

[promotion
des voies navigables
LES INFOS
et de l'intermodalité]
2015

SPW | Éditions

BILANS ET PERSPECTIVES



Wallonie

(Éditorial de Monsieur Yvon Loyaerts, Directeur général)

La Wallonie se positionne au cœur de l'Europe fluviale



Cette année, j'éprouve un sentiment de fierté particulier à signer cet éditorial.

Parmi les nombreux atouts de la Wallonie, se confirme un domaine dans lequel elle avance et se place en tête de peloton européen : la Wallonie navigable !

L'année 2015 est emblématique. 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. Tout simplement les plus grands et les plus ambitieux projets fluviaux d'Europe de ces dernières années !

Du monde entier, des économistes, des ingénieurs, des bureaux d'études, des spécialistes en environnement suivent et prennent comme exemple ces développements exceptionnels. Ils démontrent un savoir-faire, une ambition, une place que se forge la Wallonie au cœur du réseau fluvial européen.

Une position stratégique que la Wallonie compte bien étoffer dans les années à venir. Suite à l'accord du Gouvernement wallon du 5 février 2015, la Wallonie a déposé auprès de la Commission européenne pas moins de trois projets fluviaux extrêmement ambitieux qui dessinent le réseau de demain et s'inscrivent pleinement dans les projets européens.

Bien sûr, un long chemin reste à parcourir. Du financement à l'intégration environnementale, des études techniques à la conduite de chantiers complexes, les défis et les difficultés seront nombreux. Mais la Wallonie a fait un choix essentiel : ambitionner un réseau fluvial porteur d'avenir et de développement.

La présente publication montre aussi à quel point ce choix important est cohérent avec des stratégies d'entreprises, avec de nouvelles manières de gérer le territoire, avec l'intermodalité... et avec la nécessité inhérente pour la Wallonie de développer et valoriser un autre maître atout : le secteur des transports et de la logistique !

En Wallonie, les cours d'eau navigables sont gérés, équipés et modernisés par la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie

La Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité en assure la promotion depuis 20 ans !

- Encourager le recours au transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie.
- Promouvoir le tourisme fluvial en Wallonie.
- Développer les contacts avec les acteurs économiques concernés par le transport fluvial (chargeurs, industriels, logisticiens, affréteurs, bateliers, associations professionnelles, institutions, etc.).
- Gérer les relations internationales de la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » et assurer le suivi de la problématique « transport » au plan international.

La mission principale de la DPVNI est de promouvoir et développer l'usage des voies navigables pour le transport de marchandises et la navigation de plaisance en Wallonie. Elle défend le rôle des transports fluvial et ferroviaire - intermodaux et écologiques par excellence - en tant qu'alternatives à la route.

Pour ce faire, elle informe et sensibilise les différents publics cibles, par un réseautage professionnel actif, par des publications, par des actions de communication, par la participation à des salons professionnels, par l'organisation d'événements (journées de rencontre, colloques, etc.), par l'amélioration de la qualification professionnelle, ainsi que par la réalisation d'études spécifiques ou la participation à de telles études. Au niveau international, elle agit directement sur les normes et documents stratégiques européens.

La DPVNI est un point de contact et un facilitateur entre tous les utilisateurs de la voie d'eau : administration wallonne, chargeurs, affréteurs, manutentionnaires, transporteurs, ports autonomes, intercommunales de développement économique, etc.

La DPVNI offre son appui et son expertise aux entreprises pour envisager tout transfert logistique vers la voie d'eau ou le rail, pour compiler les informations nécessaires et rédiger les dossiers d'aides qu'elle transmet ensuite à la Direction générale opérationnelle « Économie, Emploi et Recherche » du Service public de Wallonie qui traite les dossiers, vérifie le respect des clauses et verse les primes obtenues. La même démarche se fait dans le cadre des aides octroyées par la Wallonie au secteur de la batellerie pour encourager et accélérer la modernisation de la flotte et l'innovation.

Depuis 2013, la DPVNI s'est vu confier les relations internationales de la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques », relatives à l'ensemble des modes de transport aussi bien pour les personnes que les marchandises. Son action porte notamment sur les réseaux transeuropéens de transport.

DIRECTION DE LA PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES
ET DE L'INTERMODALITÉ (DPVNI)
Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction générale opérationnelle de la Mobilité
et des Voies hydrauliques
SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW)

Rue Forgeur 2, B-4000 LIEGE, Belgique
Tél. : +32 (0)4 220 87 50 ; Fax : +32 (0)4 220 87 60
dpvni@spw.wallonie.be



À la une

p. 3 L'édito d'Yvon Loyaerts, Directeur général de la DGO « Mobilité et Voies hydrauliques ».

Du neuf

pp. 8 à 14 Le point sur le réseau wallon des voies navigables – Focus sur les chantiers d'Ivoz-Ramet, Lanaye et Liège *Trilogiport*.

p. 15 Le dragage en Wallonie.

pp. 16 et 17 La Direction de la gestion des Voies navigables.

pp. 18 à 20 Journée du transport fluvial et de l'intermodalité – L'entreprise *Idempapers*.

p. 21 Nous y étions pour développer de nouveaux contacts économiques.

Intermodalité

pp. 24 à 27 Tour d'horizon du transport intermodal en Wallonie.

p. 28 L'avenir portuaire anversois.

pp. 29 et 30 Évolution des normes routières – Péages routiers.

pp. 31 à 34 L'avenir du fret ferroviaire en Wallonie – La stratégie de fret fluvial.

p. 35 Opérateur ferroviaire de proximité.

Statistiques

pp. 38 à 43 Le transport fluvial 2014 en chiffres.

Ports autonomes

pp. 46 et 47 Un nouveau contrat de gestion.

pp. 48 à 55 PACO, PAC, PAL et PAN : les 4 ports autonomes wallons.

Entreprises et batellerie

p. 58 *Le Plan wallon d'aides aux modes de transports alternatifs à la route*.

p. 59 L'impact des *Plans wallons* sur le transport fluvial.

pp. 60 et 61 L'aide aux entreprises.

pp. 62 et 63 L'aide aux bateliers.

pp. 64 et 65 Plaidoyer pour des investissements innovants.

pp. 66 et 67 CDNI

Transport fluvial en Europe

pp. 70 et 71 La Wallonie au centre du corridor Mer du Nord-Méditerranée.

pp. 72 à 75 Les projets Seine-Escaut, Bassin de la Meuse, SIF et... privés.

p. 76 Les corridors se dotent de plans de travail.

p. 77 *Naiades* et *Platina*.

Tourisme fluvial

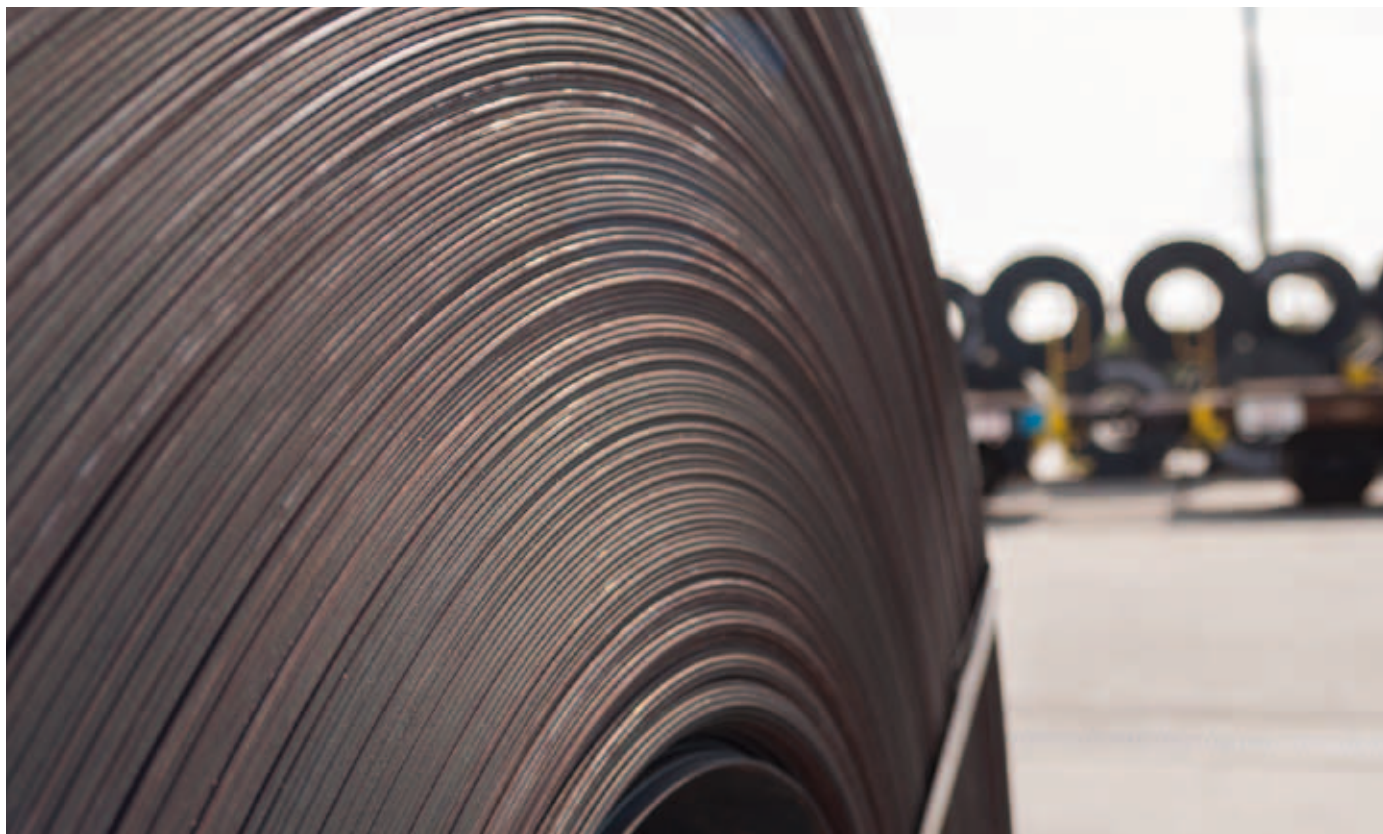
pp. 80 et 81 La navigation de plaisance en quelques chiffres – *Salon Belgian Boat Show*.

p. 82 Interview du capitaine des ports de plaisance de Jambes et d'Amée.

p. 83 Le SPW gère ses infrastructures.

Médiathèque

pp. 86 à 89





(Du neuf
en vrac)



©SPW-DPVNI

(Gérer le réseau des voies navigables)

Le point sur le réseau

Chaque jour, des agents du Service public de Wallonie œuvrent à la gestion, à l'entretien et au développement du réseau des voies navigables, missions essentielles de la Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques ».

Chantiers le long des fleuves et canaux, aménagements portuaires, équipements de plaisance ou encore études génèrent parfois des interrogations ou des désagréments temporaires tels que l'interruption de la navigation. Mais, le plus souvent, ils sont attendus par les utilisateurs bénéficiant tantôt d'un nouveau service, tantôt de meilleures commodités de transport et d'accueil.

Épinglons quelques interventions parmi les plus récentes :



Chantiers et autres aménagements sur la voie d'eau ;



Aménagements portuaires ;



Études ;



Équipements de plaisance.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE TOURNAI

Escaut

Traversée de Tournai :

ce dossier porte sur la rectification du quai Saint-Brice, la construction du nouveau Pont à Ponts, la modification du Pont des Trous, l'aménagement des quais entre les ponts Devallée et Delwart ainsi que sur la réalisation de deux haltes nautiques. L'étude d'incidence sur l'environnement est terminée. La demande de permis sera introduite dans le courant du 2^{ème} trimestre 2015. L'objectif est de commencer les travaux en 2016.

Impacts pour les utilisateurs : à terme, améliorer les conditions de navigabilité et permettre la navigation des bateaux de classe Va ; offrir une meilleure capacité d'accueil des plaisanciers à Tournai.

Barrage de l'écluse de Kain :

construction d'un nouveau barrage comportant deux pertuis dans un nouveau chenal en rive gauche de l'Escaut ;

remplacement de l'ancien barrage par une échelle à poissons et par une centrale hydroélectrique. Les travaux ont débuté au mois d'avril 2015 et se poursuivront durant 3 ans.

Impact pour les utilisateurs : la circulation sur le chemin de halage (RAVeL) sera perturbée et devra parfois être déviée. À terme, la navigation en amont de Tournai sera sécurisée grâce à une meilleure régulation du niveau de l'eau.

En quelques chiffres : les travaux sont estimés à 12,4 millions d'euros (génie civil et électromécanique).

Vaulx - phase 2 :

allongement du quai existant et aménagement de la dalle arrière du quai. Les travaux ont débuté dans le courant du premier trimestre 2015 et se termineront en septembre 2015.

Impact pour les utilisateurs : extension du potentiel portuaire actuel.

En quelques chiffres : coût des travaux estimé à 2,4 millions d'euros.

Pecq - phase 1 :

construction d'un mur de quai. Les travaux débutés en juin 2014 se termineront en août 2015.

Pecq - phase 2a :  allongement du quai existant et aménagement d'une dalle d'arrière quai. L'adjudication des travaux est prévue au deuxième semestre 2015 et les travaux en 2016 pour une durée de 12 mois.

Impact pour les utilisateurs : offre d'un nouveau potentiel portuaire pour les bateliers et les entreprises utilisant la voie d'eau.



En quelques chiffres : un quai d'une longueur utile de 235 m (possibilité d'accueillir à la fois 2 bateaux de 110 m) ; une dalle d'arrière quai de 25 m pour les manutentions ; un coût des travaux estimé à 1 million d'euros.

Dendre canalisée

Renouvellement du Barrage de Deux-Acren et d'une digue de protection :

le marché d'études en cours (génie civil) est au stade de la préparation des dossiers de permis. L'adjudication des travaux est prévue pour la fin 2015.

En quelques chiffres : le coût des travaux est estimé à 3 millions d'euros pour le barrage (génie civil et électromécanique) et à 1 million d'euros pour la digue (station de relevage des eaux comprise).

Renouvellement du Barrage de Papignies :

les marchés de travaux de génie civil et d'électromécanique ont débuté au 1er trimestre 2015 pour une durée de 300 jours ouvrables.

En quelques chiffres : le coût des travaux est estimé à 5,4 millions d'euros.

Impact : amélioration de la régulation des niveaux de la Dendre et effet positif dans la gestion des crues.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE MONS

Canal du Centre

Déversoir de la Haine à Obourg :

dans le cadre de la création d'un centre de regroupement de boues de dragage à Obourg, et suite à l'assainissement progressif des eaux de la Haine, remise en service de l'alimentation originelle du bief Obourg-Péronne, long de 40 km.

Impact pour les utilisateurs : les pompes de Péronne beaucoup moins sollicitées (pompage dans l'Escaut à nouveau complémentaire et non plus substitutif), sécuriseront l'alimentation en eau du grand bief, évitant ainsi la réduction du tirant d'eau telle que celle subie pendant plusieurs semaines en 2013.

En quelques chiffres : le gain financier en économie de pompage atteint plusieurs centaines de milliers d'euros de consommation électrique.



Construction d'un mur de quai à Pecq. ©Voies hydrauliques de Tournai

Ascenseur de Strépy-Thieu :

recherche et développement de nouveaux joints gonflables pour l'étanchéité entre les bacs et les biefs. Premier joint à poser en 2016.

Impact pour les utilisateurs : les joints actuels subissant un vieillissement prématuré, leur remplacement nécessite régulièrement des immobilisations de bac de deux semaines, d'où une diminution de la disponibilité complète du double ascenseur à bateaux (10 interventions sur les 6 dernières années).

En quelques chiffres : durée de vie des joints quatre fois supérieure (50 000 cycles, plutôt que 12 000).

Canal du Centre historique

Manœuvre d'un seul ascenseur :

la situation des ressources humaines sur ce canal impose de réduire le nombre de postes de travail afin de continuer à garantir un niveau de sécurité suffisant.

Impact pour les utilisateurs : le transit est impossible, mais les croisières touristiques peuvent s'effectuer aisément entre le nouvel ascenseur et l'aval de l'ascenseur n° 3 de Strépy-Bracquegnies, permettant ainsi de visiter la salle des machines classée Monument historique.

Canal Nimy-Blaton-Péronne

Reconstruction du pont à Harchies :

l'ouvrage d'art, de 75 mètres de portée, se présente comme un pont en arc, dont les extrémités sont encastrées dans les massifs de culée (méthode innovante permettant de se passer de joints de chaussées et d'appareils d'appui). La superstructure a une forme particulièrement attractive qui bénéficiera d'un éclairage architectural. La mise en service est prévue mi 2015.

Impact pour les utilisateurs : la hauteur sous pont du nouvel ouvrage a été augmentée et permettra (lorsque les autres ponts le permettront également) le passage de bateaux de 7,20 mètres de tirant d'air, autorisant trois niveaux de conteneurs.

En quelques chiffres : le coût du pont (incluant la démolition du précédent et les quelques abords) est de 3,7 millions d'euros, dont 10 % sont financés par l'Europe.



Porte de fermeture d'un des deux bacs à Strépy-Thieu. ©SPW-DPVNI

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE CHARLEROI

Basse Sambre et Canal Charleroi-Bruxelles

Entretien des ouvrages d'art hydrauliques et prestations de plongeurs :

divers travaux d'entretien extraordinaire ont été réalisés aux écluses, barrages et plan incliné pour maintenir les ouvrages en service ou les remettre en bon état (remplacement de pièces d'usure, remise en service de portes, ...). Des prestations de plongeurs ont également été requises, parfois même en urgence, pour remettre en service les ouvrages hydrauliques ou enlever des véhicules se trouvant dans les voies d'eau.

Impact pour les utilisateurs : utilisation plus sûre des voies d'eau en bief et au passage des écluses.

En quelques chiffres : pour l'entretien des ouvrages de la Basse Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles, prestations de plongeurs comprises, le coût s'élève à environ 1,565 millions d'euros en 2014, avec 50 voitures retirées des voies d'eau.

Sambre

Barrages de Salzinnes et d'Auvelais :

le chantier de reconstruction du barrage de Salzinnes est terminé. Celui du barrage d'Auvelais est en voie d'achèvement (fin prévisionnelle mi avril 2015).

Impact pour les utilisateurs : le remplacement des équipements électromécaniques et l'amélioration de l'automatisation des barrages permettront une meilleure gestion des niveaux et débits de la Sambre.

En quelques chiffres : le coût des chantiers s'élève à 2,04 millions d'euros pour le barrage de Salzinnes et à 1,978 millions d'euros pour celui d'Auvelais.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE NAMUR

Sambre namuroise

Nouveau quai de transbordement à Moignelée :

construction d'un quai de 130 mètres de longueur, en rive

gauche de la Sambre au droit du site de l'ancien charbonnage de Bonne-Espérance, dans la commune de Sambreville. Les travaux comprennent également la démolition d'un ancien pont-rail métallique. Les études et adjudication ont été réalisées en 2014. Les travaux ont débuté le 2 mars 2015.

Impact pour les utilisateurs : création d'un nouveau point de transbordement à destination des futures entreprises qui s'installeront sur le site réhabilité par la *Spaque*. Ce dernier favorisera le transport par voie d'eau réduisant d'autant le transport routier et ses incidences sur les centres urbains proches.

En quelques chiffres : le coût des travaux avoisine 2,5 millions d'euros dont 40 % sont financés par des fonds européens.

Meuse namuroise

Écluse d'Andenne-Seilles :

remise en état du chariot supérieur de la porte roulante aval et des poulies de renvoi des câbles de manœuvre. Interventions diverses sur la porte amont. Remplacement de bois et caoutchoucs d'étanchéité sur les différentes portes.

Impact pour les utilisateurs : maintien en bon état de fonctionnement des trois portes de l'écluse et maintien de sa capacité maximale d'utilisation.

En quelques chiffres : le coût des travaux en 2014 avoisine 75 000 euros.

Réparation et consolidation du mur de quai de Wanhériffe à Andenne :

reconstruction du parement effondré et remplacement des tablettes de couronnement en divers endroits du mur de quai.

Impact pour les utilisateurs : remise en service des différentes zones d'accostage inutilisables sans entraver les parties de quai en exploitation.

En quelques chiffres : le coût des travaux en 2014 est d'environ 160 000 euros.



DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIEGE

Meuse

Écluse d'Ampsin-Neuville :

l'étude de construction de l'ouvrage est commencée et une enquête publique a été organisée en décembre 2014 dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Impact pour les utilisateurs : la mise en service de l'ouvrage permettra le passage de convois de classe Vb d'Anvers ou Rotterdam jusqu'à Namur. De plus, ce nouvel ouvrage de franchissement permettra de résoudre le problème du goulet d'étranglement permanent que constitue l'écluse actuelle.

En quelques chiffres : le coût estimé des travaux est de 133 millions d'euros.

Écluse d'Ivoz-Ramet :

les travaux de construction de l'écluse à grand gabarit de classe Vlb se sont poursuivis. La mise en eau de l'ouvrage est intervenue le 21 janvier 2015. L'ouvrage sera opérationnel fin du premier semestre 2015.

Impact pour les utilisateurs : la mise en service de l'ouvrage permettra le passage de convois de classe Vb et résoudra le problème du goulet d'étranglement que constitue l'écluse actuelle.

En quelques chiffres : le coût provisoire des travaux est de 69,5 millions d'euros.



