la date du 7 mars 2006 !

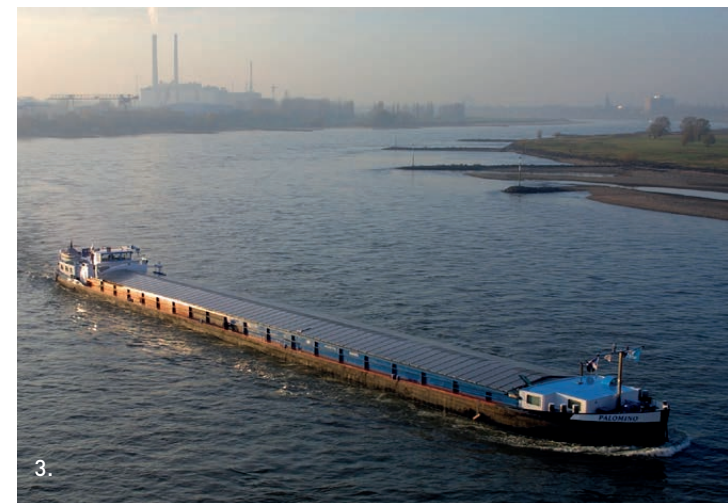
Cette mesure était souhaitée par les acteurs du secteur fluvial. Elle implique en effet, pour ceux-ci, une économie annuelle de près de 5 millions d'euros, ce qui contribue à rendre la voie d'eau plus compétitive !



La Commission européenne lance un programme d'actions ciblées pour le développement du transport fluvial, intitulé "NAÏADES" (Navigation Intérieure : Actions et Développements en Europe).



Adopté par la CE en janvier 2006, ce document important témoigne de la volonté de mettre en œuvre, pour la période 2006 à 2013, un plan d'action coordonné pour le développement du transport par voie navigable. Avec le concours des États membres, de la profession, de l'industrie et des autres acteurs du secteur.



2007



NOUVELLE CROISSANCE, NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS, NOUVELLES STRUCTURES



Le volet portuaire du "Plan Marshall", comprenant le Trilogiport à Liège et les autres plateformes, doit dynamiser la multimodalité et développer les transports fluviaux de conteneurs en Wallonie.

1.



2.



Afin de reprendre les nombreux travaux de dragage nécessaires en divers endroits des voies navigables wallonnes, un appel d'offres européen est lancé pour solutionner le problème de la gestion des boues et sédiments de dragage pollués.

Les projets de construction d'une 4^{ème} écluse à Lanaye et d'une 2^{ème} grande écluse à Ivoz-Ramet sont à l'étude, tandis que les services des Voies hydrauliques sont également chargés d'examiner la possibilité de porter la dorsale wallonne entre Tournai et Namur à la classe Va (2 000 t) au lieu de la classe IV actuelle !



3.

2008

UNE NOUVELLE DÉCENNIE DE DÉFIS



Un nouveau "Plan wallon d'aides au transport par voie navigable 2008-2013" voit le jour ! En janvier 2008, le Gouvernement wallon adopte un arrêté "relatif aux entreprises qui réalisent des investissements favorisant des modes de transport alternatifs à la route".

Cet arrêté intègre les trois mesures qui ont fait le succès des "Plans" précédents, avec quelques adaptations. L'OPVN peut donc poursuivre sa politique de soutien à la modernisation de la flotte wallonne, aux entreprises qui s'équipent en matériel de transbordement et augmentent leurs trafics fluviaux ou ferroviaires et à celles qui développent des services réguliers de transports de conteneurs par voie navigable !



1.



2.

Le canal du Centre historique, avec ses quatre ascenseurs hydrauliques classés au patrimoine mondial par l'Unesco, est réouvert à la navigation durant le 2^{ème} semestre de l'année, après d'importants et complexes travaux de réparation et de réhabilitation de ces ouvrages d'art exceptionnels datant de la fin du 19^{ème} siècle !



Une nouvelle décennie de travaux importants pour moderniser le réseau wallon des voies navigables et l'intégrer au cœur de l'Europe fluviale se dessine ! Dans le cadre du projet RTE-T Meuse/Rhin-Main-Danube, il s'agira de construire de nouvelles écluses à très grand gabarit (9 000 t) aux sites stratégiques de Lanaye, Ivoz-Ramet et Ampsin-Neuville. En même temps, le projet "Seine-Escaut-Est" prend forme. Il s'agit là de moderniser et de mettre à la classe Va (2 000 t) l'ensemble du réseau hennuyer, en se raccordant au grand projet européen "Seine-Escaut" porté par la France et la Belgique.