Zone du Grand Ban : construction des voiries. ©SPW-DPVNI

Barrage de Monsin :

poursuite de l'étude réalisée au sein du Service public de Wallonie portant sur une rénovation lourde et le remplacement des vannes. Les résultats de l'étude sont attendus en 2015.

Impact pour les utilisateurs : cet ouvrage d'art permet l'alimentation et la gestion des niveaux du plus long bief de Belgique, situé sur le canal Albert entre Ivoz-Ramet et Genk. Son fonctionnement est vital pour la liaison fluviale entre Liège et Anvers.

En quelques chiffres : une externalisation de l'étude aurait coûté 500 000 euros au SPW.

Canal de Lanaye

Quatrième écluse de Lanaye :

les travaux de construction de l'écluse à grand gabarit de classe Vlb arrivent à leur terme. L'ouvrage sera opérationnel dans le courant du deuxième semestre 2015.

Impact pour les utilisateurs : le réseau wallon des voies navigables sera enfin en liaison directe avec le canal Juliana et le port de Rotterdam, à la classe Vb avec possibilité de sasement simultané de deux convois poussés.

En quelques chiffres : coût des travaux : 153 millions d'euros.

Hélène Cornet



Nouveau pont d'accès au terminal Liège Trilogiport. ©SPW-DPVNI

(Lanaye et Ivoz-Ramet : faites sauter les bouchons !)

Les deux plus grandes écluses de Wallonie ouvrent leurs portes en 2015

Considérées comme projets prioritaires dans le cadre du RTE-T, les deux écluses mosanes¹ sont cofinancées par l'Union européenne. Leurs modernisations au gabarit de 9 000 tonnes (classe Vlb) participent à la suppression des goulets d'étranglement le long de l'axe Meuse-Rhin-Main-Danube qui voit ainsi sa navigabilité améliorée et ses liaisons entre ports maritimes et intérieurs renforcées.

LE SITE ÉCLUSIER DE LANAYE

Un carrefour stratégique

Situé à Visé (25 km au Nord de Liège), il permet la connexion fluviale entre la Wallonie, la Flandre et les Pays-Bas.

1, 2, 3 et 4 écluses

Le site comprendra bientôt 4 écluses :

- 2 x 600 tonnes ;
- 1 x 2 000 tonnes ;
- 1 x 9 000 tonnes d'ici peu !

En juin 2011, débutait la construction d'une nouvelle écluse. Elle sera mise en service fin 2015.

Intervenants

- gestion des marchés : Direction des Voies hydrauliques de Liège et Direction de la Gestion des Équipements des Voies hydrauliques de Liège - Service public de Wallonie ;
- travaux de génie civil : entreprise *Besix* ;
- équipements électromécaniques : groupement *Lanecluse4* ;
- maîtrise de l'ouvrage : *Sofico*.

Ouvrages et travaux annexes

- 1 écluse de 225 m x 25 m ;
- 1 station de pompage ;
- 1 centrale hydroélectrique ;

- 1 poste de commande unique ;
- 1 nouveau pont assurant la liaison entre les deux rives ;
- travaux de rénovation : maisons éclusières, portique des anciennes écluses, etc. ;
- mesures compensatoires écologiques de qualité.

Budget

- 153 millions d'euros ;
- dont 27 millions d'euros financés par l'Union européenne dans le cadre des RTE-T ;
- les Pays-Bas interviennent à hauteur de 10 millions d'euros ;
- la BEP a consenti un prêt pour la moitié de l'investissement global.

Capacité d'écoulement du trafic

Depuis 2008, le site éclusier peut être considéré comme saturé. En 2012, 10,4 millions de tonnes de marchandises transitent par Lanaye, soit 1/4 du trafic global wallon.

En 2014, 11,6 millions de tonnes passent par le site en plein chantier.

À l'horizon 2020, les projections d'études annoncent 20,3 millions de tonnes !



Le site de Lanaye en cours de chantier en 2013. ©SPW-Direction de l'Édition

¹ Programmée de 2017 à 2021, la mise à gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville viendra compléter cet ensemble fluvial grand gabarit.

LE SITE ÉCLUSIER D'IVOZ-RAMET

Un point de transit clef en Wallonie

Situé sur la Meuse, à hauteur de la commune de Flémalle (province de Liège), le barrage-écluse d'Ivoz-Ramet est le point de transit le plus important de Wallonie pour le transport fluvial.

Écluses

Le site comprend 2 écluses :

- 1 x 2000 tonnes ;
- 1 x 9 000 tonnes d'ici peu !

En mai 2011, débutait la construction de l'écluse de 225 m de long sur 25 m de large à l'emplacement de l'ancienne petite écluse (1 x 600 tonnes). Elle sera mise en service durant le premier semestre 2015.

Intervenants

- gestion des marchés : Direction des Voies hydrauliques de Liège et Direction de la Gestion des Équipements des Voies hydrauliques de Liège - Service public de Wallonie ;
- étude des ouvrages : société momentanée *Greisch-Tractebel* ;
- travaux de génie civil : société momentanée *Galère-Jan De Nul* ;
- équipements électromécaniques : société *Fabricom* ;
- maîtrise de l'ouvrage : *Sofico*.

Ouvrages et travaux annexes

- 1 écluse de 225 m x 25 m ;
- aménagement des avant-ports et des zones de stationnement ;
- construction d'une échelle à anguilles ;
- installation d'une vis hydrodynamique permettant de compenser la consommation électrique du site ;
- 1 poste de commande ;
- 1 pont technique tournant ;
- approfondissement de la partie du bief entre Ivoz-Ramet et Seraing permettant la navigation à 3,4 m d'enfoncement à réaliser dans les années à venir.

Budget

- 69,5 millions d'euros ;
- dont plus de 15 millions d'euros financés par l'Union européenne dans le cadre des RTE-T ;
- la BEI a consenti un prêt pour la moitié de l'investissement global.

Capacité d'écoulement du trafic

L'écluse d'Ivoz-Ramet est celle qui écoule le plus de trafic en Wallonie. En 2012, 11,2 millions de tonnes de marchandises transitent par Ivoz-Ramet, soit 1/4 du trafic global wallon.

En 2014, 11,8 millions de tonnes passent par le site en plein chantier. Malgré la complexité du chantier, la navigation a été maintenue. À l'horizon 2020, les projections d'études annoncent 21,8 millions de tonnes !

Le site rénové a une capacité totale estimée à 45 millions de tonnes, de quoi voir venir...

Un timing et un budget menés de main de maître

Malgré les difficultés techniques importantes et les problèmes rencontrés, le chantier d'Ivoz-Ramet a remarquablement respecté ses prévisions de planning et de budget. C'est notamment le fruit d'un travail constant et d'une compétence technique avérée de l'équipe de la Direction des Voies hydrauliques de Liège et de la Direction de la Gestion des Équipements des Voies hydrauliques de Liège (Service public de Wallonie).

Christel Job et Pascal Moens



Le site d'Ivoz-Ramet en cours de chantier en 2013 ©SPW-Direction de l'Édition

(Focus sur Liège Trilogiport)

Le Service public de Wallonie a rempli la première phase de son contrat !

Aujourd'hui, le site *Liège Trilogiport* attend ses investisseurs privés. Le Service public de Wallonie a terminé l'étape de réalisation du terminal à conteneurs et de ses premiers accès.

Dès 1999, le terrain d'Hermalle-Sous-Argenteau est identifié pour son potentiel portuaire exceptionnel. La zone est rendue disponible, pour l'essentiel, à partir de 2005 suite aux expropriations. Le site emblématique connaît plusieurs projets d'aménagement successifs, adaptés aux exigences des riverains, aux contraintes locales et aux clients identifiés, avant d'adopter sa forme définitive en 2010, au terme d'une étude d'incidence.

Concrètement, le site *Liège Trilogiport* est en chantier depuis 2008. Plusieurs étapes de travaux se sont succédé et de nombreuses techniques ont dû être mobilisées :

- déplacement d'impétrants ;
- déboisement (4 ha) ;
- travaux d'égouttage (12 km de réseau) ;
- terrassements (920 000 m³) ;
- dépollution des sols ;
- travaux de voiries (giratoires, liaisons, parkings, rampe d'accès au pont d'Hermalle) ;
- déplacement et prolongation d'un chemin cyclo-pédestre qui traverse le site *Liège Trilogiport* au sens large du terme ;
- réalisation de bassins dans la zone d'intégration paysagère et de pertuis pour la canalisation du ruisseau ;

- pose de rails de chemin de fer de la plateforme jusqu'au site d'*Arcelor* à Chertal ;
- réalisation de l'infrastructure du terminal à conteneurs : revêtement hydrocarboné ouvert avec pénétration d'un coulis de ciment.

La seconde phase des travaux gérés par le Service public de Wallonie est en cours et se poursuivra jusque fin 2015. Un nouveau pont¹ au dessus de la Meuse, dit « pont Nord », et ses rampes d'accès seront construits pour assurer la liaison routière avec l'autoroute E25.

Ce sont plus de 33 millions d'euros investis par la Wallonie et 22,405 millions d'euros via les *Fonds Feder* qui ont permis de transformer une friche industrielle en ce qui est amené à devenir la plus grande plateforme trimodale de Wallonie.

Valérie Korthoudt



Liège Trilogiport : pont d'accès et dalle du terminal à conteneurs (à l'arrière plan). ©SPW-Voies hydrauliques de Liège

¹ 296,7 m de long et 15,3 m de large.

(Le dragage dans une passe difficile... mais navigable)

Perspectives pour les entreprises utilisatrices du réseau

L'actuel contrat de dragage pour les voies navigables wallonnes arrive à échéance cette année. Dans un contexte budgétaire difficile, de nombreuses questions se posent sur l'avenir des dispositifs existants.

Et en 2016 ? On continue !

Concrètement, jusqu'à la fin de l'année 2015, le dragage est assuré. Pour 2016 et les années ultérieures, le marché de service est en cours d'élaboration. Si la décision de poursuivre le dragage est désormais acquise, il semble clair que les budgets qui pourront être alloués seront réduits. Le plan d'action prévoit de concentrer les moyens sur les zones les plus problématiques.

Prise en compte des besoins des entreprises

Parmi les nombreux paramètres à prendre en considération dans les plans de dragage, les demandes des entreprises utilisatrices du réseau ont toujours été prioritaires. Toutefois, étant très chères et très lourdes à planifier, notamment en termes de traitement des boues, ces opérations doivent impérativement être intégrées dans une action locale plus large. Entre une demande – même très urgente – et la mise en œuvre sur le terrain, un délai minimum de trois mois est à prévoir.

Comment les entreprises peuvent-elles solliciter une intervention en matière de dragage ?

Votre interlocuteur est la Direction territoriale des voies hydrauliques du ressort. Introduisez dès que possible vos demandes, de préférence justifiées, auprès de ces services afin qu'ils puissent les intégrer à leur programmation.

Pascal Moens

Les Directions des Voies hydrauliques :

Tournai – 069 36 26 40
Mons – 065 39 96 10
Charleroi – 071 23 86 30
Namur – 081 24 27 10
Liège – 04 220 87 11



(La Direction de la Gestion des Voies navigables)

Une nouvelle direction au SPW « Mobilité et Voies hydrauliques » !

Après une période de gestation, une nouvelle direction a été créée récemment au sein de la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques ». Parmi ses missions, elle coordonne notamment la gestion et l'exploitation de notre réseau de voies navigables et elle exerce les nouvelles compétences liées aux voies navigables découlant de la sixième réforme de l'État.

La Direction de la Gestion des Voies navigables regroupe trois entités distinctes et 53 agents répartis sur trois sites : Grosses-Battes (Angleur), écluse des Grands-Malades (Namur) et carrière de Gore (Andenne).

Le site d'Angleur compte 28 agents spécialisés dans les matières liées à la gestion et à l'exploitation des voies navigables : la **gestion du domaine public** adjacent aux voies navigables (délivrance d'autorisations d'utilisation du domaine public, redevances liées à cette utilisation, gestion des bâtiments et des maisons éclusières, etc.) ; l'**exploitation des voies navigables** (application des réglementations liées à la navigation, élaboration et diffusion des « avis à la batellerie », mise en œuvre des nouvelles compétences héritées de la sixième réforme de l'État, participation à la concertation interrégionale, etc.) ; la **gestion des avaries** survenant sur les voies navigables et la **police domaniale**.

Le site des Grands-Malades accueille 10 agents : 1 gestionnaire de la cellule « plongeurs et carrière de Gore », 1 agent administratif et les 8 « plongeurs »¹, qui prennent notamment en charge les inspections subaquatiques des ouvrages d'art ou des berges, certains travaux d'entretien ponctuels et des inspections hyperbares, par exemple dans les lacs de barrage.

Enfin, le site de la carrière de Gore compte 15 agents : 1 chef d'exploitation, 1 chef mineur, 1 chef des ateliers et 12 ouvriers carriers (1 mineur, 4 débiteurs, 6 tailleurs de pierre et 1 opérateur d'engins), tous œuvrant à la production de pierres de taille artisanales en calcaire mosan, principalement pour les besoins de la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » (aménagement des abords des cours d'eau et des sites publics), mais aussi pour d'autres directions générales du Service public de Wallonie.

Marc Delaude

Les nouvelles compétences de la Wallonie dans le domaine du transport de marchandises par voie navigable

Depuis le 1^{er} janvier 2015, plusieurs services opérationnels liés à l'exercice du métier de transporteur de marchandises par voie navigable ont été transférés du Service public fédéral « Mobilité et Transports » vers les Régions.

Les services directs à la batellerie suivants relèvent désormais du Service public de Wallonie, Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques », et plus particulièrement de la Direction de la Gestion des Voies navigables :

- obtention, modification, renouvellement du **certificat de jaugeage** pour les bateaux de navigation intérieure ;
- obtention, modification, renouvellement du **certificat de visite rhénan** pour les bateaux de navigation intérieure ;
- obtention, modification, renouvellement du **certificat d'agrément pour le transport de marchandises dangereuses par voie navigable** (ADN) ;
- validation des **livrets de service** ;
- validation des **livres de bord** ;
- validation des **cartons de contrôle des huiles usagées**.

Les demandes relatives à ces services sont à adresser au « **guichet de la navigation** » de Liège :

rue canal de l'Ourthe, 9

B-4031 Liège (Angleur)

Tél. : +32 (0)4 231 65 31

Fax : +32 (0)4 231 65 71

Mél : info.batellerie@spw.wallonie.be

Heures d'ouverture : mardi et jeudi de 9 h 00 à 12 h 00 et de 14 h 00 à 15 h 30.

¹ Actuellement, 6 plongeurs et 2 en cours de recrutement.

Les missions principales de la Direction de la Gestion des Voies navigables :

- coordonner l'action des directions territoriales et des districts des voies navigables en matière de manœuvre des ouvrages d'art, de services à la batellerie, de police de la navigation, de police et de gestion domaniale ;
- élaborer les règlements particuliers pour les voies navigables ;
- élaborer de façon coordonnée les règlements en matière de navigation, de gestion domaniale et de police domaniale ;
- mettre en place et exploiter un centre intégré permanent de gestion des voies hydrauliques ;
- évaluer les propositions en matière de nouvelles méthodes ou d'outils permettant d'améliorer la navigabilité, l'exploitation et la gestion des voies navigables ;
- superviser le développement et la gestion des logiciels centraux d'exploitation des voies navigables ;
- passer des marchés globaux valables pour l'ensemble du réseau wallon des voies navigables, par exemple en matière de signalisation, de gestion des déchets, etc.



(Journée du transport fluvial et de l'intermodalité)

Expertise, croisière didactique et *networking*

Le 24 septembre 2015, la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité organisait à Tournai sa traditionnelle journée de sensibilisation au transport fluvial et à l'intermodalité, en collaboration avec le Port autonome du Centre et de l'Ouest et la société Sodemaf du Groupe Dufour.

Placée sous le signe du professionnalisme, cette rencontre a réuni 250 acteurs du secteur. Spécificité de cette édition, le programme se déclinait en trois parties : séance académique, croisière sur le Haut Escaut et visite des toutes nouvelles installations de la plateforme bimodale de Vaulx.

Un savant mélange d'infos public/privé

Ce colloque studieux a mis l'accent sur la stratégie wallonne pour le développement des infrastructures de transport, sur les enjeux de l'intermodalité et sur les travaux de modernisation du réseau fluvial wallon... et spécialement sur ceux concernant la région de Tournai. Quant au projet Seine-Escaut Est, Thibaut Mouzelard, représentant du ministre des Travaux publics, a souligné que le Gouvernement wallon, via sa DPR¹, confirmait bien son engagement dans ce projet et que sa volonté était de profiter au mieux des 40 % subsidiés par l'Europe tout en restant dans sa ligne budgétaire.

À côté des informations émanant de l'administration, le point de vue des entreprises a lui aussi été exposé. Fabrice Delaunoy, directeur Granulats chez *CCB Italcementi Group*, a expliqué la politique logistique de son entreprise. Si la volonté de faire de la multimodalité est réelle, la mise en pratique est complexe car elle dépend de nombreux acteurs et a de multiples implications. La compétitivité des produits de *CCB* est essentiellement basée sur les coûts de production et les coûts logistiques. Les coûts de transport sont élevés par rapport à la valeur du produit². Leur défi pour l'avenir sera de conforter une présence locale forte dans un marché confronté à une mondialisation croissante. Et de conclure avec des souhaits concrets pour aller vers plus d'intermodalité : un transport ferroviaire adapté à leurs besoins, une décision rapide concernant le projet Seine-Escaut et un renforcement de l'attractivité du Haut Escaut (amélioration de son gabarit à Tournai, augmentation du tirant d'eau à 3 m et fiabilisation des horaires de manœuvre des ouvrages d'art).



Séance académique. ©SPW-DPVNI

¹DPR : Déclaration de politique régionale

²20 à 35 % du prix payé par le client en ce qui concerne le granulat, 10 à 15 % pour le ciment et 20 % pour le béton prêt à l'emploi

Une croissance remarquable et remarquée

Récompensant depuis 14 ans une entreprise qui a effectué une importante progression de son tonnage fluvial sur l'année écoulée, le prix de la DPVNI a été attribué au papetier *Idempapers* (cf. article p.20). L'entreprise a quasiment doublé son trafic fluvial en 2 ans ! De 30 bateaux et 28 000 tonnes de pâte à papier en 2011, elle est passée à 54 unités et 53 000 tonnes en 2013.

Le Haut Escaut de visu

Rien de tel que de pouvoir observer de ses propres yeux. Une occasion donnée aux participants qui ont pu embarquer à bord de bateaux pour une croisière fluviale allant de Tournai à la zone portuaire de Vaulx. Prélude à cette croisière, Christophe Vanmuysen, inspecteur général en charge du Bassin de l'Escaut, a répertorié lors de la séance académique les différents travaux récents ou en cours : la modernisation de la traversée de Tournai dont l'adaptation de l'emblématique Pont des Trous,

la modernisation des barrages de Kain et Hérinnes, ainsi que la construction des terminaux de Pecq et Vaulx.

Vaulx en live !

Débarqués à Vaulx, les invités ont visité les installations de la plateforme bimodale. La *Sodemaf* du Groupe Dufour, concessionnaire de la zone portuaire, y développe ses activités autour de 3 pôles : le chargement de marchandises vrac (conditionnement, entreposage et stockage des produits), l'organisation logistique, ainsi que la manutention de pièces indivisibles et de conteneurs.

La journée s'est achevée par un *networking* actif.

Envie d'en savoir plus ? Les interventions des différents orateurs sont consultables sur www.voies-hydrauliques.wallonie.be³

Christel Job



Les participants lors de la croisière fluviale. ©SPW-DPVNI

³via le cheminement « promotion et intermodalité » > « divers » > « actualités et archives » > « Journée du transport fluvial en Wallonie 2014 ».

(Idempapers)

Une logistique amont tournée vers le fluvial

Située à Ittre le long du canal Charleroi-Bruxelles, Idempapers produit et commercialise 120 000 tonnes de papier par an. Dynamique et novatrice, cette société se démarque par la production de spécialités à forte valeur ajoutée et se tourne résolument vers un développement respectueux de l'environnement.

Une jeune entreprise...riche de 172 ans d'expérience

La fabrication de papier sur le site de Virginal commence en 1843, sous le nom *Papeterie d'Asquempont*. La société anonyme Papeteries de Virginal est fondée en 1885. Pendant un siècle, elle prospère seule maître à bord et développe une réelle expertise dans la fabrication de papier. S'en suit une série de fusions et de rachats au terme de laquelle la papeterie entre dans le giron d'*Arjo Wiggins*.

Management buy-out

Dans les années 1990, le groupe papetier *Arjo Wiggins* connaît une crise avec pertes et vagues de restructuration à la clef. Les deux sites wallons, Virginal et Nivelles, sont clairement en danger. En octobre 2009, via un *management buy-out* à l'initiative de Francis Tans, les deux sites sont rachetés à *Arjo Wiggins* et *Idempapers* voit le jour. La société est désormais totalement indépendante et gérée par des actionnaires privés. Depuis lors, sa stratégie vise à compenser progressivement le déclin du papier autocopiant par des papiers de spécialité à haute valeur ajoutée.

Des balles de papier sur l'eau

La pâte à papier est la principale matière première utilisée par *Idempapers*. Importée depuis le Brésil et les pays scandinaves, elle arrive en balles de marchandises, c'est-à-dire sous forme de « ballots » de feuilles très épaisses et rigides, au port de Flessingue

(Zeelande, Pays-Bas). En 2011, l'entreprise décide de passer à la voie d'eau pour acheminer la pâte à papier de Flessingue jusqu'à Virginal. Un choix essentiellement lié à sa stratégie de durabilité car la différence de prix avec le transport routier n'est pas significative. Ainsi en 2014, *Idempapers* a déchargé 59 000 tonnes de pâte à papier, soit plus du double du tonnage réalisé initialement en 2011. Elle peut aujourd'hui se targuer d'avoir supprimé 2 500 camions par an sur les routes (cf. p.19).