Enfin, le soutien aux ports autonomes pour l'aménagement de plateformes logistiques – Liège Trilogiport, Auvélais, Garocentre, Vaulx, Strépy – est accru, avec le concours du "Plan Marshall" et de certains cofinancements européens.



3.

2009

DES DÉCISIONS CRUCIALES POUR L'AVENIR



L'administration de la Région wallonne voit sa structure se moderniser. Ainsi, le Ministère de la Région wallonne (MRW) et le Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) fusionnent en un seul organe, le nouveau Service public de Wallonie. Intégré au sein de la Direction générale opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques", l'OPVN devient la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité (DPVNI).

1.



En juin 2009, une centrale hydro-électrique, mise à l'eau à Andenne, est acheminée au barrage de Hun (Haute Meuse) par voie fluviale.

Les huit autres barrages de la Haute Meuse seront équipés de la même façon dans les années à venir. Deux autres projets d'équipements similaires sont programmés sur le réseau wallon des voies navigables : un sur la Basse Sambre et l'autre sur l'Ourthe. Les voies hydrauliques deviennent plus que jamais les voies du développement durable !

Les axes prioritaires de la nouvelle Direction générale opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques" du SPW sont: dessiner le réseau fluvial des cinquante prochaines années; améliorer la desserte et les outils logistiques de la Région wallonne; améliorer les outils techniques de gestion; régler le problème des sédiments accumulés sur certaines voies navigables.



3.



2.

2010

ANNÉE CHARNIÈRE

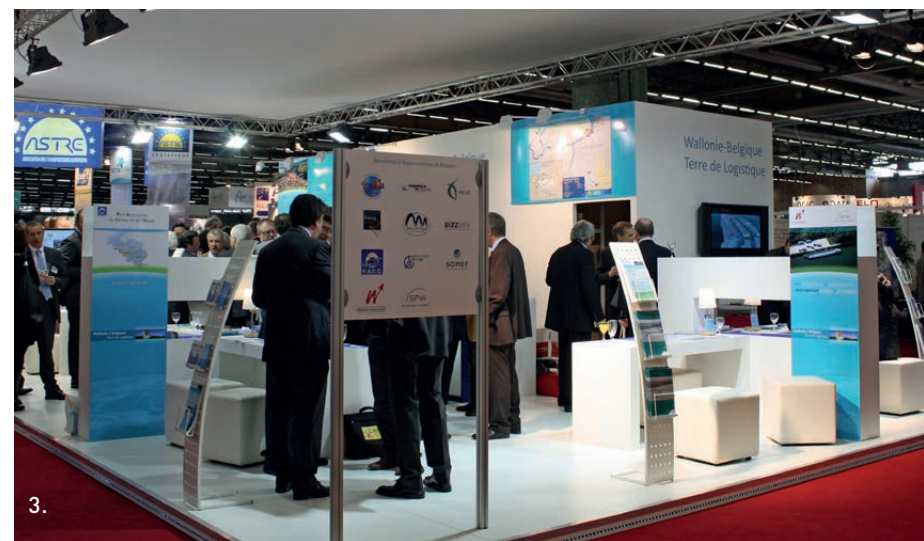


Nouvelle réglementation de la navigation, réorganisation de la police domaniale le long de la voie d'eau, réglementation européenne pour le traitement des déchets produits en navigation intérieure, "Plan Marshall 2.vert", études d'impacts socio-économiques et environnementaux pour les grands projets d'infrastructures, développement d'une cellule d'expertise ferroviaire au sein de la Direction générale opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques", ...

Les projets de modernisation de l'administration, d'amélioration de son expertise dans le domaine des transports et d'adaptation aux grands défis de la mobilité ne manquent pas en cette année charnière 2010.



Afin de promouvoir le transport fluvial et ferroviaire de marchandises, la DPVNI participe à de nombreux salons professionnels en Belgique et à l'étranger.



2011

AGIR POUR UNE AUTRE MOBILITÉ !



Le chantier de construction de la nouvelle grande écluse d'Ivoz-Ramet, 225 m x 25 m, débute le 20 mai 2011 !

1.



2.



Tout comme en 2010, les volumes exportés à partir du réseau fluvial wallon marquent un nouveau record en 2011. Avec un total de 14,93 MT toutes marchandises confondues, les exportations augmentent de 6,9 % par rapport à l'année 2010.



En octobre 2011, le terminal trimodal de "Garocentre", à La Louvière, est officiellement inauguré ! Situé le long du canal du Centre en amont de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu, voici un terminal à conte-neurs "mouillé" de plus pour la Wallonie !



3.



Un nouveau bateau-école pour la formation en batellerie de l'École polytechnique provinciale de Huy !

Le bateau, composé d'une unité motorisée "poussoir" et d'une barge citerne, deux unités distinctes pouvant naviguer en convoi sur une longueur de 84 m, est inauguré officiellement en mai 2012.

Équipé des techniques de navigation les plus récentes et répondant aux réglementations rhénanes et ADN, cet outil flambant neuf permet aux futurs matelots et capitaines d'être formés sur du matériel adapté à la navigation fluviale moderne.

1.



Le chantier de construction de la 4^{ème} grande écluse de Lanaye bat son plein !

D'une longueur de 225 m, d'une largeur de 25 m, et d'une dénivellation impressionnante de plus de 13 m, la nouvelle écluse permettra de désengorger ce site majeur du réseau wallon et de faciliter la liaison fluviale vers les Pays-Bas et le bassin rhénan.

En 2012, la Malterie du Château située à Belœil transfère à la voie d'eau 9 000 tonnes d'orge brassicole ! Un chiffre qui continuera à grimper au fil des années ! 15 000 tonnes d'orge brassicole emprunteront ainsi la voie d'eau en 2019 !



2013

TOUS LES POSSIBLES, TOUS LES DÉFIS



De grands enjeux se dessinent autour du transport et de l'intermodalité : réseaux transeuropéens, investissements conséquents en cours et prévus pour moderniser le réseau wallon des voies navigables, plan d'investissements du groupe SNCB, choix logistiques innovants ou émergence de nouvelles solutions techniques en propulsion fluviale, le tout sur fond de crise économique difficile à dépasser.

1.



"Voies d'eau, voies d'avenir" : le transport fluvial et ses enjeux expliqués aux enfants et aux adolescents ! La DPVNI réalise, en partenariat avec les Éditions de l'Avenir, deux dossiers d'information, l'un destiné aux enfants et l'autre aux adolescents. Ils ont pour objectif de promouvoir les voies navigables wallonnes et le transport fluvial, mais aussi de sensibiliser les jeunes, citoyens de demain, à l'intermodalité. Toutes les écoles primaires et secondaires de Wallonie reçoivent 5 exemplaires en guise d'amorce ! Après de nombreuses demandes complémentaires, le stock initial de 50 000 exemplaires est rapidement épuisé !

L'année 2013 constitue une phase de transition pour les réseaux transeuropéens de transport. Elle marque la fin d'une programmation budgétaire (2007-2013) et ouvre la voie à la suivante (2014-2020) ainsi qu'à son lot d'évolutions.



2013 voit aussi le lancement d'une ligne régulière de transport fluvial de conteneurs depuis le terminal trimodal de "Garocentre", situé à La Louvière.



2.

2014

NOUVEL ÉLAN, NOUVEAUX ENJEUX !



Le canal Albert fête son 75^{ème} anniversaire ! Long de 129 km, le canal Albert, première voie d'eau du pays en termes de volumes transportés, relie le port de Liège à celui d'Anvers. Construit à l'origine (1939) au gabarit de 1 350 t, il sera, par la suite, adapté à un gabarit de 2 000 t et encore plus récemment porté à 9 000 t, notamment pour le tronçon de 17 km entre Liège et Lanaye à la frontière linguistique. À 75 ans, le canal Albert est loin de prendre sa retraite : il se projette dans un avenir européen, faisant intégralement partie du *core network* (réseau central) du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).



1.



2.



Smart Rivers – Liège et Maastricht

À l'automne 2013, Liège et Maastricht ont accueilli la 6^{ème} conférence internationale *Smart Rivers*, événement majeur dans le domaine des voies navigables, des infrastructures portuaires et du transport fluvial. Organisée sous l'égide de l'association mondiale pour des infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN), *Smart Rivers* a reçu le soutien opérationnel de la Direction générale "Mobilité et Voies hydrauliques", en collaboration avec le Port autonome de Liège, l'Université de Liège, le *Rijkswaterstaat* ainsi que de nombreux sponsors publics et privés. Avec quelque 384 participants issus de 29 pays, la conférence a connu un réel succès !