Toujours plus eco-friendly...

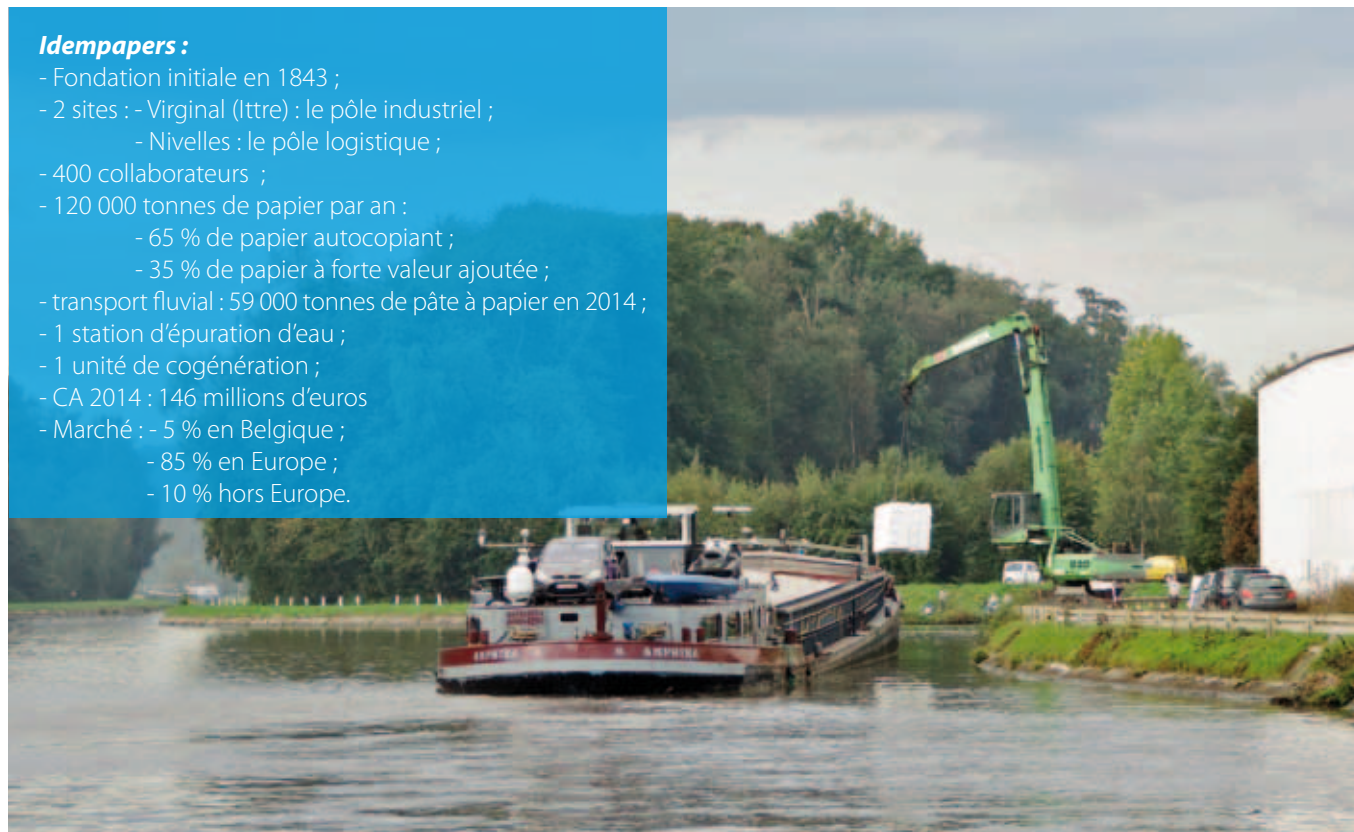
Jean Bernard, directeur Environnement chez *Idempapers*, souligne que le recours au transport fluvial est possible grâce aux travaux de dragages réalisés par la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques sur le canal Charleroi-Bruxelles. Et d'ajouter qu'une bonne entente avec les riverains a été également primordiale car l'entreprise ne disposant pas d'un quai propre, la grue occupe le quai de halage lors des déchargements.

La part prise par le transport fluvial dans la logistique amont de l'entreprise est appréciable, mais *Idempapers* étudie déjà la possibilité de transférer d'autres flux de matières premières vers la voie d'eau !

Christel Job

Idempapers :

- Fondation initiale en 1843 ;
- 2 sites : - Virginal (Ittre) : le pôle industriel ;
- Nivelles : le pôle logistique ;
- 400 collaborateurs ;
- 120 000 tonnes de papier par an :
- 65 % de papier autocopiant ;
- 35 % de papier à forte valeur ajoutée ;
- transport fluvial : 59 000 tonnes de pâte à papier en 2014 ;
- 1 station d'épuration d'eau ;
- 1 unité de cogénération ;
- CA 2014 : 146 millions d'euros
- Marché : - 5 % en Belgique ;
- 85 % en Europe ;
- 10 % hors Europe.



Déchargement de balles de papier à Virginal. ©Idempapers

(Nous y étions)

Développer des contacts économiques

Riverdating – Luxembourg

Les 19 et 20 novembre 2014, Voies navigables de France (VNF) a organisé à Luxembourg sa septième convention d'affaires, *Riverdating*, dédiée au transport fluvial et intermodal. Parallèlement, les conférences *Barge to Business* ont fait le point sur les innovations et les nouvelles tendances du secteur.

Durant ces deux jours, une soixantaine de chargeurs européens ont pu rencontrer les 111 exposants et plus de **2 600 rendez-vous professionnels** préprogrammés via le site internet dédié au salon ont eu lieu !

La Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité a participé à cet événement en tant qu'exposant, afin d'informer les chargeurs sur les potentialités du réseau fluvial wallon - sa modernisation actuelle et ses projets de développement - et les aider dans leurs projets logistiques transfrontaliers.

Une initiative unique, et surtout particulièrement efficace, pour le secteur fluvial !

Semaine Internationale du Transport et de la Logistique – Paris

Quelque 750 exposants, une fréquentation de plus de 40 500 professionnels, voici les chiffres clés de la 28^{ème} édition de la *Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL)* qui s'est tenue du 1^{er} au 4 avril 2014.

Pour cette occasion, la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité (DPVNI) était présente avec des partenaires publics – dont le Port autonome de Liège et celui du Centre et de l'Ouest – et privés sur le stand wallon organisé par l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers en collaboration avec *Logistics in Wallonia*.

La DPVNI y présentait notamment le transport fluvial et intermodal en tant que modes de transport résolument internationaux, modernes et durables.

Pierre Warnier



(Intermodalité)





©SPW-DPVNI

(Le transport intermodal en Wallonie)

Situation actuelle et perspectives d'avenir

L'année 2014 est marquée par une augmentation très nette du transport maritime de conteneurs. Le port de Rotterdam affiche une croissance de 5,8 % avec ses 12 298 000 EVP¹ manutentionnés. Avec une augmentation de 4,7 % et 8 978 000 EVP au compteur, les performances du port d'Anvers sont quasi équivalentes et lui permettent de dépasser de 3,6 % son record de 2008 ! Avec à peine 0,9 % de croissance, le port de Zeebrugge peine en matière de conteneurs. Signalons la bonne performance du port de Dunkerque, acteur plus marginal pour ce type de transport, qui croît de 20 600 EVP (+ 7 %) à 311 830 EVP.

Les terminaux intérieurs wallons ont, eux aussi, connu des fortunes diverses en 2014.

LE FERROVIAIRE DANS L'INCERTITUDE

Si le plan fédéral d'aide au transport combiné ferroviaire a finalement été reconduit en 2014, l'incertitude est de mise pour ce qui est de 2015. Les acteurs concernés plaident pour le maintien d'une aide au moins jusqu'à la mise en œuvre d'un péage routier significatif.

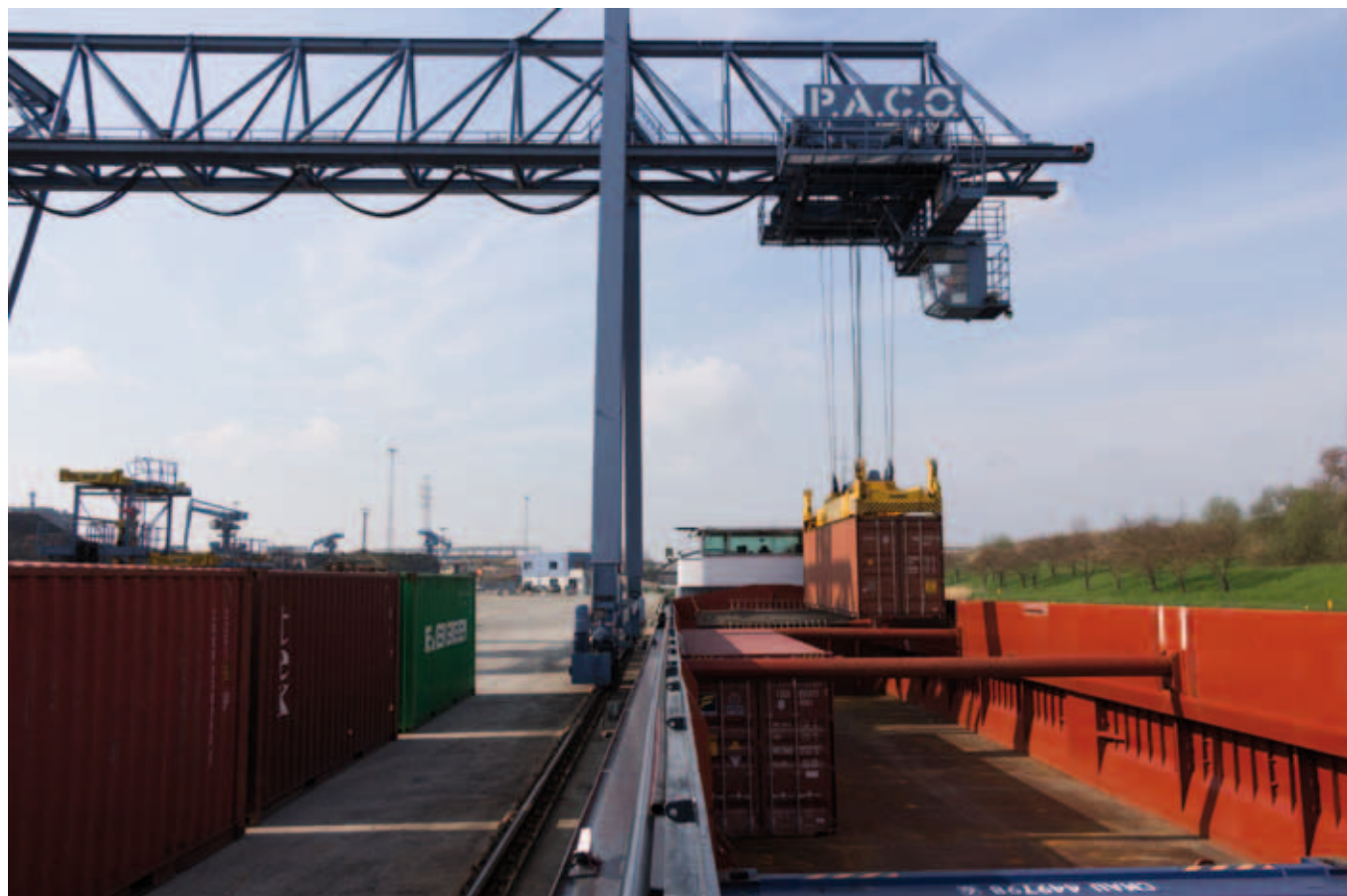
Le **Dry Port Mouscron – Lille international (DPMLI)** est fermé. Mis « sous cocon », il pourrait reprendre rapidement ses activités. Jusqu'à présent les tentatives successives de pérenniser une activité sur le site n'ont pas abouti.

Au **Centre logistique Trimodal de Charleroi (CLTC)**, la situation reste stable pour les relations vers l'Italie à raison de trois rotations par semaine, mais l'activité ferroviaire vers Dresde (Allemagne) est interrompue. Le CLTC déplore les effets négatifs des grèves de 2014 et la collaboration avec Infrabel à améliorer.

- > Centre logistique Trimodal de Charleroi
- 8 000 UTI en 2014
- 3 départs par semaine vers l'Italie

Le **Terminal Container Athus (TCA)** a connu une année difficile. Malgré ses dix relations hebdomadaires avec Anvers, le nombre de conteneurs transportés sur les trains a baissé de quelque 4,4 %. Cette diminution est imputable à la réorganisation fin 2013 des départs au sein même du port d'Anvers d'une part et à l'ouverture d'un terminal fluvial à Metz d'autre part.

La baisse a été accentuée par la concurrence routière. Les prix sont particulièrement bas dans toutes les relations entre le port d'Anvers et les terminaux wallons, mais on remarque une situation de concurrence encore plus agressive dans les relations entre Anvers et la région Luxembourg-Saar-Lorraine. Toutefois, l'activité d'empotage à Athus s'est, elle, nettement développée en 2014 avec 3 500 conteneurs traités. L'empotage de produits vrac et de bobines d'acier, ainsi que le hall de stockage équipé d'un portique, constituent une réelle valeur



Terminal de Garocentre. ©SPW-DPVNI

¹ EVP- équivalent vingt pieds = TEU – Twenty-Foot Equivalent Unit

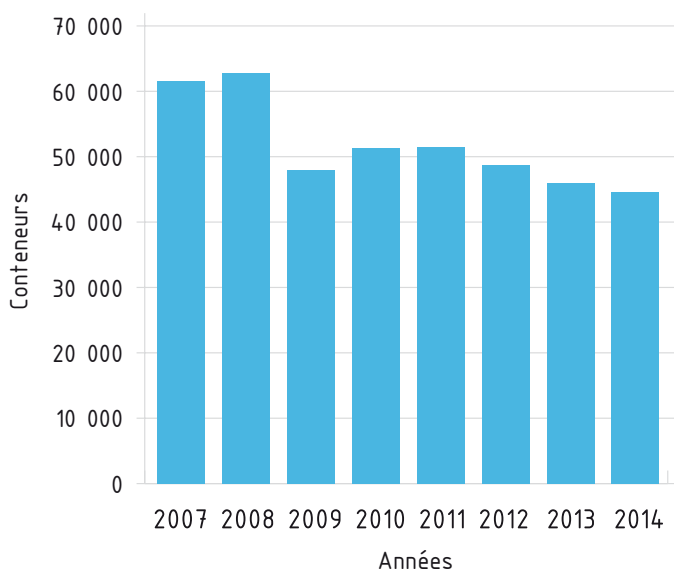
ajoutée au TCA. Le terminal s'est également équipé d'une locomotive dévolue aux *last miles* (voir encadré). Ces deux activités ont permis l'engagement de dix personnes.

> Terminal Containers Athus

44 563 conteneurs en 2014

10 trains par semaine avec le port d'Anvers

TERMINAL CONTAINER ATHUS
NOMBRE DE CONTENEURS TRANSPORTÉS PAR RAIL



Le TCA solutionne son problème de *last miles*

Les sociétés de transport ferroviaire éprouvent souvent de grandes difficultés à effectuer les derniers kilomètres des parcours. Ces *last miles* ne sont souvent effectués qu'avec du matériel lourd et peu de flexibilité, ce qui les rend inefficaces et très onéreux. Des solutions alternatives, telles que les opérateurs ferroviaires de proximité, dits OFP, pourraient peut-être prendre en charge ces marchés de desserte spécifique avec plus d'efficacité.

Pour faire face à ce besoin, le Terminal Container Athus s'est doté d'une locomotive « mixte » capable de rouler sur rail et sur route. Pilotée par un personnel ayant reçu toutes les formations nécessaires en la matière, elle effectue aujourd'hui une partie des relations entre la gare d'Athus et le terminal avec l'objectif de les assumer toutes dans un avenir proche.

Cette desserte locale a nécessité un changement législatif afin de permettre non seulement la circulation de tels opérateurs privés mais également le franchissement de sillons publics car le terminal est situé de part et d'autre de la ligne Arlon-Rodange.

Ce service est précieux pour le TCA. Par exemple, l'arrivée tardive d'un train en gare d'Athus le samedi peut être compensée par l'utilisation de la locomotive privée, de sorte que les conteneurs peuvent être déchargés dès la première heure le lundi.

À terme, le TCA pourrait utiliser sa locomotive pour desservir des clients proches, par exemple pour les tractions de *last miles* de et vers la papeterie *Burgo Ardennes* à Virton.



Liège Logistics Intermodal (LLI) continue ses activités de manière stable. Certaines sociétés qui y sont actives ont amorcé des trafics vers l'Espagne et vers la Roumanie, mais au départ d'autres terminaux (Anvers, Genk, Duisburg) vu les quantités actuellement insuffisantes pour envisager un départ de Liège.

> *Liège Logistics Intermodal*

18 000 UTI en 2014

6 trains par semaine avec l'Italie

Le projet de TGV fret de **Liège Carex** avance. Les études pour le *railport* sont terminées et le rapport financier doit maintenant être examiné par l'Europe. La construction de ce *railport* se fera en synchronisation avec les autres partenaires du projet. Il y a donc un espoir de démarrer l'exploitation du TGV fret à l'aube des années 2020.

LE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS

Le transport fluvial de conteneurs a bien progressé en 2014 mais avec des résultats contrastés.

Il souffre de la concurrence du secteur routier, à laquelle s'ajoute le problème récurrent des temps d'attente aux quais anversois.

À Ghlin, le trafic de **Deschietter Logistique** est en nette augmentation. Il a connu en 2014 une progression de 20 % du nombre de conteneurs transportés. Le terminal est en pleine extension et devrait bientôt être raccordé au rail. Ce raccordement devrait permettre le développement d'autres activités et apporter de nouveaux trafics de conteneurs.

> *Deschietter Logistique*

11 388 EVP en 2014

2 départs par semaine vers Anvers et Zeebrugge

À **Garocentre**, *Duferco Logistics* a terminé sa première année complète d'exploitation d'une ligne fluviale, avec toutes les difficultés que cela peut engendrer (aléas rencontrés lors de certains passages d'ouvrages d'art du canal de Charleroi à Bruxelles, résistance au changement modal de la part des entreprises, concurrence routière, etc.).

> *Garocentre*

5 518 EVP en 2014

2 départs par semaine vers Anvers et Zeebrugges

Au Terminal d'**Auvelais**, aucun marché de conteneurs n'a pu être développé à ce jour. Seuls des produits vrac y sont manutentionnés.

Euroports à Monsin (Liège) continue de confier le transport de ses conteneurs à *Liège Container Terminal*. En 2014, Euroports enregistre une croissance importante.

> *Euroports*

4 042 EVP en 2014

Enfin à Renory, **Liège Container Terminal** voit sa croissance continuer avec une augmentation de 8 % pour le terminal et de 17 % pour la ligne fluviale. Cette expansion continue est cependant entravée par les retards enregistrés aux quais anversois. Une collaboration avec le terminal de Meerhout permet d'offrir aux clients de meilleures connexions avec les ports de Zeebrugges et de Rotterdam, complémentaires aux navettes régulières reliant le terminal et le port d'Anvers et de meilleurs mouvements de conteneurs vides.

> *Liège Container Terminal*

28 092 EVP en 2014

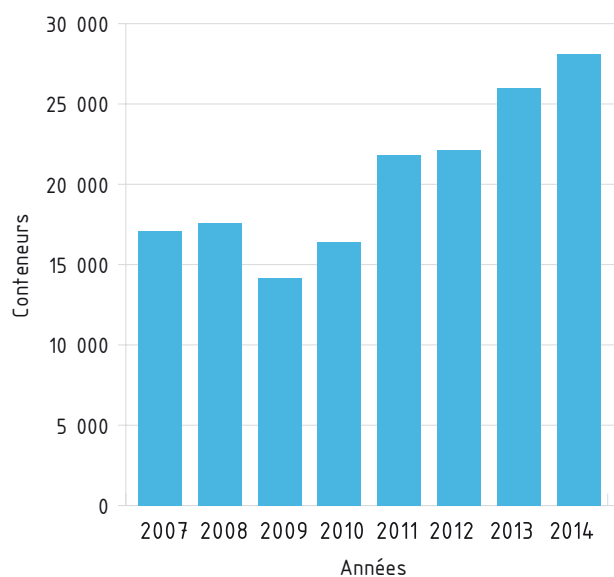
4 départs par semaine vers Anvers, Rotterdam et Zeebrugges

Christian Charlier



Terminal de Ghlin. ©SPW-DPVNI

**LIÈGE CONTAINER TERMINAL :
NOMBRE DE TEU TRANSPORTÉS PAR LA VOIE D'EAU**



**Liège Trilogiport :
vers un début d'exploitation en 2016 ?**

Changement à *Liège Trilogiport* : la société *DP World*, l'un des plus importants manutentionnaires de conteneurs au monde, assurera seule l'exploitation du terminal, son ancien partenaire, *Euroports*, lui ayant cédé ses parts.

L'heure est maintenant aux préparatifs car le terminal devrait être exploitable d'ici fin 2015 et donc probablement en activité dès 2016. Dans un premier temps, une grue devrait assurer les chargements et déchargements de conteneurs.