En 1996, l'Office de Promotion des Voies Navigables imaginait et mettait en œuvre un "Plan wallon d'aides au transport par voie navigable"...

Le 15 mai 2014, le Gouvernement wallon adopte en dernière lecture le "Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route 2014-2020" présenté par la DPVNI et la Direction générale de l'Économie. C'est ainsi la cinquième mouture, améliorée et diversifiée, du "Plan" initial de 1996 qui prend vie !



3.

2015

LA WALLONIE SE POSITIONNE AU CŒUR DE L'EUROPE FLUVIALE



L'année 2015 est emblématique car elle voit la finalisation de trois grands chantiers : la nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet, la plateforme multimodale Liège Trilogiport et la quatrième écluse de Lanaye ! Des projets d'ampleur européenne, soutenus par des fonds européens.



Le 1^{er} janvier 2015, plusieurs services opérationnels liés à l'exercice du métier de transporteur de marchandises par voie navigable sont transférés du Service public fédéral "Mobilité et Transports" vers les Régions. Ainsi relèvent désormais des compétences du SPW, DG "Mobilité et Voies hydrauliques", les services directs à la batellerie suivants : obtention, modification, renouvellement du certificat de jaugeage; obtention, modification, renouvellement du certificat de visite rhénan; obtention, modification, renouvellement du certificat d'agrément pour le transport de marchandises dangereuses; validation des livrets de service; validation des carnets de contrôle des huiles usagées.



Avec 4,52 MT transportées en 2015, les produits agricoles réalisent un nouveau record historique et sont pour la première fois, la deuxième catégorie de marchandises transportées en Wallonie (11,6 %), derrière les minéraux et matériaux de construction (43,2 %) et devant les produits métallurgiques (11,2 %).



La Wallonie s'inscrit pleinement dans la politique européenne des réseaux de transport en déposant début 2015 pas moins de 3 projets en rapport direct avec le développement de son réseau fluvial: le volet wallon du projet "Seine-Escaut", le projet "Bassin de la Meuse" et le projet "services d'information fluviale".

Un "Plan infrastructures" voit le jour !

2016



L'année 2015 a vu l'achèvement de grands projets stratégiques pour la Wallonie fluviale et intermodale : les nouvelles écluses de Lanaye et d'Ivoz-Ramet – les deux points de passage les plus fréquentés de Wallonie portés au gabarit de 9 000 t – ainsi que la mise en service de la plateforme Liège Trilogiport améliorent considérablement la capacité du bassin mosan.

L'année 2016 voit, elle, l'approbation par le Gouvernement wallon du "Plan infrastructures 2016-2019", qui offre au réseau des voies navigables des perspectives de financement améliorées.



En avril 2016, après des années d'études et de questionnements politiques, le péage "poids lourds" sur le réseau autoroutier belge est mis en œuvre, sous la forme d'un accord interrégional. Ce prélèvement kilométrique, dont l'enjeu principal est le refinancement des infrastructures de transport, est un événement considérable dans le secteur des transports.



Après 24 ans de blocage, les travaux de réouverture du canal Pommeroeul-Condé commencent enfin à l'été 2016 !

Ils permettront de rapprocher à moins de 24 heures de navigation la dorsale wallonne du nord de la France avec en toile de fond le canal "Seine-Nord" et le bassin parisien. Au passage, le gabarit sera augmenté de la classe IV (1 500 t) à une classe Va+ (3 000 t) !



2.



3.



1.

2017

AU SERVICE DU PUBLIC DE WALLONIE !



Terminé fin de l'année 2016, le nouveau barrage de l'écluse de Kain, sur le Haut Escaut, est opérationnel en 2017 et le remplacement du vieux barrage par une centrale hydroélectrique est en cours.



2.



Après les écluses d'Ivoz-Ramet et de Lanaye, c'est au tour du barrage-écluse d'Ampsin-Neuville, dernier ouvrage de gabarit moyen sur la Meuse entre Liège et Namur, de se mettre en conformité avec la classe VIb. Le permis unique est octroyé le 19 juillet 2016, le dépôt des offres a lieu au printemps 2017 et les travaux commencent ainsi en automne 2017. La mise en service du nouveau sas de 225 m x 12,5 m est programmée fin 2021, celle du nouveau sas de 225 m x 25 m fin 2023.