DP World espère que les concessionnaires des zones arrières, censés lui apporter un trafic socle appréciable, avanceront rapidement dans les constructions des différents halls logistiques destinés à recevoir de nombreux conteneurs maritimes afin de les empoter ou dépoter (voir page 75).



(L'avenir portuaire anversois)

Main tendue au transport intermodal

De gros mouvements sont en cours au port d'Anvers. L'armement MSC, qui représente plus de 50 % du trafic maritime de conteneurs au port d'Anvers, quitte ses installations au nord des bassins situés en rive droite pour s'installer en rive gauche, plus précisément au bassin à marée du *Deurganckdok*, dont il occupera à terme toute la rive droite et une partie de la rive gauche.

MSC nourrit un objectif de croissance très ambitieux : doubler le nombre de conteneurs traités à Anvers à l'horizon 2020.

Il en résulte un problème complexe à gérer : celui du transport de ces conteneurs vers l'intérieur du continent.

Au niveau ferroviaire, la liaison souterraine entre les deux rives de l'Escaut améliore indéniablement les expéditions de ou vers les quais situés en rive gauche.

Au niveau fluvial par contre, la situation se révèle plus complexe. En effet, suite à la fermeture en 2013 du *Main Hub d'Inter Ferry Boat*, l'opérateur ferroviaire intermodal filiale de *B-Logistics*, le port d'Anvers a lancé un système de subsides dégressifs favorisant le transfert par barge des conteneurs d'un quai à l'autre en vue de leur transbordement sur wagons. Ce système a certes permis de conserver des départs ferroviaires, dont ceux vers

Athus, mais il a eu pour effet indirect un encombrement des quais extrêmement préjudiciable pour les opérateurs de navettes fluviales de conteneurs.

Malgré des tentatives anversoises d'organisation tel l'*Automatic Identification System*, ceux-ci perdent beaucoup trop de temps au port d'Anvers. Des retards de 24 à 48 heures sont régulièrement constatés.

Il est donc urgent d'apporter des réponses efficaces à cette problématique sous peine de voir des trafics maritimes détournés vers d'autres ports et des opérateurs fluviaux réduire leurs activités, faute de rentabilité.

Comment le port d'Anvers digérera-t-il dès lors la croissance inévitable du trafic routier, tout particulièrement en rive gauche ? Le défi est énorme mais crucial pour la croissance anversoise.

Christian Charlier



(Changements législatifs sur les routes du Benelux)

Implications ou pas pour le transport intermodal ?

Les ministres des pays et régions du Benelux ont pris une décision relative au transport routier et devraient en prendre une autre dans les mois à venir...

Les conteneurs 45'

La première décision n'a fait que légaliser une pratique courante ces dernières années : le transport routier de conteneurs 45' au sein du Benelux.

Cette mesure aura-t-elle un impact sur le transport intermodal ? À priori, non. Le conteneur 45' est peu utilisé en transport ferroviaire de courte distance car chargé sur un wagon standard de 60', il prend les places d'un conteneur 40' et d'un conteneur 20', ce qui diminue la rentabilité du transport intermodal. Il en va de même pour le transport fluvial de conteneurs. Le 45' et plus particulièrement le 45' *pallet wide*, fréquemment utilisé en *short sea*, requièrent l'emplacement de plusieurs conteneurs dans la cale d'un bateau. Le transport ferroviaire sur longue distance utilise des wagons de 90', mais déborde largement de l'espace du Benelux. Dans ce cas, il est fréquent, aujourd'hui, de transporter deux conteneurs 45' sur un wagon.

De plus, le réseau routier risque de devoir être adapté à la circulation de ces nouveaux formats XXL : rampes de lancement et de sortie d'autoroute prolongées, parkings pour poids lourds agrandis, ronds-points élargis, etc. Un cadre légal doit encore être défini pour la réalisation de tests en Wallonie.

Il serait judicieux, nous semble-t-il, que chaque autorisation d'un trajet effectué par un tel véhicule soit soumise à l'avis d'un comité dans lequel les représentants régionaux et/ou fédéraux du transport intermodal siègeraient. À l'instar de celui qui existe dans le cadre des subsides fédéraux belges au transport intermodal ferroviaire, ce comité veillerait simplement à empêcher toute distorsion de concurrence avec les autres modes de transport.

Christian Charlier

Les véhicules longs et lourds

La seconde décision pourrait s'avérer beaucoup plus conséquente pour le transport intermodal. Sous certaines conditions, elle autorise les véhicules longs et lourds à circuler au sein du Benelux. Dès lors, un camion transportant un conteneur 40' et un conteneur 20' pourrait, à terme, se déplacer sur nos routes...

Précisons que si la circulation de ce type de véhicule permet une certaine diminution des coûts de transport, elle engendre bien plus de coûts externes que les modes de transport intermodaux.



Conteneur 45'. ©TCA

(Péages routiers : 1^{er} avril 2016 !)

Mise au point

Le sujet suscite de nombreuses questions et inquiétudes de la part des professionnels. Voici quelques éléments de réponse...

Quels sont les véhicules concernés ?

Tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises.

Quels sont les tarifs ?

À ce jour, le tarif définitif n'est pas adopté. Les textes législatifs sont en cours.

Le péage sera calculé, dans un premier temps, sur base de trois critères :

- la masse maximale autorisée du véhicule : un tarif unique est utilisé par catégorie routière. En conséquence, un véhicule mieux chargé paie moins à la tonne ;
- la catégorie euro du véhicule : les véhicules de catégorie euro V sont considérés comme la base normale. Ceux qui sont plus performants sur un plan environnemental (euro VI), obtiennent un bonus. À contrario, les véhicules plus polluants reçoivent un malus ;
- le type de route emprunté : on distingue le réseau autoroutier des routes nationales. Le réseau concerné est essentiellement celui qui est aujourd'hui soumis à l'eurovignette. Des ajustements locaux sont réalisés afin de garantir la cohérence du réseau et d'éviter que des chauffeurs n'empruntent massivement les voiries locales pour esquiver un péage.

L'heure de circulation ? Les encombrements ? Un tarif tronçon par tronçon ? Tout cela n'est pas activé dans le système à ce jour.

Et les contrôles ?

Ils sont essentiels pour garantir que tout véhicule est bien

équipé du système officiel et soumis à la redevance. Le dispositif de contrôle est imposant : des portiques fixes, des équipements mobiles et des véhicules pour les contrôles volants.

Concrètement, comment ça marche ?

Chaque véhicule visé par le dispositif doit embarquer un boîtier (*On Board Unit*) contenant un système de positionnement GPS qui calculera le montant à payer en fonction des kilomètres parcourus. Ce montant sera ensuite transmis par GPRS au système central. Ce boîtier, qui restera propriété de l'état belge, sera mis à disposition des usagers à l'entrée du territoire, notamment dans des stations le long des autoroutes à proximité des frontières. Le boîtier sera installé dans le véhicule moyennant une caution et récupéré à la sortie du territoire. L'organisation logistique du système sera colossale ! Les boîtiers seront disponibles dès ce mois d'octobre.

Où ira l'argent récolté ?

Les recettes perçues dans le cadre de ce prélèvement kilométrique seront réinvesties, entre autres, dans l'amélioration de l'infrastructure routière et de la mobilité, ce qui permettra d'assurer une meilleure fluidité des transports de marchandises. La porte ouverte à une contribution pour le réseau fluvial ? Cela reste à déterminer !

Pascal Moens

Pour plus d'informations : www.viapass.be.



(Le fret ferroviaire a-t-il encore un avenir en Wallonie ?)

Des propositions wallonnes en termes d'infrastructures

Dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement¹ (PPI) d'Infrabel et de la SNCB, des enveloppes financières ont été mises à disposition des Régions par le Fédéral. En novembre 2013, le gouvernement wallon a ainsi retenu 18 projets dont la modernisation des gares de triage.

Vers une stratégie ferroviaire wallonne

Afin de préciser ce projet, la Cellule ferroviaire² du Service public de Wallonie analyse la situation et tente de définir une stratégie de redéploiement du fret ferroviaire en Wallonie. Accompagnée par la DPVNI³, elle a rencontré en 2014 les industriels utilisant le rail, les plateformes multimodales, les intercommunales de développement et des fédérations d'industriels.

Constats généraux

Le transport de marchandises par train est devenu un marché étroit en Wallonie avec 13 millions de tonnes expédiées ou reçues en 2013. Ce trafic est généré par 32 entreprises et 3 plateformes multimodales (*Charleroi Dry Port*, *Terminal Container Athus*, *Bierset*). Ce transport se concentre sur quelques secteurs dont les produits métallurgiques (53 %) et les produits carriers (23 %). Le fret ferroviaire en Wallonie est essentiellement composé de trains complets (80 % des trafics) et est encore opéré largement par l'opérateur historique *B Logistics*.

Les flux sont orientés vers la Flandre (40 à 50 % des tonnes transportées) et vers l'étranger (45 à 55 %). Le restant est du trafic interne à la région.

Tout comme dans d'autres pays européens, le fret ferroviaire en Wallonie est entré dans un cercle vicieux : le contexte économique n'est pas favorable, les opérateurs se concentrent sur les secteurs les plus rentables, les pouvoirs publics réduisent les moyens pour l'entretien du réseau et manquent de visions à long terme, le gestionnaire réduit son réseau, les industriels n'investissent plus dans ce mode.

Pourtant, **il existe un potentiel**. Les chargeurs actuels pourraient selon les conditions (économie, condition de transport,

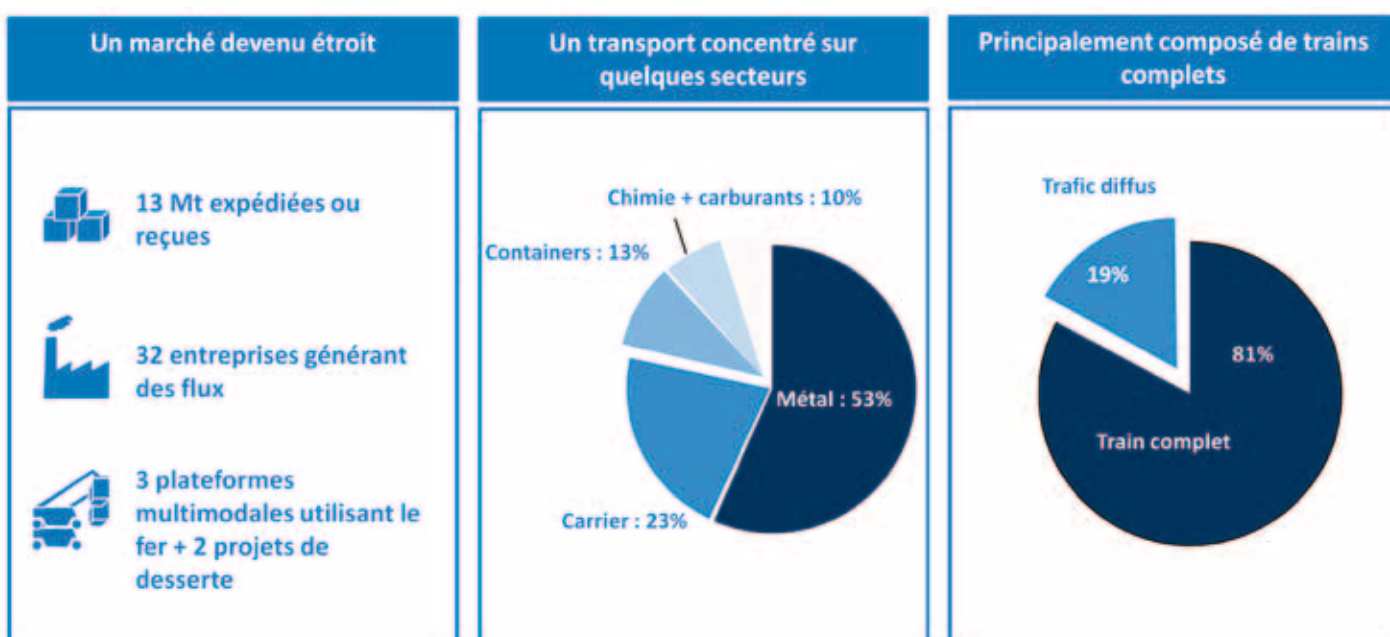
concrétisation de projets en cours) atteindre **20 millions de tonnes transportées par an soit l'équivalent de 250 000 camions évités sur les routes**.

Attentes des acteurs

Les industriels rencontrés ont évoqué un certain nombre d'attentes concernant le ferroviaire et relatifs à :

- la **desserte** : l'amélioration de la qualité (robustesse, fiabilité, transit time), la conservation des dessertes locales et en wagons isolés jugées peu rentables, une plus grande ouverture à la concurrence, l'affichage de prix compétitifs et transparents ;
- l'**infrastructure** : les perspectives sur l'évolution des infrastructures ferroviaires et leur entretien, assouplissement des règlements ;
- les **services** : la mise à disposition de voies pour du stockage, atelier de proximité pour assurer l'entretien, le nettoyage ou encore la location de matériel roulant, création de filières de formation du personnel.

À cela s'ajoutent les attentes des pouvoirs publics vis-à-vis du ferroviaire : assumer le report modal de la route vers des modes moins polluants, valoriser les terrains et faciliter l'exportation des produits wallons.



©SPW-Cellule ferroviaire

¹Voir l'article sur le PPI du groupe SNCB dans *Promotion des voies navigables et de l'intermodalité. Les infos 2014*, pp. 22-24.

²Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie.

³Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité, Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie.

Propositions pour les gares de formation

L'urgence étant la définition des projets prioritaires dans un contexte économique difficile, la Cellule ferroviaire s'est surtout concentrée sur les besoins en termes d'infrastructure. Pour les gares de formation par exemple, trois types d'infrastructures ont été identifiés (voir carte ci-dessous) :

- les **premières gares rencontrées** par les chargeurs en sortant de leurs terrains doivent rester fonctionnelles et donc faire l'objet d'un plan d'entretien ;
- les **gares au cœur des flux actuels** doivent pouvoir assurer leur rôle de concentration des flux, de formation, de stockage. À cette fin, la Cellule ferroviaire a proposé des adaptations et leur entretien doit être prioritaire (Châtelet, Kinkempois, La Louvière-Industrielle, Athus, Saint Ghislain) ;
- les **gares de triages historiques** qui sont à l'abandon et actuellement à l'écart des principaux clients wallons (Stockem, Monceau, Montzen, Ronet) doivent éventuellement assumer un nouveau rôle, par exemple au niveau des services (entretien, nettoyage, location) ou du stockage de matériel roulant.

Un groupe de travail a été mis en place avec Infrabel pour étudier les propositions de la Cellule ferroviaire. Un travail d'audit des infrastructures fret est par ailleurs en cours chez le gestionnaire du réseau, suite au plan de modernisation lancé par la Ministre Jacqueline Galant. En effet, suite à la diminution des dotations de l'état, Infrabel et la SNCB doivent mettre à jour leur plan d'investissements. La Wallonie espère que les projets prioritaires qu'elle a choisis ne souffriront pas de ces nouvelles restrictions budgétaires.

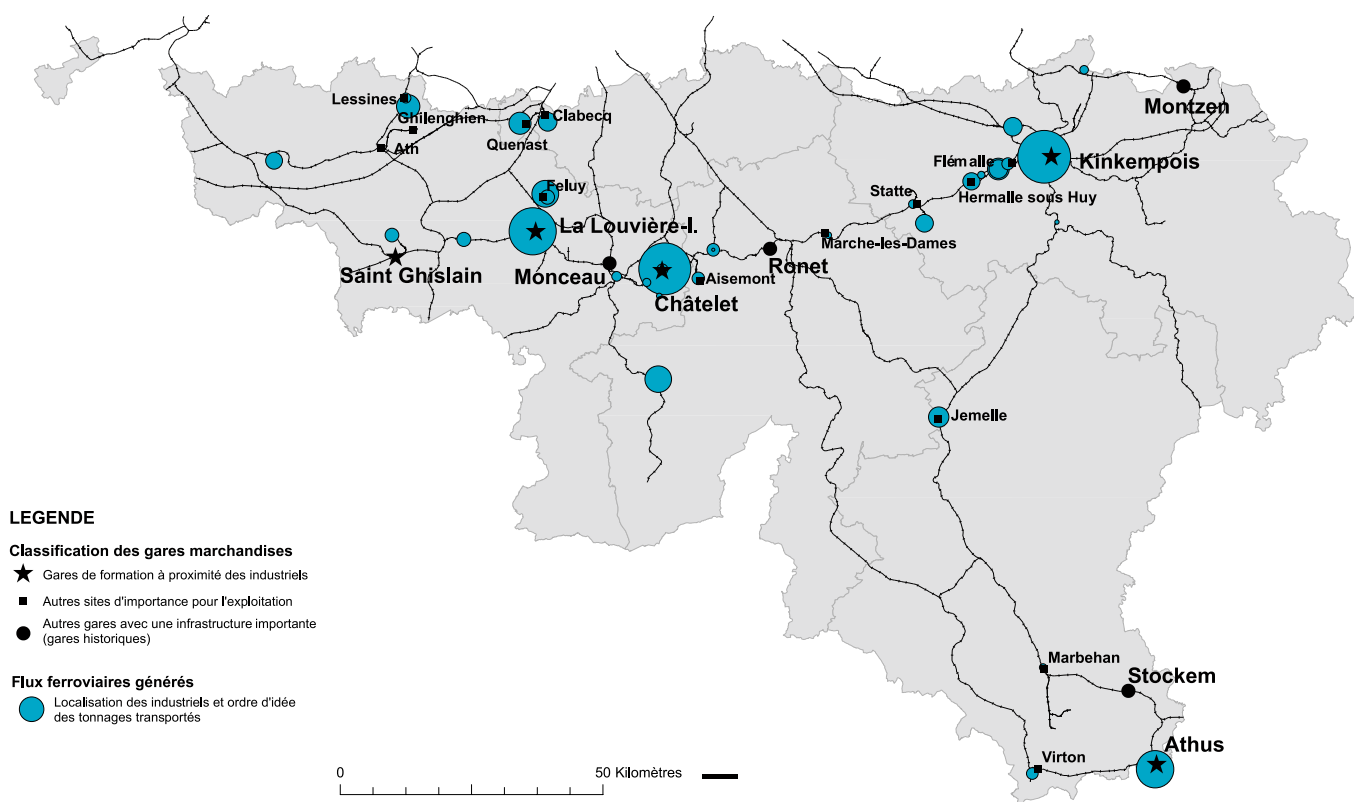
Suite de l'étude

Le volet infrastructure de l'étude suivant son cours, la Cellule ferroviaire compte développer trois aspects en 2015 : les services et la couverture des besoins en termes d'exploitation (rencontre des opérateurs) et de zone de chalandise ; l'aménagement du territoire et l'intégration dans une stratégie fret tous modes en la collaboration avec la DPVNI.

Fabrice Piat

Pour toute information complémentaire ou si vous souhaitez discuter de points particuliers, vous pouvez contacter la Cellule ferroviaire à l'adresse suivante : fabrice.piat@spw.wallonie.be

Par ailleurs, la Cellule ferroviaire met toutes ses analyses à disposition du public sur le portail mobilité du Service public de Wallonie : mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-ferroviaire.html





Rame en attente de chargement. ©SPW-DPVNI



Gare industrielle de Feluy. ©SPW-DPVNI

Le fluvial pour compléter la stratégie fret de la Wallonie

Pour développer une stratégie fret cohérente, intégrée à la politique européenne des transports et permettant de valoriser les atouts de la Wallonie, une approche multimodale intégrée doit être développée. En ce qui concerne les trois modes terrestres ferroviaire, fluvial et routier, le travail se poursuit dans un premier temps sur la problématique du fluvial en raison de l'importance de son réseau et des compétences exercées par la Wallonie en ce domaine.

Le marché fluvial est également tourné vers les Pays-Bas (46 % de l'exportation et 51 % de l'importation) et la Flandre (42 % de l'exportation et 36 % de l'importation) et est concentré sur des marchés conventionnels comme les minéraux et matériaux de construction, les produits métallurgiques, les céréales et les produits pétroliers.

Si on compare la taille des lots de marchandises, on distingue les convois fluviaux de plus de 1 500 t des convois plus petits. À titre d'exemple, sur la Meuse à Ivoz-Ramet, en 2014, 52 % du transport fluvial (en tonnage) s'opère par des bateaux de 1 500 t et plus.

Le fluvial n'est pas confronté à la problématique de la recomposition des lots dans des gares.

Il y a, au niveau du fluvial, une beaucoup plus grande dispersion et variété des utilisateurs dans un marché totalement libéralisé.

Infrastructures

Les besoins de développement du réseau wallon au cours des 12 prochaines années ont été complètement redéfinis dans le cadre des politiques d'investissement RTE-T (voir p.70).

Les transports fluvial et ferroviaire partagent le constat du vieillissement de l'infrastructure et de ses conséquences en termes d'entretien et de fiabilité. Le renouvellement d'infrastructures critiques est prévu dans le plan d'investissement, mais la question de l'entretien et de la fiabilisation de l'ensemble du réseau se pose de manière récurrente.

Services

Le principal défi, au niveau fluvial, sera d'intégrer l'ensemble des nouvelles compétences issues de la réforme de l'État tout en définissant des niveaux de service pour l'ensemble du réseau et des compétences exercées.

Pascal Moens



Qu'est-ce qu'un OFP ?

Un **Opérateur ferroviaire de proximité** est une (petite) entreprise ferroviaire assurant la desserte locale de clients et pouvant proposer des services liés à cette desserte (gestion d'infrastructure et de matériel roulant, offre multimodale, aspects commerciaux, etc.).

Bientôt un opérateur ferroviaire de proximité dans le Hainaut ?

Le 27 février dernier, un partenariat a vu le jour au cœur du Hainaut avec l'ambition de redynamiser le fret ferroviaire local. Rassemblés autour de l'*IDEA*, des entreprises locales, des exploitants de plateformes et diverses institutions - dont le Service public de Wallonie, *Infrabel*, l'*UWE*, *Logistics in Wallonia*... - se sont constitués en « comité technique » et « comité des partenaires » via la signature d'un accord-cadre.

L'objectif est d'aboutir rapidement à la mise en place d'un véritable opérateur ferroviaire de proximité. Un marché de service visant à sélectionner un candidat OFP a été lancé le 27 février 2015. L'appel a été clôturé le 29 avril 2015. Leurs dossiers sont actuellement à l'examen et 3 candidats ont remis une offre : *Europorte*, *Régiorail* et *Xpedys*. L'OFP pourrait être désigné dès cet été !

Pascal Moens

Plus d'informations sur : www.idea.be





(Statistiques)



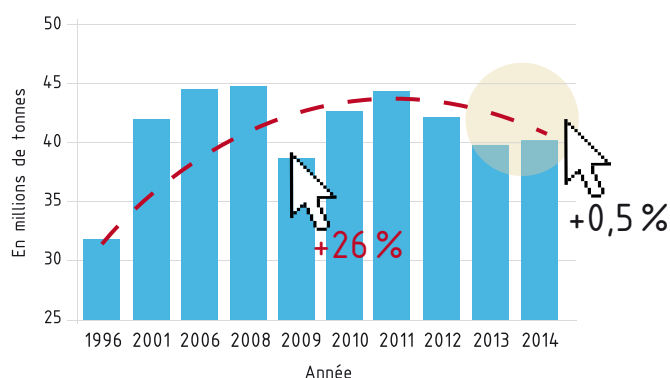
©SPW-DPVNI

(Le transport fluvial de marchandises en Wallonie)

L'année 2014, des signes de reprise ?

Le tonnage fluvial de marchandises transportées en Wallonie s'élève à 40,18 millions de tonnes pour l'année 2014, soit une augmentation de 0,5 % par rapport à 2013.

ÉVOLUTION DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE (EN MILLIONS DE TONNES)



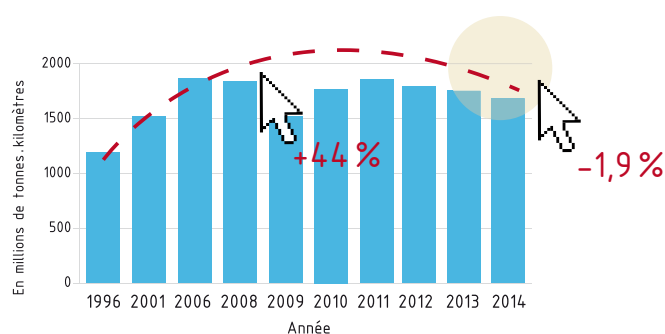
Stabilisation et conteneurs en forte hausse

Après les baisses importantes de 2013 (- 4,7 % par rapport à 2012) et de 2012 (- 5,4 % par rapport à 2011), l'heure est à la stabilisation (+ 0,5 % par rapport à 2013).

En 2014, seuls trois secteurs sont en progression : les minéraux et matériaux de construction (+ 625 000 tonnes, exclusivement en exportations), les produits métallurgiques (+ 165 000 tonnes, essentiellement en transit) et les marchandises diverses (+ 115 000 tonnes, essentiellement en importations).

La progression des marchandises diverses s'explique par l'importante augmentation du trafic conteneurisé en Wallonie. Le nombre d'EVP (équivalents vingt pieds) transbordés de ou vers la voie d'eau depuis un terminal wallon s'élève à **48 840 EVP** en 2014, soit une **progression de 31 %** par rapport à 2013.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE (EN MILLIONS DE TONNES.KILOMÈTRES)



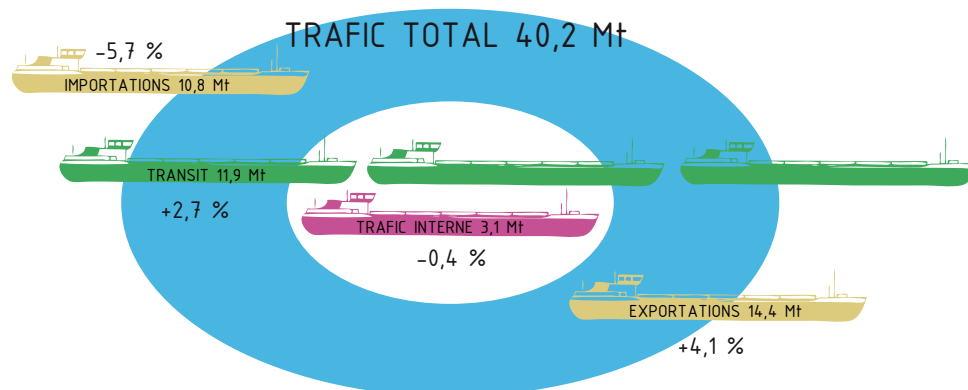
Seule la province de Liège progresse

En 2014, le trafic wallon de marchandises a atteint 1 712 millions de tonnes.kilomètres, soit une troisième année consécutive de baisse et une diminution de 1,9 % par rapport à 2013.

Les provinces de Namur, du Hainaut et du Brabant wallon enregistrent une baisse de 6 %, de 5,9 % et de 2,7 %, alors que la province de Liège progresse de 2,7 %.

La répartition du trafic fluvial en tonne.kilomètre par province est la suivante : 49 % pour la province de Liège, 34 % pour la province du Hainaut, 16 % pour la province de Namur et 1 % pour la province du Brabant wallon.

BILAN GLOBAL DU TRAFIC FLUVIAL EN WALLONIE EN 2014



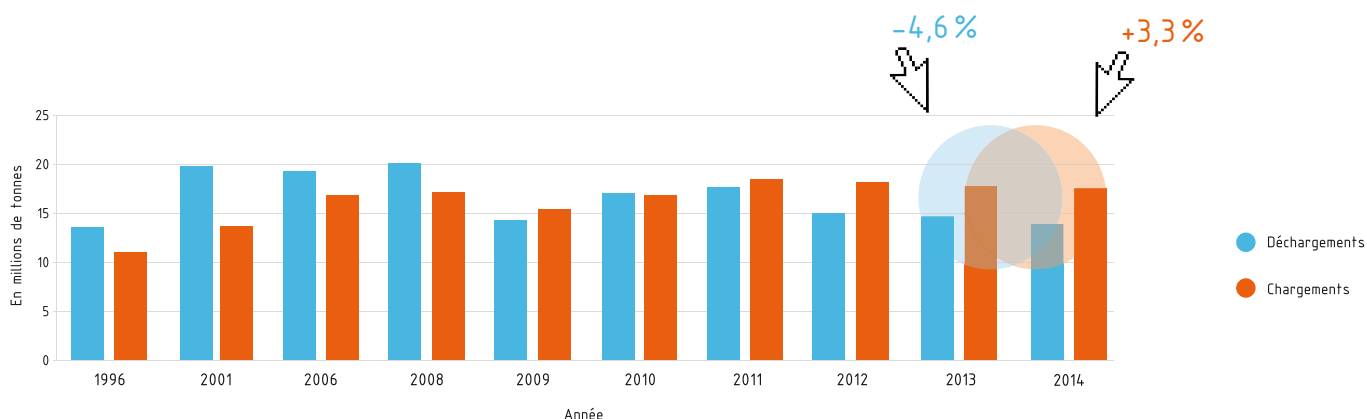
Les exportations au top et un trafic de transit record

En 2014, on constate une baisse importante des importations wallonnes (-5,7 % par rapport à 2013) et une augmentation significative des exportations (+4,1 % par rapport à 2013).

Les exportations réalisent ainsi leur troisième meilleur score après les années 2011 et 2012.

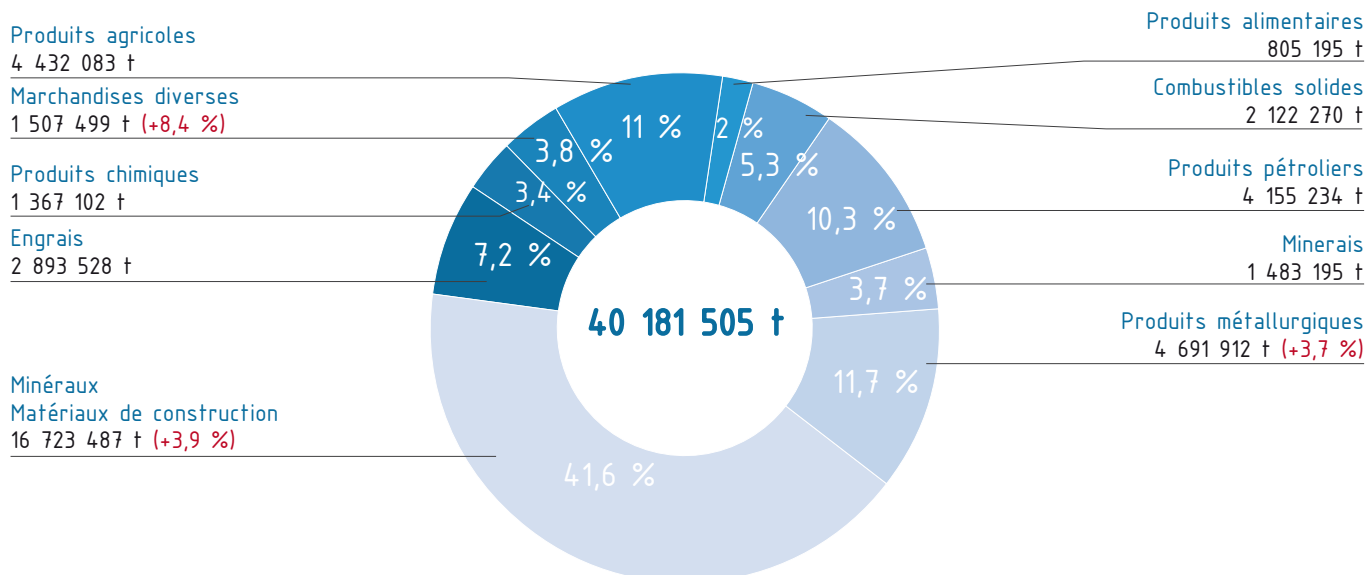
Il faut également noter le **record historique** du trafic de transit «vert» avec plus de 11,88 millions de tonnes en 2014.

CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS DUS AU TRANSPORT FLUVIAL EN WALLONIE (EN MILLIONS DE TONNES)

**Écart record entre les chargements et les déchargements (3,5 millions de tonnes)**

Entre 1996 et 2014, les chargements en Wallonie ont progressé de 59 %, alors que les déchargements ont augmenté de 3,3 % sur la même période.

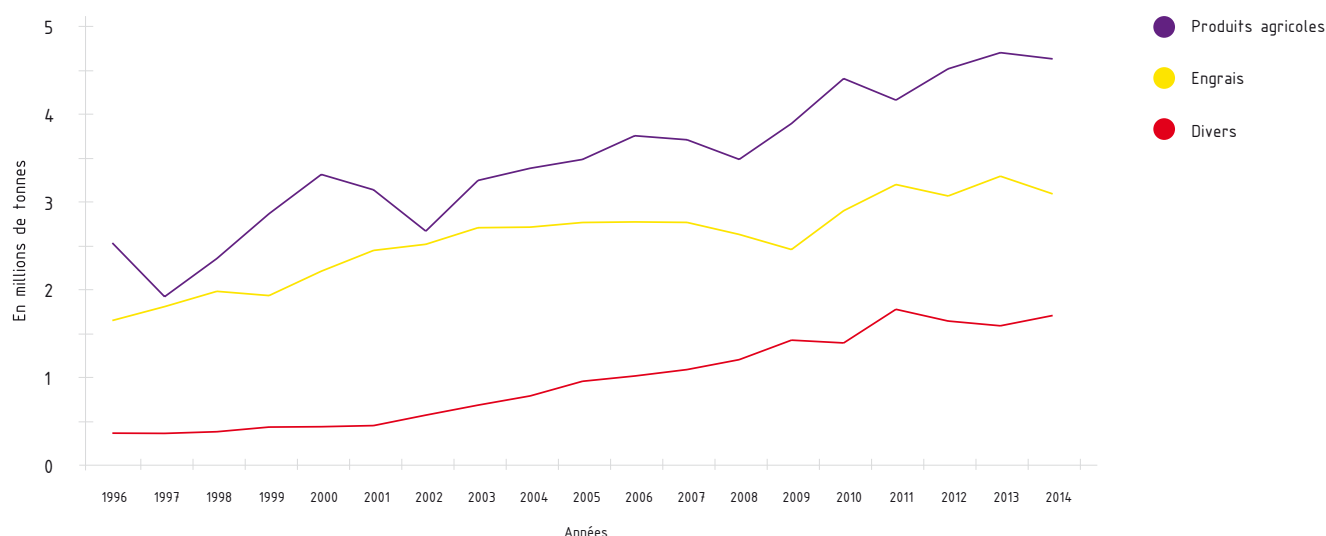
RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE POUR L'ANNÉE 2014 (EN TONNES)

**Les produits agricoles (4,43 Mt) très proches de leur record historique (4,50 Mt) de 2013**

Trois catégories de marchandises sont en progression en 2014 : les minéraux et matériaux de construction (+ 3,9 %), les produits métallurgiques (+ 3,7%) et les marchandises diverses (+ 8,4 %). Les produits agricoles, les produits métallurgiques et les marchandises diverses réalisent leur deuxième meilleure performance en tonnes transportées.



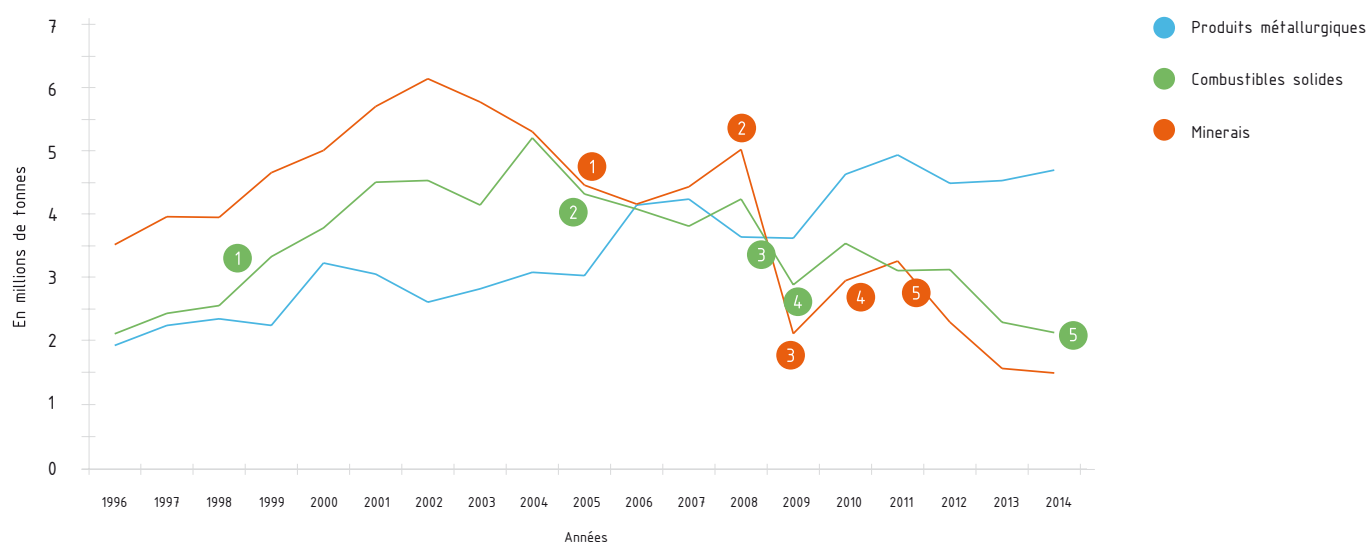
ÉVOLUTION ANNUELLE DU TONNAGE TRANSPORTÉ DE CERTAINS GROUPES DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)

**De belles progressions**

Entre 1996 et 2014, notons les progressions des produits agricoles (+ 89 %), des engrais (+ 100 %), des produits métallurgiques (+ 144 %) et des divers (+ 802 %).

Ces progressions découlent notamment du développement de « nouvelles » filières comme les conteneurs et les agro-carburants. Quant aux minerais, ils reculent de 58 % sur la période 1996-2014, suite à la fermeture des hauts-fourneaux à Liège et, dans une très moindre mesure, à Charleroi.

ÉVOLUTION ANNUELLE DU TONNAGE TRANSPORTÉ DE CERTAINS GROUPES DE MARCHANDISES (EN MILLIONS DE TONNES)

**Focus sur les combustibles solides**

- 1 • Fin des années 1990 :** transfert modal du rail vers la voie d'eau de l'approvisionnement en charbon des centrales électriques thermiques wallonne ;
- 2 • 2005 :** conversion de la centrale électrique des Awirs (Flémalle) en centrale biomasse (pellets de bois) ;
- 3 • Automne 2008 :** fermeture de la cokerie de *Carsid* (Marchienne) ;
- 4 • 2009 :** conversion de la centrale d'Amercœur (Roux) en turbine gaz vapeur ;
- 5 • Juin 2014 :** fermeture de la cokerie d'Ougrée.

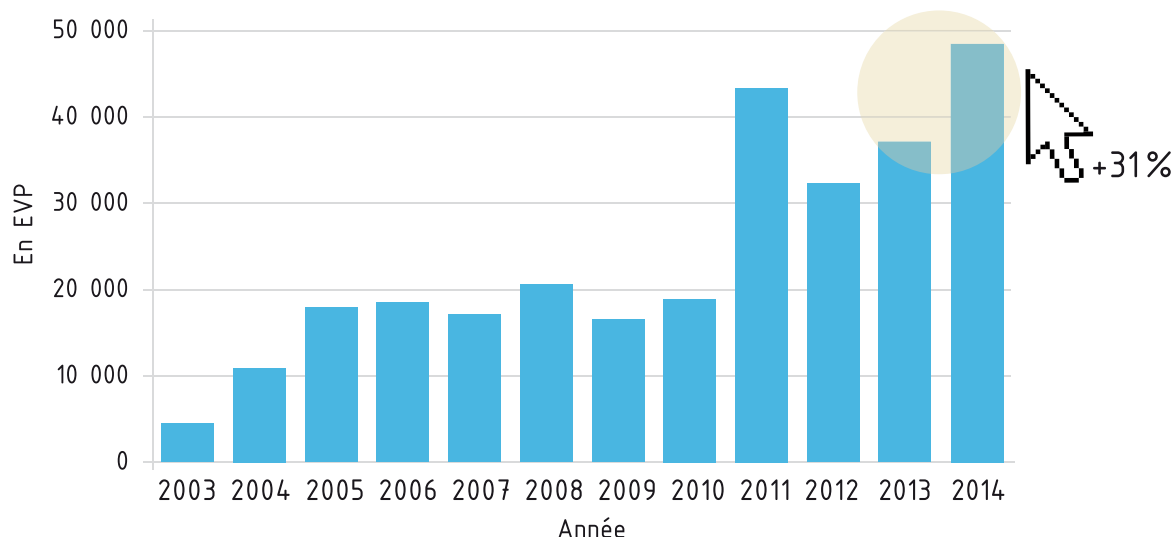
Cette récente fermeture de la cokerie d'Ougrée pourrait encore impacter négativement le transport fluvial de combustibles solides en 2015 et atteindre peut-être ainsi son plus bas niveau.

Focus sur les minerais

Les fluctuations du transport fluvial de minerais en Wallonie résultent essentiellement des soubresauts de l'industrie sidérurgique liégeoise :

- 1 • **2005** : arrêt du haut-fourneau n° 6 de Seraing ;
- 2 • **Février 2008** : réouverture du haut-fourneau n° 6 de Seraing ;
- 3 • **Mai 2009** : arrêt des deux haut-fourneaux liégeois ;
- 4 • **Mars 2010** : relance du haut-fourneau B d'Ougrée ;
- 5 • **Octobre 2011** : fermeture de la phase à chaud à Liège.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP (ÉQUIVALENT VINGT PIEDS) TRANSBORDÉS DE OU VERS LA VOIE D'EAU EN WALLONIE



Conteneurs : tous les terminaux wallons en progression

Le nombre d'EVP (équivalents vingt pieds) transbordés de ou vers la voie d'eau depuis un terminal wallon s'élève à **48 840 EVP** en 2014, soit une **progression de 31 %** par rapport à 2013. L'augmentation concerne le terminal de *Garocentre* (La Louvière), en service depuis le 23 octobre 2013, qui enregistre sa première année complète d'exploitation.

Tous les autres terminaux wallons sont également en progression : Renory (+ 8 %), Ghlin (+ 20 %) et Monsin (+ 173 %).