Accompagnée d'une société de production vidéo, la DPVNI, en partenariat avec les quatre ports autonomes, réalise un film vidéo multilingue présentant les caractéristiques et atouts de notre réseau de voies navigables, ainsi que les nombreuses possibilités d'implantation et de traitement des marchandises qu'offrent les zones portuaires réparties sur l'ensemble de notre territoire.



3.

2018

VOIR PLUS LOIN !



Les importants travaux d'élargissement de la passe navigable à travers le centre-ville de Tournai ont commencé à l'automne 2017 avec une fin de chantier programmée en 2019. Il s'agit d'amener la passe navigable à 27 m pour rendre possible le passage des bateaux de classe Va (2 000 t).

L'Escaut connaît d'autres grandes évolutions avec l'achèvement du barrage de Kain et le lancement des travaux du barrage d'Hérinnes !



1.



Le projet de mise en service d'un réseau d'antennes terrestres "AIS" (Automatic Identification System) en vue de capter en temps réel les signaux de localisation émis par les bateaux est concrétisé ! Ce projet s'accompagne de la réalisation de cartes électroniques de navigation standardisées (appelées "cartes ECDIS") qui sont mises à la disposition des usagers et du SPW.

S'écoulant de Givet à Namur, la Haute Meuse traverse certains des plus beaux paysages des voies navigables wallonnes. Sur ses 46 kilomètres, elle offre aux plaisanciers 4 ports de plaisance, 2 relais et 6 haltes nautiques, de quoi prendre le temps de s'arrêter et de visiter toutes les beautés et attractions de la région. Quant à la ville de Dinant, perle sur Meuse, elle se dote en 2018 d'un nouvel aménagement des quais du centre-ville qui invite les habitants comme les touristes à une agréable promenade en bord de Meuse.



2.



3.

2019

DU CHANGEMENT !



Le SPW "Mobilité et Infrastructures" est né !

La Direction générale "Routes et Bâtiments" et la Direction générale "Mobilité et Voies hydrauliques" se fondent en une seule entité pour plus d'efficacité ! En février 2019, le Gouvernement wallon adopte les arrêtés concrétisant la réforme du Service public de Wallonie. Dans ce cadre, la fusion "Routes - Bâtiments - Mobilité - Voies hydrauliques" est entérinée et aboutit à la création d'une nouvelle direction générale : la DG "Routes" et la DG "Voies hydrauliques" travaillaient depuis toujours sur des projets dont les finalités étaient similaires, un rapprochement ne pouvait que renforcer la complémentarité et la transversalité des deux entités !

1.



2.



Les travaux sur le site éclusier d'Ampsin-Neuville vont bon train et permettront à terme la navigation à "grand gabarit" (classe Vlb) entre Namur et Liège !

Fin 2018, le Port autonome de Namur (PAN) a célébré son quarantième anniversaire, en affichant pour cette année un trafic fluvial de quelque 5,1 MT. Celles-ci sont variées (produits agricoles, sable de verrerie, déchets ménagers), mais avec une large prédominance des produits carriers.



En même temps, le transport fluvial de conteneurs est en forte progression sur tous les terminaux wallons ! Par exemple, le terminal trimodal de Ghlin, sur le territoire du Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) enregistre une augmentation de 20,6 % à l'issue de l'année 2018.



3.

2020

L'ANNÉE DE TOUS LES DANGERS



Le 31 janvier 2020, le Ministre des Travaux publics et le SPW inaugurent la traversée de Tournai à la classe Va (bateaux de 2 000 t). Une étape majeure dans les travaux de mise à grand gabarit du Haut Escaut s'achève !



1.



En décembre, le 1^{er} train de marchandises en provenance directe de Chine arrive à la plateforme de Liège Trilogiport. Ce nouveau trafic hors norme accompagne l'essor de la plateforme comme hub de traitement de conteneurs acheminés par voie navigable.



Le règlement européen dit "EMNR" (engins mobiles non routiers) imposera à partir de 2021 des normes de pollution beaucoup plus strictes pour les nouveaux moteurs de propulsion des bateaux de navigation intérieure, ouvrant la voie au "verdissement" de la flotte !



2.