ÉVOLUTION DU TONNAGE TRANSPORTÉ SUR LES VOIES NAVIGABLES WALLONNES (EN MILLIONS DE TONNES)

Tonnage transporté sur :	2012 (Mt)	2013 (Mt)	2014 (MT)	Évolution 2013-2014
Le canal Albert (en amont du canal de Lanaye)	20,41	18,42	18,50	+ 0,4 %
Le canal Albert (en aval du canal de Lanaye)	16,58	14,77	14,22	- 3,7 %
Le canal de Lanaye (à la frontière hollandaise)	10,44	10,36	11,60	+ 11,9 %
La Meuse (à Ivoz-Ramet)	11,18	11,22	11,79	+ 5,1 %
La Meuse (à Ampsin-Neuville)	9,55	9,43	9,86	+ 4,6 %
La Sambre (à Salzinnes)	4,08	4,07	3,79	- 6,9 %
Le canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	1,91	2,24	2,18	- 2,6 %
Le canal du Centre (ascenseur de Strépy-Thieu)	2,57	2,71	2,53	- 6,7 %
Le canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	3,45	3,39	3,13	- 7,8 %
Le Haut Escaut (à Kain)	7,49	7,42	6,82	- 8,1 %
La Lys mitoyenne (à Comines)	4,89	4,50	5,01	+ 11,3 %

Trafic record aux frontières

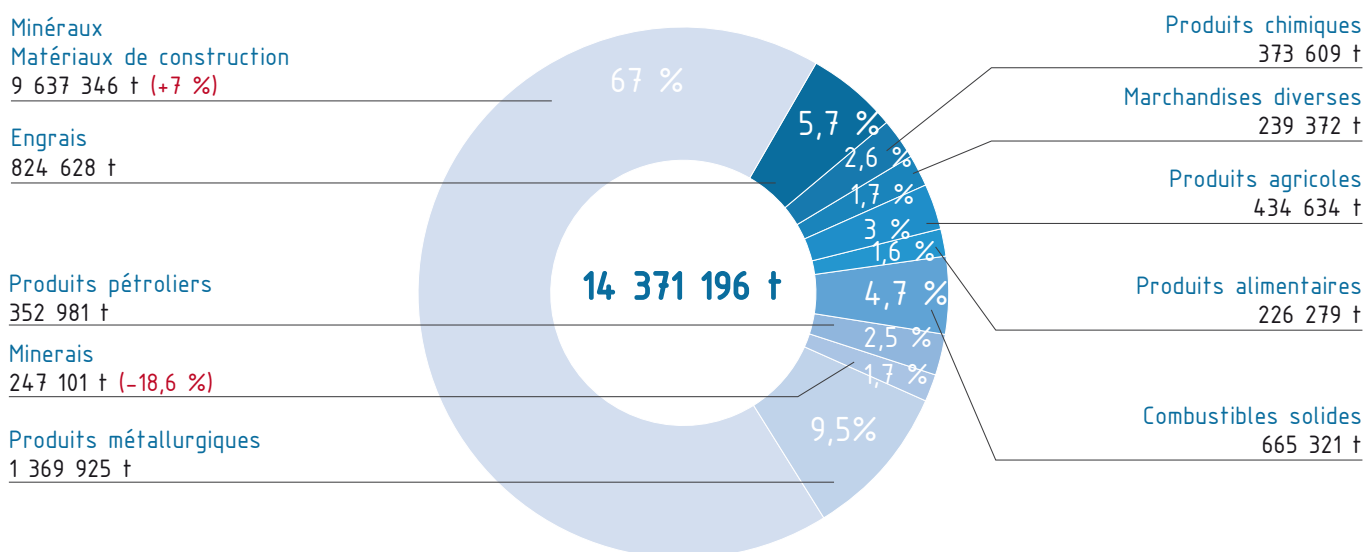
Le tonnage transporté sur le canal de Lanaye à la frontière hollandaise atteint 11,6 millions de tonnes (+ 12 % par rapport à 2013) en 2014, un chiffre qui n'avait plus été atteint depuis 2000.

Quant au tonnage fluvial sur la Lys mitoyenne à Comines, il enregistre un record historique (depuis 1987) avec plus de 5 millions de tonnes, soit l'équivalent d'un charroi d'**environ 200 000 camions** !

COMPARAISON AVEC LES GESTIONNAIRES VOISINS

Gestionnaires de réseau	Km de voies navigables	Tonnage 2014 (Mt)	Variation 2013 / 2014
Service public de Wallonie	450	40,18	+ 0,5 %
Waterwegen & Zeekanaal (Flandre)	773	31,97	+ 0,6 %
NV De Scheepvaart (Flandre)	316	35	- 3,5 %
Voies navigables de France	5 110	56,7	- 2,6 %
Rijkswaterstaat (Pays-Bas)	6 104	365	+ 3 %
Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Allemagne)	7 728	(223,17 en 2012)	-

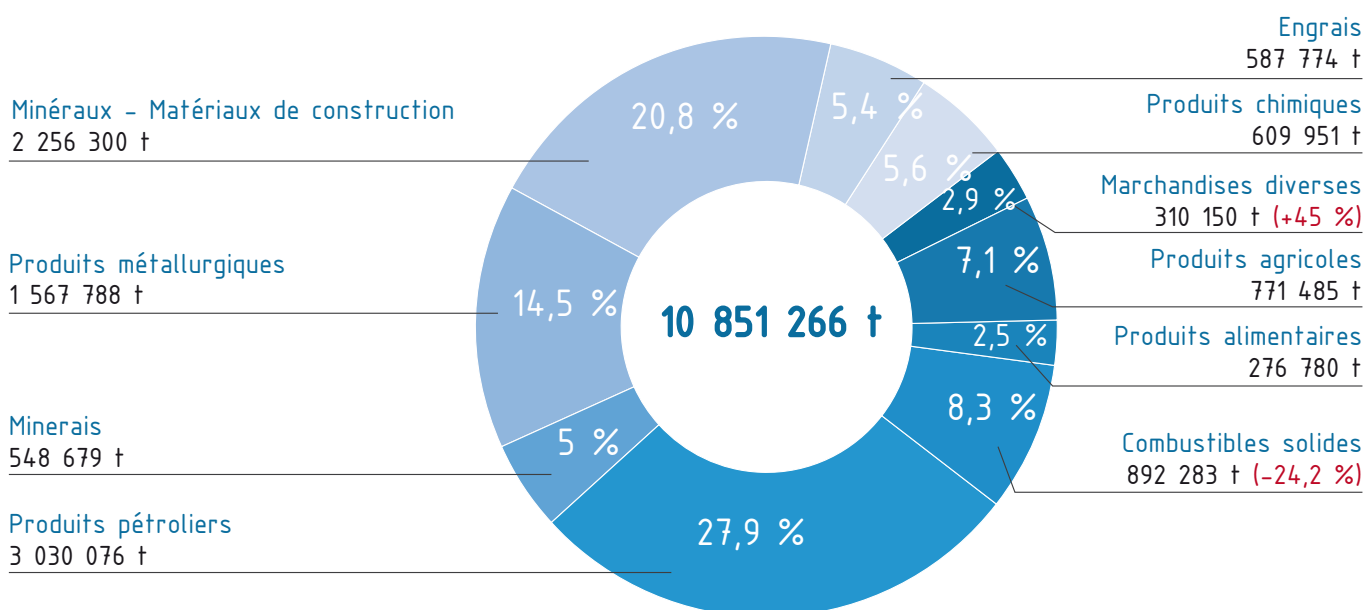
EXPORTATIONS AU DÉPART DE LA WALLONIE EN 2014



Les Pays-Bas sont notre premier « client »

Les principales destinations des exportations wallonnes sont les Pays-Bas (6,5 Mt), la Flandre (6 Mt), l'Allemagne (873 000 tonnes) et la France (659 000 tonnes). Pour la première fois depuis 2009, les exportations wallonnes vers les Pays-Bas sont supérieures à celles vers la Flandre.

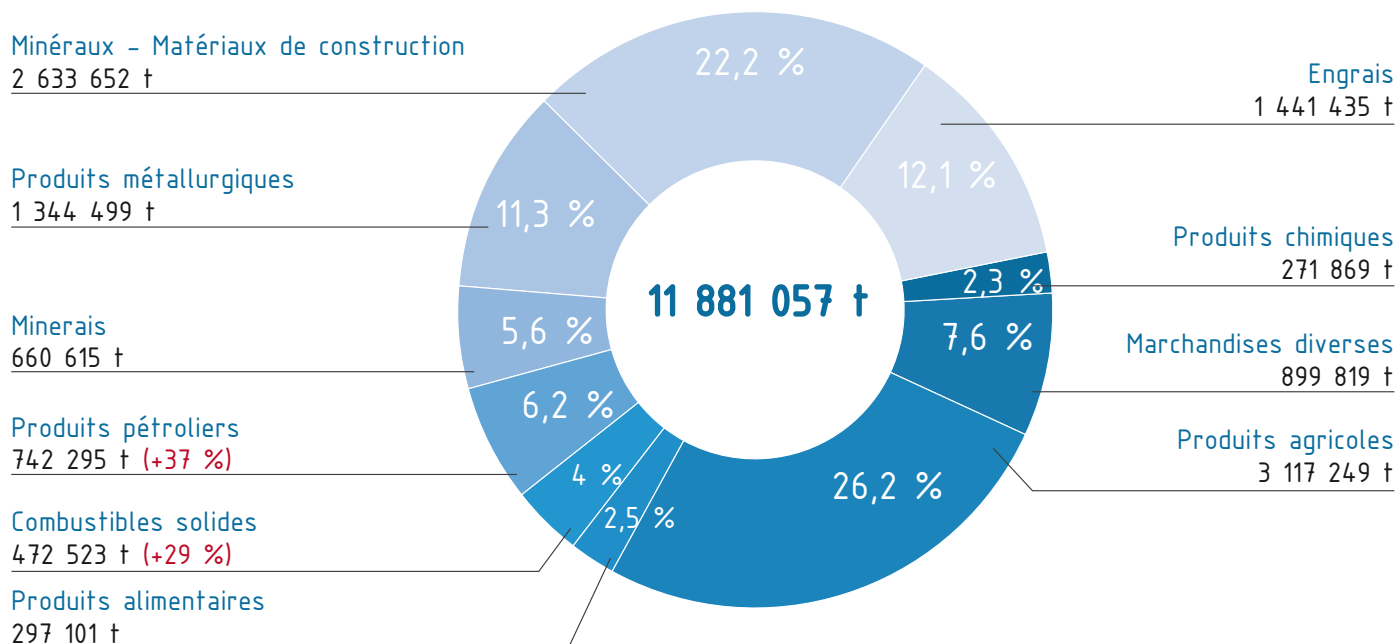
IMPORTATIONS EN WALLONIE EN 2014



Les Pays-Bas sont également notre premier « fournisseur »

Les principales origines des importations wallonnes sont les Pays-Bas (5,5 Mt), la Flandre (3,8 Mt), l'Allemagne (700 000 tonnes) et la France (632 000 tonnes).

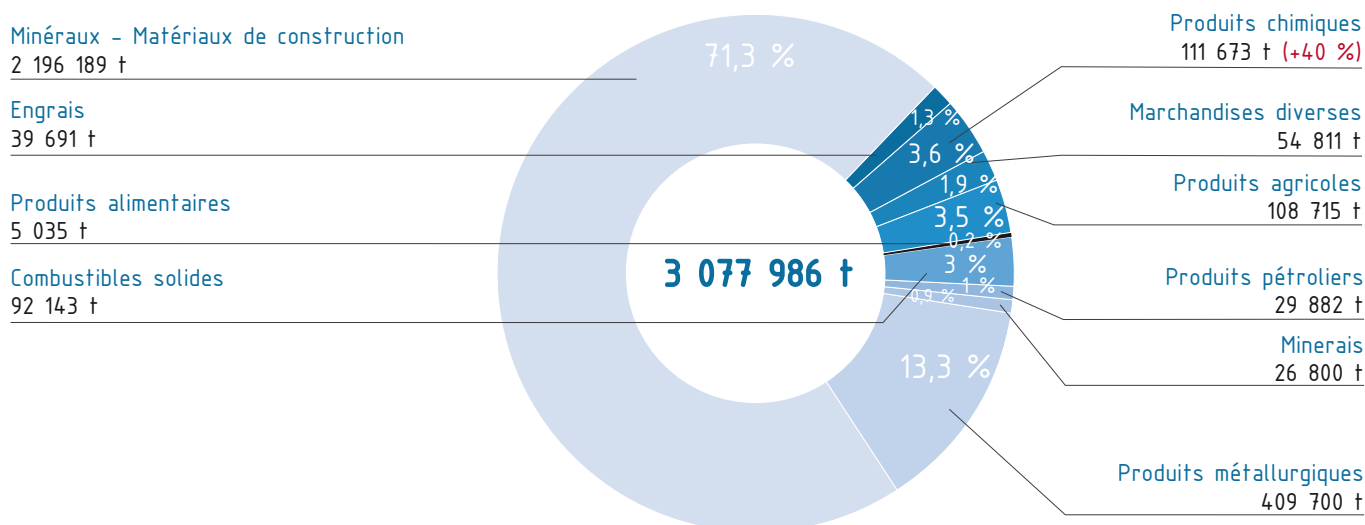
TRANSIT À TRAVERS LA WALLONIE EN 2014



Les « rois du transit vert » : les produits agricoles et les matériaux de construction

La majorité des marchandises qui transitent via la Wallonie proviennent essentiellement des Pays-Bas (4,8 Mt) et de la France (4,5 Mt) et vont vers la Flandre (4,3 Mt) et la France (4,2 Mt).

TRAFIC INTERNE EN WALLONIE EN 2014

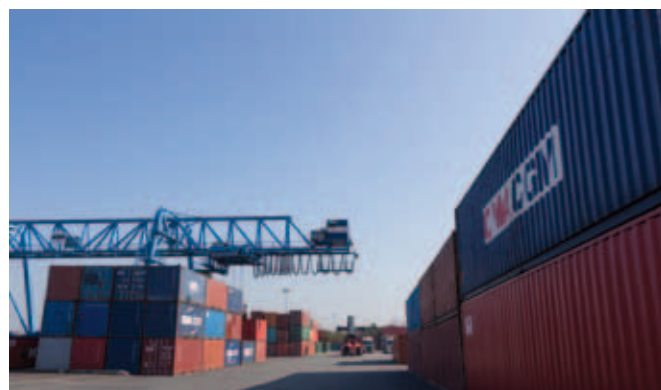


Les Minéraux – Matériaux de construction représentent 71 % du trafic interne

Le trafic interne a essentiellement la province de Namur (54 %) pour origine et la province de Liège (72 %) pour destination.



Produits métallurgiques. ©SPW-DPVNI



Forte progression du transport fluvial de conteneurs. ©SPW-DPVNI

An aerial photograph of a canal lock system. On the left, a paved road runs parallel to a grassy bank with several cherry blossom trees in pink and white bloom. The water in the lock is a deep blue. To the right of the water is a long, straight concrete lock wall. Further right is a large, flat, light-colored area, possibly a dry dock or a paved storage area, with some darker patches. The overall scene is bright and clear, suggesting a sunny day.

(Ports
autonomes
wallons)



(Un nouveau contrat de gestion pour les ports)

Pour encore plus d'efficacité et de dynamisme

Les ports autonomes ont pour mission de valoriser les zones portuaires que la Wallonie leur a confiées. Ils doivent en assurer le développement, la gestion économique et l'entretien. Après 10 ans de concertation et de négociation, le Gouvernement wallon a adopté le 11 décembre 2014 un contrat de gestion pour chacun des 4 ports autonomes wallons.

Entretien avec Thibaut Mouzelard, Expert au Cabinet de Maxime Prévot, Vice-Président et Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.

Quelle est l'origine de ce contrat de gestion et pourquoi une si longue gestation ?

Un décret de 2004¹ impose à tous les organismes d'intérêt public (OIP)² de s'engager envers la Région wallonne par un contrat de gestion. Les ports étaient les derniers OIP à ne pas remplir cette obligation. Le challenge était d'arriver à un contrat de gestion qui soit le même pour tous les ports wallons. Il a donc fallu atteindre un double objectif : d'une part, uniformiser leurs 4 modes de fonctionnement tout en préservant leur autonomie et leurs particularités et, d'autre part, entériner une collaboration équilibrée avec la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie qui agit en tant qu'expert technique. Faire converger les avis et exigences des différentes parties n'a pas été simple... Il y a eu des blocages. Jusqu'à ce qu'on mette autour de la table les réels décideurs. À partir de là,

l'élaboration du contrat de gestion a avancé pas à pas, point par point, au cours de longues réunions de travail.

Il faut aussi souligner l'impulsion du Ministre Prévot qui, dès son entrée en fonction, a fait du contrat de gestion une de ses priorités. Et de fait, il était adopté le 11 décembre 2014 par le Gouvernement wallon et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2015 pour une durée de 5 ans.

Quels sont les objectifs du contrat de gestion ?

Uniformiser le fonctionnement des ports en donnant des lignes directrices tout en laissant une certaine liberté qui permette à chaque port de vivre ses spécificités. Par exemple, les terrains « mouillés » doivent désormais impérativement être réservés à des entreprises dont l'activité est liée à la voie d'eau³.

Clarifier la répartition des tâches entre les ports, gestionnaires économiques, et la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie qui assure la réalisation des équipements et des infrastructures des ports.

Mieux coordonner les actions via une *Plateforme des ports wallons*



©SPW-DPVNI

¹ Décret du 12/02/2004 relatif au contrat de gestion et aux obligations d'informations, paru au Moniteur belge, 22 et 23/03/2004.

² OIP : l'organisme d'intérêt public désigne, au sens large, une personne morale de droit public créée par une loi, un décret ou une ordonnance et à qui on confie la gestion d'un service public.

³ Il reste une possibilité de dérogation, mais qui peut uniquement être délivrée par le ministre de tutelle.

qui regroupe outre les directeurs des ports, celui de la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques », celui de la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité et bien sûr un représentant du Ministre. Cet organe de concertation vise à créer des synergies et à assurer un rôle de réflexion qui peut l'amener à faire des suggestions d'aménagement, des propositions de loi, etc.

Garantir un subside équitable pour chaque port qui se verra allouer 5 millions d'euros pour une période de 5 ans moyennant la tenue d'un plan d'investissement quinquennal (cf. infra).

Qu'est-ce qui change réellement par rapport à avant ?

Avant le décret de 2004, les OIP avaient pour obligation d'établir un budget annuel et de faire approuver leurs comptes. Aujourd'hui, la gestion est plus formalisée. Les ports doivent établir un plan d'entreprise dans lequel on trouve notamment un cadastre domanial, un plan d'actions, des priorités, un plan de gestion des ressources humaines, un budget détaillé et un plan d'investissement quinquennal qui reprend tous les projets d'investissement, leurs coûts, les modes de financement associés et, pour les projets de plus de 200 000 euros, une évaluation en terme d'impact et d'utilité assortie d'une analyse coût/avantage. L'autre changement fondamental est la garantie pour chaque port d'avoir un subside de 5 millions d'euros pour une période de 5 ans. Alors qu'avant, il y avait une forte disparité puisque les ports recevaient 80 % de subside par rapport à un investissement et que tous n'avaient pas la même dynamique dans ce domaine. Aujourd'hui, s'ils le souhaitent, les ports peuvent aussi puiser dans ce subside de 5 millions d'euros pour mener une politique

d'engagement de personnel.

Avec ce type de nouveau contrat de gestion, on s'engage vers un management à plus long terme du développement économique de la voie d'eau tout en favorisant les synergies et économies d'échelle de manière structurée, sous la houlette du Ministre.

Est-ce aussi une manière de contrôler les ports ?

Oui et non. Le contrôle se faisait déjà au niveau des conseils d'administration des ports via les commissaires au gouvernement qui surveillent le bon fonctionnement des ports et prennent les mesures nécessaires le cas échéant. Mais oui, les rapports annuels d'exécution du contrat permettront un suivi régulier. Le ministre fera respecter le contrat de gestion et il y a des sanctions prévues si les engagements ne sont pas respectés.

Satisfait de ce premier contrat de gestion ?

Il me semble que c'est un bon point de départ. On est parvenu à élaborer un contrat identique tout en respectant l'autonomie de chaque organisme, les rôles de chacun et les interactions avec le Service public de Wallonie sont bien définis. En bref, c'est une bonne base pour une gestion saine et performante. On verra par la suite s'il y a lieu de changer quelque chose pour améliorer la formule.

Propos recueillis par Christel Job



(Le Port autonome du Centre et de l'Ouest)

Stabilisation des tonnages

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest, doté d'une structure à capital mixte privé/public, opère le long de 176 kilomètres de voies navigables, à savoir, le canal du Centre, le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal Charleroi-Bruxelles, le canal Pommerœl-Condé, la Lys mitoyenne, ainsi que l'Escaut. En 2014, le PACO enregistre un tonnage fluvial de 6,3 millions de tonnes, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2013.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2014

Plateforme bimodale de Vault (Tournai)

Les travaux de la phase 1 (partie vrac) de la plateforme bimodale de Vault sont terminés depuis mi 2014. Le coût de cette première phase est d'environ 5,8 millions d'euros.

Travaux d'infrastructures en cours

Zone portuaire de Ghlin sud - Baudour

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest réalise une connexion ferroviaire au quai de Baudour, voisin de la darse sud de Ghlin, afin de créer à cet endroit une zone trimodale.
Budget : 2,9 millions d'euros.

Plateforme bimodale de Vault (Tournai)

Réalisation de la phase 2 de la plateforme bimodale de Vault qui porte sur la création d'une zone de stockage et de manutention pour les conteneurs et les pièces indivisibles.
Budget : environ 3 millions d'euros.

Développements à venir

Plateforme bimodale de Pecq

Le projet consiste à prolonger le quai existant et à construire une plateforme arrière d'une surface de 40 000 m², destinée à accueillir des activités agro-alimentaires.
Budget global estimé : environ 7,5 millions d'euros.

Plateforme bimodale de Comines

Création d'un quai, d'une surface arrière de 7 890 m² et d'une voie d'accès. Cette nouvelle plateforme bimodale idéalement située sur le tracé du projet européen Seine-Nord servira également à assurer la massification des flux locaux.
Budget global estimé : environ 3,5 millions d'euros.

Plateforme de Manage nord

Le projet consiste à prolonger le quai actuel et à aménager une plateforme arrière de 30 000 m². Il s'inscrit dans le cadre du développement d'un nouveau zoning situé au lieu-dit du « Gibet » et est développé par l'IDEA. Budget : environ 9 millions d'euros.

What else ?

Projets commerciaux

Implantation d'une entreprise active dans la valorisation des déchets sur une nouvelle zone portuaire située sur la commune de Seneffe.

Implantation sur la future plateforme de Pecq d'un groupe d'entreprises.

Trafic conteneurs en forte hausse

Le nombre d'EVP (équivalents vingt pieds) transbordés vers la voie d'eau à Garocentre et à Ghlin s'élève à 16 706 EVP pour l'année 2014. Les deux terminaux sont en nette progression.

Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO)

Directrice : Catherine Maheux

Rue Mercure, 1

B-7100 La Louvière

Tél. : +32 (0)64 23 67 00

Mél : info@le-paco.be

www.le-paco.be



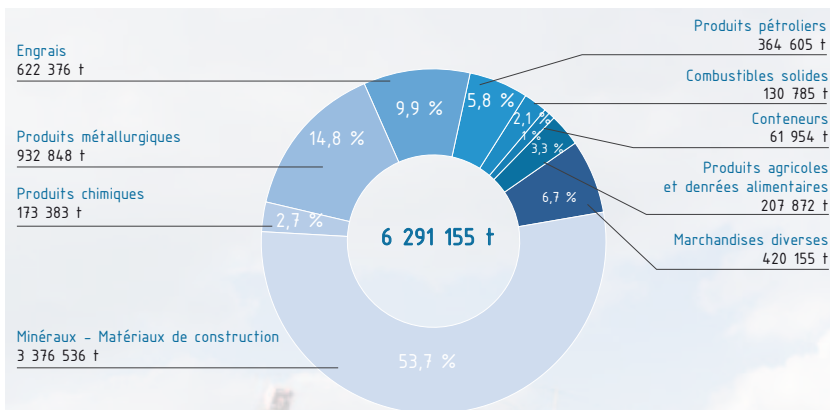


Le PACO en quelques chiffres :

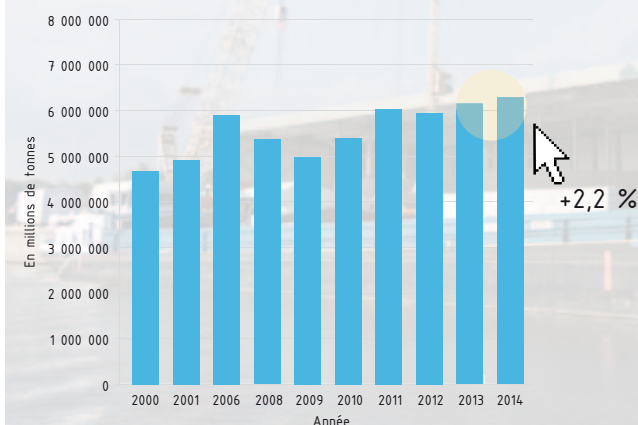
- 50 zones portuaires et 20 km de quai ;
- 5 darses ;
- 3 plateformes multimodales :
 - trimodales : Garocentre et Baudour/Ghlin sud (fin 2015) ;
 - bimodale : Vaulx ;
- 16 706 EVP (équivalents vingt pieds) en 2014 ;
- tonnage voie d'eau : 6 291 155 tonnes en 2014 (+ 2,2 %).

Nouveau hall fermé à la darse sud de Ghlin. ©FP2

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2014



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO



Darse sud de Ghlin. ©FP2

(Le Port autonome de Charleroi)

Projets

Le Port autonome de Charleroi compte 29 zones portuaires réparties sur 30 kilomètres de voie d'eau, le long de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles. En 2014, le trafic fluvial du PAC atteint 1 687 700 tonnes, soit une diminution de 16 % par rapport à 2013.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2014

Aménagement de la zone portuaire du *Grand Ban* à *Farciennes*

Réalisation de deux ronds points et d'une voirie de liaison.

Budget : 5,65 millions d'euros.

Après l'assainissement du site par la *SPAQuE*, 20 hectares de terrains seront disponibles et proposés à la concession.

Zone portuaire de Roux Nord

Aménagement d'aires de stockage au droit de la concession *Frekar Recycling*.

Budget : 1 million d'euros.

Travaux d'infrastructures en projet

Zone portuaire de Courcelles

Réalisation d'une voirie interne et d'une aire de stockage pour la concession *Keyser*.

Budget estimé : 700 000 euros.

Zone portuaire de Pont-de-Loup

Aménagement d'aires de stockage pour la concession *Euro-Services*.

Zone portuaire de Couillet (anciennement *TRB*)

Réalisation d'une aire de stockage pour la concession *Euroports*.

Développement à venir

Trafic sur la Haute Sambre ?

Le Port autonome de Charleroi entretient des contacts avec Voies navigables de France et l'agglomération Maubeuge - Val de Sambre, afin de restaurer un trafic fluvial de marchandises sur la Haute Sambre entre Charleroi et Maubeuge.

What else ?

Amélioration environnementale

Depuis deux ans, le Port autonome de Charleroi développe des actions en faveur de l'amélioration environnementale et paysagère de ses sites portuaires :

- marché d'amélioration paysagère (entretien et aménagement) : ce marché marque la volonté du PAC de pratiquer une gestion différenciée des espaces non concédables. Il prévoit un ensemenement de 4 000 m² de talus avec un mélange pour prairie fleurie ainsi que la plantation de 3 000 plants forestiers indigènes et mellifères ;
- marché de signalisation des sites portuaires : mise en place de totems aux entrées des sites portuaires ;
- renforcement des actions en faveur de la biodiversité notamment via un inventaire de la qualité biologique des sites.



Port autonome de Charleroi (PAC)

Directeur : Dirk De Smet

Rue de Marcinelle, 31

B-6000 Charleroi

Tél. : +32 (0)71 31 96 33

Fax : +32 (0)71 32 44 57

Mél : info@charleroi.portautonome.be

www.charleroi.portautonome.be

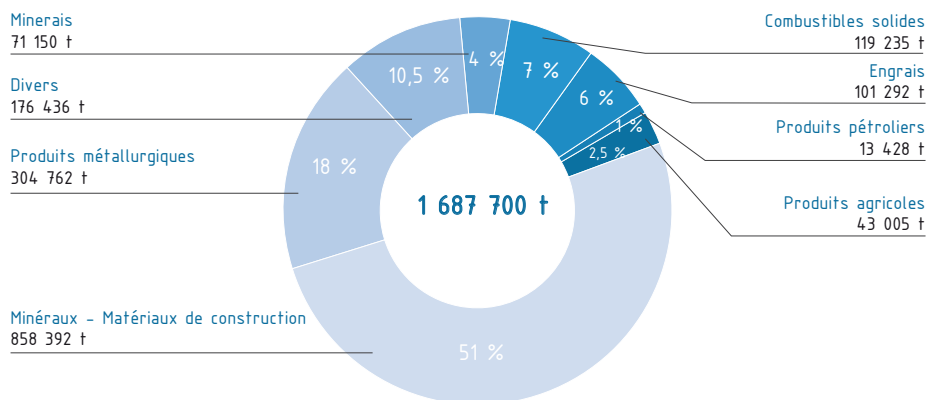


Le PAC en quelques chiffres :

- 29 zones portuaires et 8 km de quai ;
- 430 hectares ;
- 3 darses, 1 tire à terre ;
- 1 plateforme multimodale : Centre logistique trimodal de Charleroi qui enregistre 8 000 unités intermodales en 2014 ;
- tonnage voie d'eau : 1,68 millions de tonnes en 2014 (- 16 %) ;
- tonnage eau-rail-route : 5,1 millions de tonnes en 2014 (- 4,6 %).

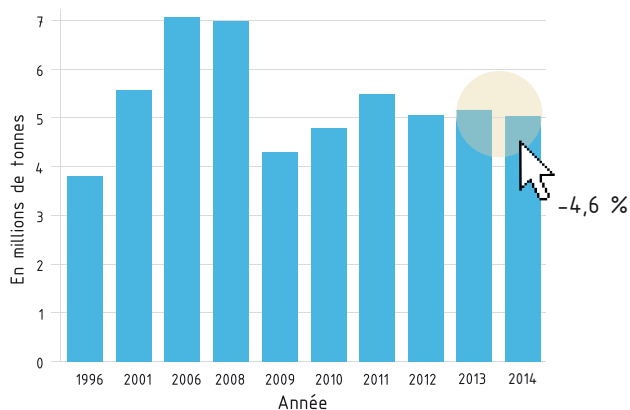
Construction d'une dalle de béton pour un concessionnaire. ©SPW-DPVNI

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2014

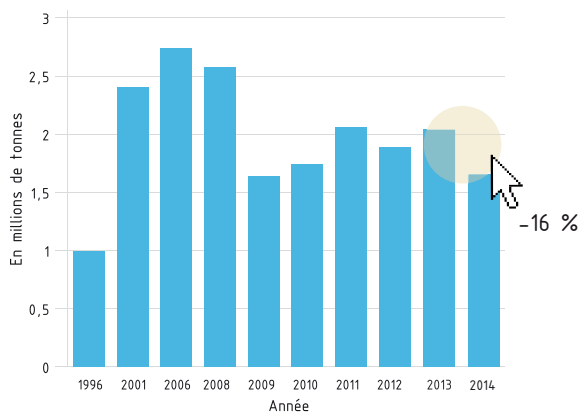


Nouvelle signalisation des sites portuaires. ©SPW-DPVNI

ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL DU PAC (ROUTE, RAIL ET VOIE D'EAU)



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC



(Le Port autonome de Liège)

La voie d'eau progresse, les conteneurs en forte hausse !

Premier port intérieur belge et troisième port intérieur européen, le PAL gère actuellement 32 zones portuaires échelonnées le long de la Meuse et du canal Albert en province de Liège. Le Port autonome de Liège affiche pour 2014 un trafic fluvial de 13 537 710 tonnes (+ 2 %).

Travaux d'infrastructures réalisés en 2014

Aménagement de la plateforme multimodale Liège Trilogiport

Les travaux de construction et d'aménagement de la plateforme ont démarré le 28 juin 2013 et sont pratiquement terminés. Budget : 25 millions d'euros.

La construction du pont Nord et de la liaison routière N618 ont démarré en octobre 2013 et devraient se terminer en octobre 2015. Budget : 22 millions d'euros (voir p.14).

Zone portuaire de Renory

- Travaux de remplacement de la voie ferrée et du revêtement adjacent pour la concession Renory. Budget : 900 000 euros.
- Réparation du mur de quai endommagé pour la concession Euroports Inland Terminals. Budget d'environ 25 000 euros.
- Réparation du revêtement du terminal à conteneurs. Budget estimé : 150 000 euros.

Travaux d'infrastructures en projet

Divers travaux sont prévus au budget 2015 et représentent un budget global de 970 000 euros, pris en charge à 80 % par la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie (776 000 euros) et 20 % par le Port autonome de Liège (194 000 euros).

Lixhe : réfection des quais et renouvellement des défenses d'accostage

Port de Monsin : diverses réparations

Port de Jemeppe : réalisation d'un système de récolte des eaux

Ports de Loën et Sclessin : modification des bollards

Ports de Monsin et de Renory : divers travaux électriques

Développement commercial

Grâce à la parfaite collaboration de l'AWEX et d'ArcelorMittal, le Port autonome de Liège a pu identifier très rapidement de nouveaux concessionnaires pour occuper le site laissé libre suite à la fermeture d'Oxybel, une filiale d'ArcelorMittal.

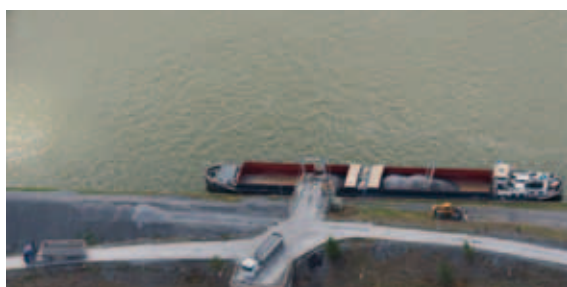
Ce site accueille actuellement les sociétés suivantes :

- *Envisan International* (membre du groupe Jan de Nul) qui installera une unité de traitement des déchets minéraux et créera un siège opérationnel pour les activités d'*Envisan* et de la société de dragage Eraerts ;
- *TRH*, une société espagnole spécialisée dans la fabrication de produits en acier et en treillis soudés ;
- *Interdécoupe*, une société active dans la vente, la découpe et le parachèvement de l'acier.

Outre de nouveaux trafics voie d'eau, ces diverses sociétés vont générer de nouveaux emplois.

What else ?

Les quais de CBR à Lixhe sont dorénavant gérés par le Port autonome de Liège, ce qui induit également de nouveaux trafics voie d'eau pour le port.



Port d'Ampsin. ©SPW- Direction de l'Édition



Port d'Engis. ©SPW-DPVNI



Port autonome de Liège (PAL)

Directeur : Émile-Louis Bertrand
Quai de Maestricht, 14
B-4000 Liège
Tél. : +32 (0)4 232 97 97
Fax : +32 (0)4 223 11 09
Mél : portdeliege@skynet.be
www.portdeliege.be

Zone portuaire de Lixhe. ©SPW-Direction de l'Édition

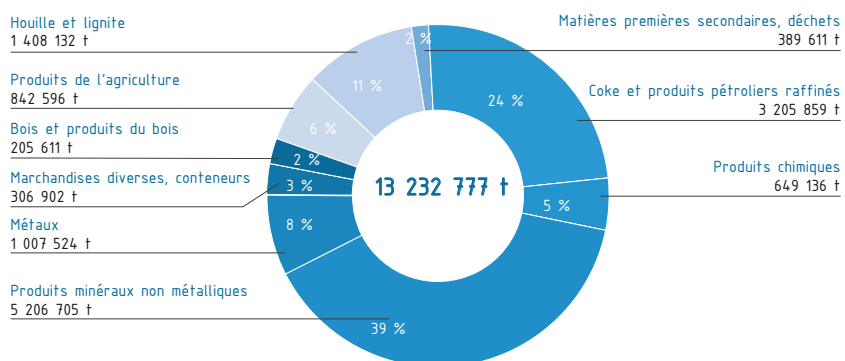


Le PAL en quelques chiffres :

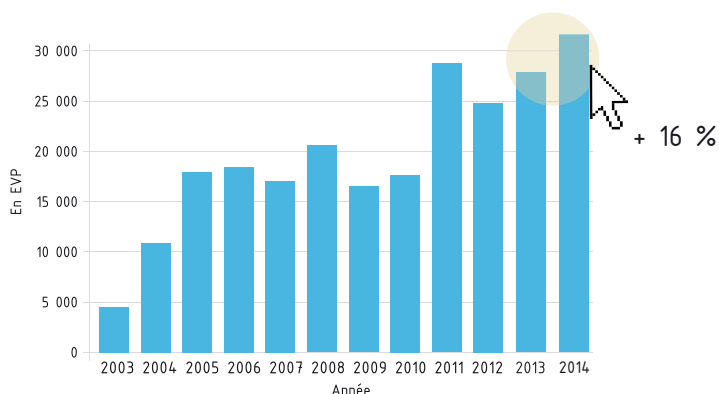
- 32 zones portuaires et 26 km de quai ;
- 370 hectares ;
- 3 darses (darse couverte incluse) ;
- 4 plateformes multimodales (Liège Trilogiport incluse) ;
- 31 939 EVP (+ 16 %) transportés par la voie d'eau en 2014, principalement depuis Renory (*Liège Container Terminal*) et Monsin (*Euroports Inland Terminals*) ;
- tonnage voie d'eau : 13 537 710 tonnes en 2014 (+ 2 %) ;
- tonnage eau-rail-route : 18 030 072 tonnes en 2014 (- 3 %).

La plateforme Liège Trilogiport. ©SPW-DPVNI

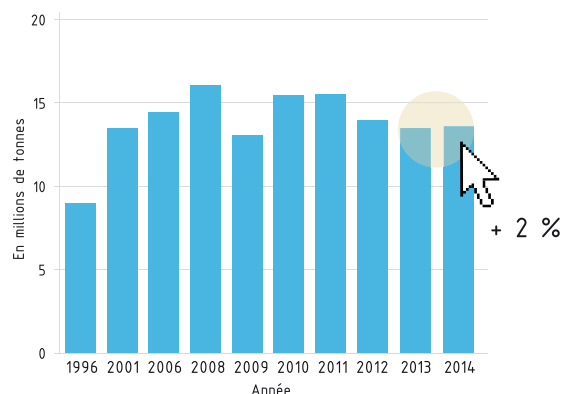
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2014



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP TRANSPORTÉS ENTRE LIÈGE ET ANVERS



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL



(Le Port autonome de Namur)

À la confluence du développement économique et touristique

Le Port autonome de Namur comprend 25 zones portuaires échelonnées le long de la Meuse et de la Sambre. Le PAN affiche pour 2014 un trafic fluvial de 5 367 742 tonnes (+ 5,5 % par rapport à 2013).

Travaux d'infrastructures réalisés en 2014

Aménagement d'un point de transbordement à Seilles

Ces travaux réalisés par le concessionnaire permettront à la société *Fondatel Lecomte* de décharger des matières premières acheminées par bateaux.

Aménagements de la capitainerie de Jambes

L'objectif est de développer des activités liées à l'accueil des plaisanciers et à la promotion du tourisme fluvial.

Budget : 73 690 euros.

Éclairage de la zone portuaire de Tamines

Travaux réalisés en collaboration avec la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du SPW.

Aménagement végétal dans la cadre du Plan 100 % nature

Dans la zone portuaire de Floriffoux, construction d'un merlon ceinturant la concession Hublet afin de réduire les éventuelles nuisances liées à l'exploitation de la concession (poussières et bruit). Création d'une zone d'accueil de la petite faune et de la flore indigène.

Travaux d'infrastructures en projet

Budget global : 580 000 euros.

Poursuite de l'aménagement de la zone portuaire de Moignelée à Sambreville

La construction d'un mur de quai de 130 mètres en rive gauche de la Sambre est prévue en 2015. La démolition d'un pont-rail fait également partie du projet.

Budget des travaux : 2,5 millions d'euros, dont 40 % financés par les fonds européens (*FEDER 2007-2013*).

Par ailleurs, la dépollution de la seconde partie du site par la *SPAQuE* se poursuit dans le cadre du *Plan Marshall 2.vert*.

Imperméabilisation de la voirie d'accès au quai de Mornimont

Déviation et aménagement du RAVeL à Lives et à Maizeret

Imperméabilisation des points de chargement de Floriffoux et de Heer

Aménagement de la zone dite « Maisier » à Sclaigneaux

Après la dépollution prise en charge par la *SPAQuE*, la zone, qui est en lien direct avec un port public, pourra accueillir de nouvelles entreprises.

Étude et dépollution prise en charge par la SPAQuE du site « Brenner » à Seilles

Développement du PAN

Acquisition de terrains

Le Port autonome de Namur recherche des terrains pour développer les activités de transbordements en bordure de la Sambre et de la Meuse.



Port autonome de Namur (PAN)

Directeur : Marc Bauvin
Place Léopold, 3
B-5000 NAMUR
Tél. : +32 (0)81 24 09 50
Fax : +32 (0)81 24 09 55
Mél : nistace@portnamur.be
www.portnamur.be

Amélioration des infrastructures

Le PAN souhaite adapter certaines infrastructures existantes aux spécificités des produits transbordés de et vers la voie d'eau.

What else ?

Un nouveau gestionnaire des ports de plaisance d'Amée et Henri Hallet à Jambes a pris ses fonctions en 2014. Il a redynamisé

le site par une foule d'activités tant culturelles, sportives que conviviales. Des travaux de modernisation et d'aménagement des capitaineries sont en cours de réalisation afin d'améliorer l'accueil des plaisanciers. Les infrastructures nécessaires à la poursuite des activités d'accueil sur le site durant la saison hivernale sont à l'étude (voir pp.84-85).