Le nouveau centre "PEREX 4.0" (pour "permanence d'exploitation") du SPW permettra de gérer, à partir du même endroit et en temps réel, toutes les infrastructures du réseau (auto)routier et, à terme, une série d'ouvrages d'art hydrauliques. En 2020, l'écluse de Salzinnes sur la Sambre est la première écluse de Wallonie à pouvoir être télécommandée à la demande des usagers depuis la salle de contrôle du centre !



3.



4.





Page de couverture (dans le sens horlogique) :

SPW-DIPE SPW-DTIM-M. Delaude,
 SPW-DTIM-M. Delaude, SPW-DIPE, SPW-DTIM-M. Delaude, SCALDIS,
 SPW-DTIM-P. Warnier, SPW-DIPE,
 Liège Container Terminal, SPW-DTIM - P. Warnier,
 (photo oeil et bandeau : SPW-DTIM-M. Delaude)

1996 1, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

1997 1, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

1998 1, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

1999 1 SPW-DTIM-P. Warnier, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2000 1, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2001 1, 3, 4 SPW-DTIM-M. Delaude, 2 SPW-DIPE

2002 1 SPW-DIPE, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2003 1 SPW-DIPE, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2004 1 SPW-DIPE, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2005 1 SPW-DTIM-M. Delaude, 2 SPW-DIPE, 3 SPW-DTIM-L. Orban

2006 1 SPW-DIPE, 2, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2007 1 SPW-DTIM-M. Delaude, 2, 3 SPW-DIPE

2008 1 SPW-DIPE, 2 Bureau Greisch, 3 SPW-DIPE

2009 1, 3 SPW-DIPE, 2 SPW-DTIM-G. Pasquarelli

2010 1, 2 SPW-DIPE, 3 SPW-DTIM

2011 1 SPW-MI, 2 SPW-DTIM-G. Pasquarelli, 3 SPW-DIPE

2012 1, 2 SPW-DTIM-M. Delaude, 3 Castle Malting SA

2013 1 SPW-DTIM-M. Delaude, 2 SPW-DTIM-G. Pasquarelli

2014 1, 3 SPW-DTIM-M. Delaude, 2 SPW-DIPE

2015 1, 2 SPW-DTIM-G. Pasquarelli, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2016 1, 3 SPW-DIPE, 2 Viapass

2017 1 SPW-DTIM, 2 SPW-DIPE, 3 SPW-DTIM-M. Delaude

2018 1 SCALDIS, 2 SPW-DTIM-M. Delaude, 3 SPW-DTIM-D. Dubois

2019 1 SPW-DTIM-M. Delaude, 2 SOFICO, 3 PACO

2020 1, 4 SPW-DTIM-M. Delaude, 2 SPW-DTIM-P. Moens, 3 NOVANDI

(photo de la page faisant face à 2020 : SOFICO)

 Éditeur responsable : Pascal Moens (DTIM - SPW Mobilité et Infrastructures)

 Rédacteur en chef : Marc Delaude (DTIM)

 Comité de rédaction : Sandra Huylebroeck, Christel Job, Pascal Moens, Pierre Warnier (DTIM)

 Infographie : Dominique Dubois (DTIM)

2021 © SPW - DTIM
D/2021/11802/195
ISBN 978-2-8056-0368-6

Une production de la **Direction du Transport et de
l'Intermodalité des Marchandises**

Service public de Wallonie
Mobilité et Infrastructures
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité

Rue Forgeur 2 • B-4000 Liège
Tél. : +32 (0)4 220 87 50
transportmarchandises.mobilite@spw.wallonie.be
<http://mobilite.wallonie.be>

1996

2020



"25 ans de promotion des voies navigables et de l'intermodalité en Wallonie"

Loin d'être un récit complet ou objectif de tout ce qui a pu se passer de significatif sur et autour des voies navigables de Wallonie, cet ouvrage richement illustré permettra - nous l'espérons - de se remémorer quelques moments marquants et étapes décisives dans le long processus de revitalisation du réseau wallon des voies navigables.

Que ce soit l'évolution des infrastructures, le développement du réseau, des zones portuaires, ou encore l'évolution des trafics fluviaux. Ce processus d'amélioration continue est toujours pleinement en cours aujourd'hui. Avec une double conclusion : que de chemin parcouru depuis les années nonante du siècle passé et quelles belles réalisations nous attendent dans les années à venir !