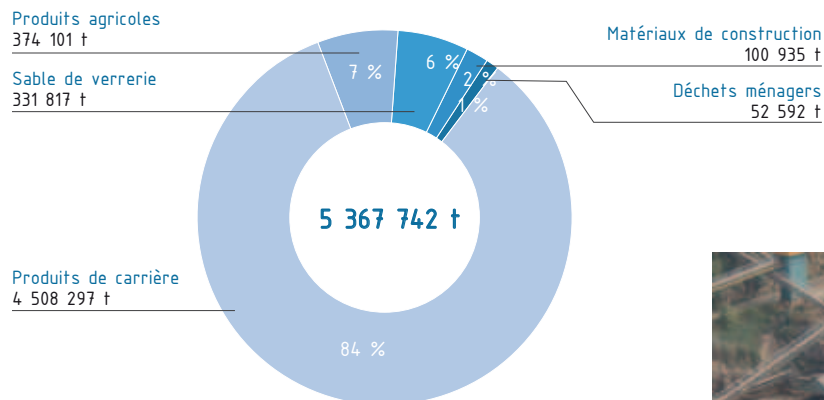


Le PAN en quelques chiffres :

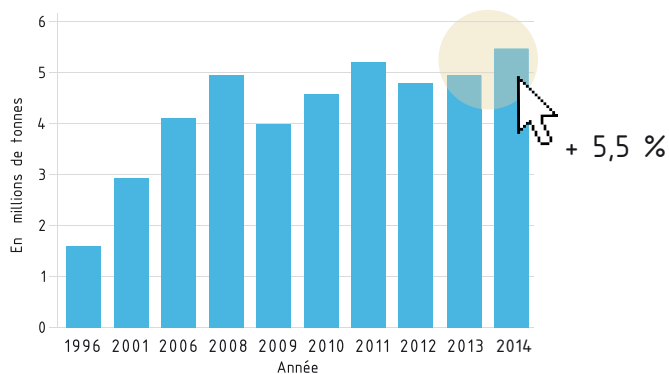
- 25 zones portuaires et 9 km de quai ;
- 160 hectares ;
- 3 darses : Auvelais, Malonne, Vezin ;
- 1 plateforme bimodale à Auvelais ;
- tonnage voie d'eau : 5 367 742 tonnes en 2014 (+ 5,5 %).

Zone portuaire de Moustier. ©SPW-Direction de l'Édition

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2014



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN



Zone portuaire de Marche-les-Dames. ©SPW-Direction de l'Édition



(Entreprises
et batellerie)



©SPW-DPVNI

(Le Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route)

La Wallonie soutient le secteur

Avec ses 2 objectifs, développer le transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie et y pérenniser une flotte de navigation intérieure performante, le Plan wallon cartonne auprès de ses 2 cibles : les entreprises et la batellerie.

Le Plan wallon depuis 1996...¹

- **5 plans successifs ;**
- **2 cibles :** les entreprises et la batellerie ;
- **2 interlocuteurs :**
 - DPVNI² : aide à la compilation et à la rédaction du dossier ;
 - DGEER³ : traitement du dossier ;
- **663 demandes d'aide** (batellerie + entreprise) ;
- **82 millions d'euros** d'investissement de la part du secteur privé ;
- **19,2 millions d'euros** d'aides octroyés par la Wallonie !

Rétroactes

En 1996, l'Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN)² a imaginé un *Plan wallon d'aides au transport par voie navigable*, en collaboration avec la Direction des PME de la Direction générale de l'Économie et de l'Emploi (DGE)³ et le cabinet du Ministre wallon de l'Économie. Depuis, ce *Plan* a fait un bout de chemin... En 2008, il a été étendu aux investissements ferroviaires, et s'est transformé en *Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route*. En 2014, vu son succès, une cinquième version du *Plan wallon* a vu le jour et courra jusqu'en 2020.

Le Plan wallon 2014 - 2020

- **Prime à l'adaptation technique de la flotte wallonne :** un taux de subvention de 30 % du montant des investissements éligibles, ou 20 % pour les grandes entreprises. Le taux est de 50 % pour les systèmes de propulsion alternatifs ou les systèmes de réduction des émissions polluantes. Cette prime est plafonnée à 200 000 euros sur une période de 3 ans.
- **Prime à l'acquisition d'un premier bateau d'occasion :** un taux de subvention de 30 % avec un plafond de 200 000 euros sur 3 ans.
- **Prime aux entreprises qui investissent en Wallonie pour développer le transport fluvial ou ferroviaire de marchandises :** un taux de subvention de 30 % pour les petites et moyennes entreprises ou 20 % pour les grandes entreprises, avec un plafond de 500 000 euros par an.
- **Prime aux services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable :** un subside de 12 euros par conteneurs 20 pieds et 36 euros par conteneurs 40 pieds pour l'exploitant d'une ligne régulière de transport fluvial de conteneurs, à partir d'un terminal wallon relié à la voie d'eau.

Pierre Warnier



Déchargement au port de Lixhe. ©SPW-DPVNI

¹ Depuis le 1^{er} janvier 1996 jusqu'au 31 décembre 2014.

² En août 2008, l'Office de Promotion des Voies navigables (OPVN) est devenu la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité (DPVNI) du Service public de Wallonie (SPW).

³ En août 2008, la Direction générale de l'Économie et de l'Emploi (DGE) est devenue la Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche du Service public de Wallonie (SPW).

(L'impact de la mesure d'aide aux entreprises sur le transport fluvial)

Une mesure durable...

Pour l'année 2014 :

- plus de 4,8 millions de tonnes de marchandises supplémentaires sur la voie d'eau ;
- 34 000 tonnes de CO₂ en moins dans l'atmosphère ;
- entre 22 et 54 millions d'euros de coûts externes liés aux transports routiers évités.

Entre 1996 et 2014, la DPVNI a introduit septante et un dossiers d'aides à l'achat de matériel de transbordement de marchandises de ou vers la voie d'eau auprès de la Direction générale opérationnelle Économie, Emploi et Recherche du Service public de Wallonie.

Au cours de l'année 2014, ces 71 investissements ont permis aux entreprises de charger ou de décharger plus de 4,8 millions de tonnes supplémentaires sur le réseau fluvial wallon. Le transport fluvial de ces 4,8 millions de tonnes supplémentaires de marchandises a permis une réduction d'émissions de CO₂ de 34 000 tonnes en 2014 par rapport à un transport routier équivalent.

Le transport par la voie d'eau plutôt que par la route de ces 4,8 millions de tonnes¹ a permis d'éviter à la collectivité un **coût externe en matière de transport estimé entre 21,96 et 54,23 millions d'euros** pour l'année 2014.

L'objectif pour tous les partenaires privés et publics est d'améliorer ces chiffres.

Pierre Warnier

Impact de la mesure d'aide aux entreprises en matière de coûts externes de transports (hors pollution atmosphérique) pour l'année 2014

Coûts externes (en millions d'euros)	Camion	Bateau	Gain
Changement climatique	1,35 - 9,49	0,47 - 3,58	0,88 - 5,91
Pollution atmosphérique	3,02 - 8,26	-	-
Nuisances sonores	3,39	0,0	3,39
Consommation d'espace	1,79	0,81	0,98
Accidents	3,76	0	3,76
Congestion	12,95 - 40,20	0	12,95 - 40,20
TOTAL (hors pollution atmosphérique)	23,24 - 58,63	1,28 - 4,39	21,96 - 54,23

Source : *Indicateurs clés pour l'environnement wallon 2013* - Estelle Naves et Pierre Arnold²

Calculs : Pierre Warnier SPW-DPVNI



Grâce aux Plans wallons, plus de 4,8 millions de tonnes supplémentaires sur la voie d'eau en Wallonie en 2014. ©SPW-DPVNI

¹ Ces tonnages sont souvent transportés, de leurs origines vers leurs destinations, en partie hors de la Wallonie.

² Références complètes : Estelle Naves et Pierre Arnold, *Évaluation des coûts externes liés aux transports en Région wallonne*, col. Centre interuniversitaire d'Étude de la Mobilité, 2010.

Données actualisées pour l'année 2011 dans *Indicateurs clés pour l'environnement wallon 2013*, par Pierre Arnold – SPW- Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » - Direction des Impacts économiques et environnementaux.

(L'aide aux entreprises)

Intégrez le transport fluvial ou ferroviaire dans votre logistique !

Rappel de la mesure

La Wallonie accorde des primes à l'investissement pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer.

La principale condition pour pouvoir en bénéficier est de pouvoir augmenter son tonnage fluvial ou ferroviaire et de le maintenir pendant une période de 4 ans.

Les investissements éligibles comprennent essentiellement :

- des équipements neufs nécessaires au transbordement de marchandises de/vers la voie navigable et/ou le chemin de fer (grue, bande transporteuse, installation de transbordement pour produits liquides, trémie de chargement, etc.) ;
- l'aménagement d'infrastructure nécessaire au transbordement de marchandises de/vers la voie d'eau ou le chemin de fer ;
- l'achat de terrains nécessaires aux opérations de transbordement vers la voie d'eau ou le rail.

Pierre Warnier



Bande transbordeuse. ©SPW-DPVNI

Bilan global de la mesure relative aux entreprises sur la période 1996-2014

- 71 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER ;
- 32 489 161 euros d'investissements de la part des entreprises ;
- 7 717 094 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit une moyenne de 108 691 euros d'aide par dossier ;
- préférences :
 - transbordement de matériaux de construction (49 %) ;
 - acquisition de grues de manutention (47 %) ;
- répartition géographiques :
 - territoire du PAL (32 %) ;
 - territoire du PAC (30 %) ;
 - territoire du PACO (23 %) ;
 - territoire du PAN (15 %) .

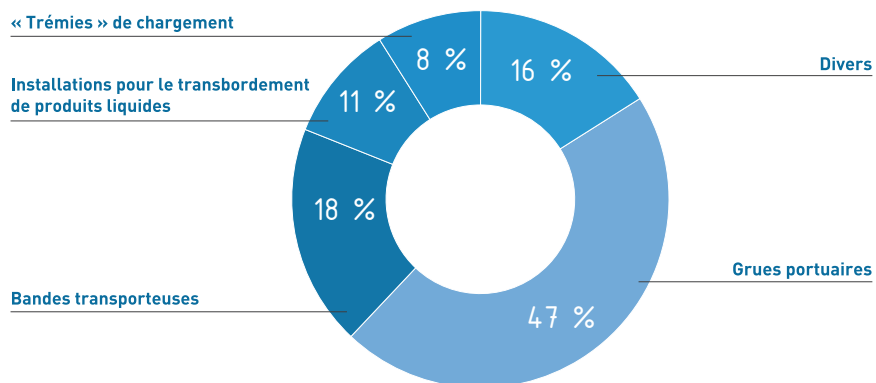


Installations de transbordement de produits liquides. ©SPW-DPVNI

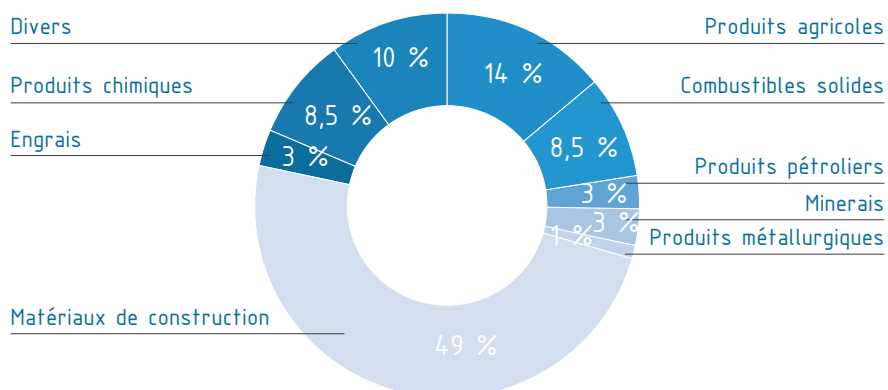


Équipement mobile de transbordement direct camion-bateau. ©SPW-DPVNI

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE TRANSBORDEMENT SUBVENTIONNÉS PAR LES DIFFÉRENTS PLANS WALLONS ENTRE 1996 ET 2014



RÉPARTITION DES DOSSIERS D'AIDES INTRODUITS ENTRE 1996 ET 2014 SELON LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MARCHANDISES



Chargement de filler calcaire. © Calcaires de la Sambre



La Wallonie soutient le transport fluvial de conteneurs. ©SPW-DPVNI

(L'aide aux bateliers)

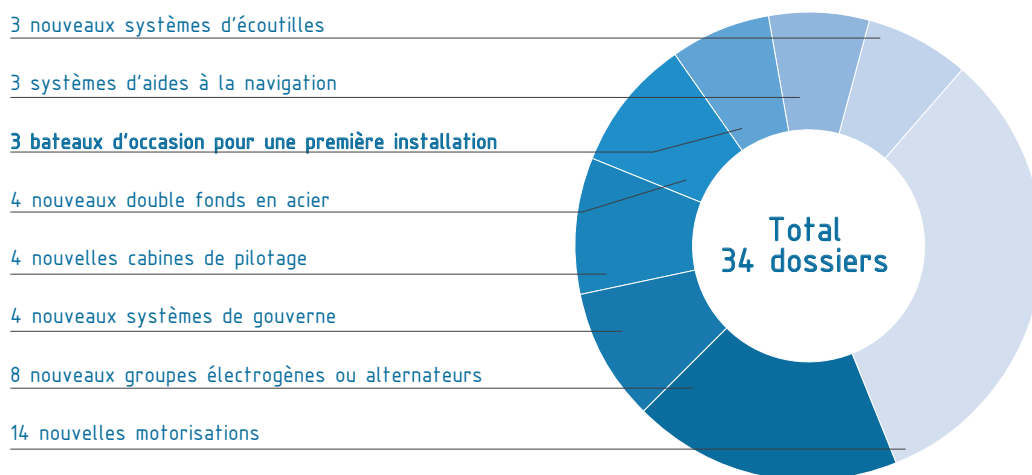
Moderniser son bateau, le verdir, le doter des dernières technologies
ou encore acquérir son 1er bateau d'occasion

Bilan global de la mesure relative aux bateliers sur la période 1996 – 2014

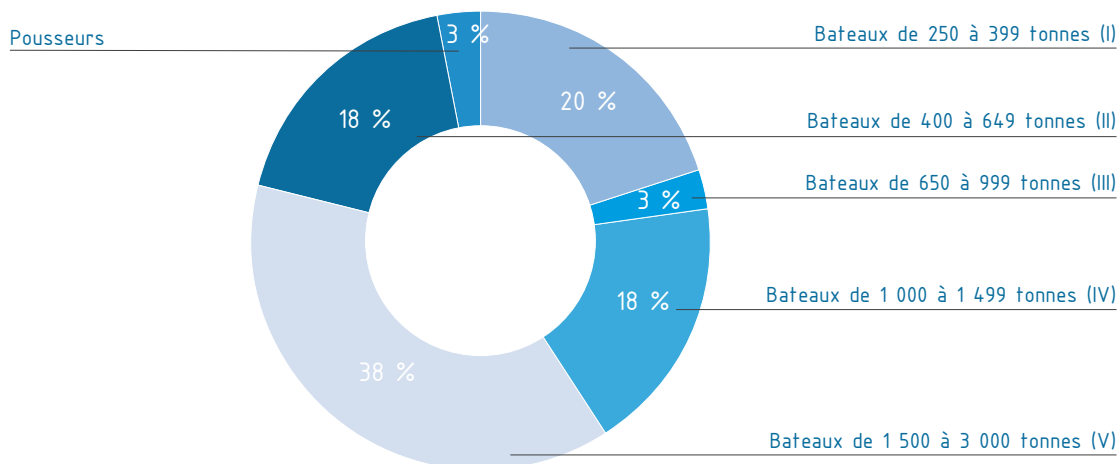
- 592 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER¹ ;
- 49 518 999 euros d'investissements de la part des bateliers et des entreprises de transports fluviaux ;
- 11 484 368 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 19 399 euros d'aide par dossier en moyenne.

Hélène Cornet

TYPES D'INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LE CADRE DES DOSSIERS DE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2014



LES TYPES DE BATEAUX AYANT BÉNÉFICIÉ D'UNE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2014



Toujours plus vert...

Dans le cadre du *Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route 2014-2020*, la mesure de soutien à la modernisation et à l'adaptation technique de la flotte prévoit une **majoration du taux de la prime à 50 %** du montant des investissements consentis par l'entreprise de transport de marchandises par voie navigable s'il s'agit :

- d'investissements relatifs à l'achat et à l'installation de systèmes de propulsion alternatifs dont la technologie est avérée et normalement commercialisée, notamment les moteurs hybrides, les moteurs fonctionnant avec des carburants alternatifs ou pile à combustible ;
- d'investissements relatifs à l'achat et à l'installation de systèmes avérés de réduction des émissions polluantes des moteurs de propulsion, notamment les catalyseurs.

Marc Delaude

¹Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche.



©SPW-DPVNI

Inland Waterway Transport Greening Tool – www.greeningtool.naiades.info/web/

Ce site internet présente un outil interactif simple et gratuit d'utilisation permettant aux bateliers et entreprises de transports fluviaux de calculer les bénéfices **économiques et environnementaux** (réduction des émissions polluantes) réalisables en appliquant des technologies vertes sur les moteurs de propulsion conventionnels des bateaux de navigation intérieure (catalyseurs ou filtres à particules), en recourant à des carburants alternatifs ou encore en améliorant l'hydrodynamique du bateau (coque et hélices).

L'on se rend compte également qu'entre les moteurs diesel d'ancienne génération et les nouveaux moteurs placés par de nombreux bateliers en 2014, les émissions de gaz polluants NOx (oxydes d'azote) et de particules fines sont systématiquement réduites d'environ 50 %.

Marc Delaude



©SPW-DPVNI



©SPW-DPVNI

(Plaidoyer pour des investissements innovants concertés et porteurs d'avenir !)

À la recherche de véritables solutions écologiques

Le plan wallon d'aide au transport par voie navigable promeut les transports alternatifs à la route dont les avantages économiques et écologiques pour le 21^{ème} siècle sont indéniables. La mesure de soutien à la modernisation et à l'adaptation technique de la flotte prévoit depuis peu une majoration du taux de la prime à 50 % pour certains investissements encore plus verts... (voir p.62).

Avec cette nouvelle mesure, la Wallonie entend clairement soutenir de manière encore plus ciblée les performances écologiques de la flotte. Mais c'est également, compte tenu de l'offre actuelle du marché, un sérieux appel à l'innovation !

Message bien reçu du côté des bateliers...

L'an dernier, et bien qu'aucun ne puisse encore prétendre aux 50 % de subvention, 14 dossiers (sur un total de 34 dossiers d'aide à la modernisation de la flotte wallonne) concernent une remotorisation avec réduction constatée de 10 à 15 % de la consommation de gasoil, une réduction proportionnelle des émissions de CO₂ et une réduction des émissions de particules fines de 30 à 60 % en fonction de la vétusté des moteurs remplacés. Des chiffres qui attestent sans équivoque de la vitalité et des effets bénéfiques des mesures d'aide wallonnes. Et c'est déjà très bien. Reste qu'au-delà de la satisfaction et du soulagement d'être soutenus au moment opportun face à un investissement souvent important compte tenu de la valeur des bateaux dans un contexte économique toujours difficile, plusieurs remarques récurrentes émanant du secteur méritent de retenir notre attention.

...mais un chemin parsemé d'embûches !

D'une part, de jeunes bateliers concernés par l'écologisation de la flotte, volontaires et inventifs, se voient découragés dans leur recherche de solutions nouvelles par le manque d'alternatives abordables normalement commercialisées sur un marché où les fabricants de moteurs marins semblent se reposer sur leurs lauriers et sur une législation largement dépassée par rapport aux normes aujourd'hui imposées au secteur routier par exemple. En effet, les normes de pollution imposées par la CCNR¹ aux moteurs destinés à équiper les bateaux de navigation intérieure sont désormais bien en deçà des normes qui s'imposent au secteur des transports routiers...

D'autre part, plusieurs « anciens » avancent qu'ils auraient préféré conserver leur ancien moteur dont certains affichaient plus de 40 000 heures au compteur, des moteurs qui avaient permis à leur propriétaire de rembourser plusieurs fois leur investissement ! Aujourd'hui, non contents d'être souvent plus bruyants (pour une même marque et une même cylindrée), les moteurs de nouvelle génération semblent se montrer moins fiables dans la durée et plus complexes à entretenir ou à réparer en cas de panne, notamment en raison de la composante électronique.

Composer avec la réalité de terrain

Ces questions sont bien entendu à adresser aux fabricants eux-mêmes mais force est de constater que l'offre actuelle du marché peine à satisfaire tant nos appels à l'innovation que

les obligations de rentabilité de la profession. Du moins en ce qui concerne notre flotte domestique et ses particularités... Aujourd'hui, en effet, la flotte wallonne se compose essentiellement de petits et moyens tonnages : 40 % de bateaux de 250 à 650 t composant ensemble 15 % de la cale wallonne totale d'une part et, d'autre part, 40 % d'unités de 850 à 1 500 t pour 45 % du tonnage global de la flotte. Une particularité qui lui permet d'échapper en partie aux problèmes engendrés par le phénomène de surcapacité dans le transport de cargaisons sèches, puisque ce phénomène se présente surtout dans le segment de la flotte des bateaux de plus de 2 000 tonnes !

Conclusion

Il est grand temps que des solutions de motorisation innovantes tenant compte des réalités du terrain apparaissent sur le marché et répondent, en ce qui concerne la flotte wallonne, aux possibilités d'investissement de sa tranche de tonnage qui, malgré la crise, continue, il faut le marteler, d'être rentable !

Les bateaux wallons ont besoin de véritables solutions écologiques qui ne se limitent pas à l'installation (relativement compliquée et onéreuse) de systèmes catalytiques ou au simple remplacement de moteurs conventionnels anciens par des moteurs conventionnels répondant certes aux normes actuellement en vigueur, mais bien peu ambitieux en termes d'évolution technologique.

Hélène Cornet

¹CCNR : Commission centrale pour la navigation sur le Rhin.





Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure

L'objectif principal de la CDNI est la protection de l'environnement et des eaux de surface et l'amélioration de la sécurité de la navigation intérieure.

Pour parvenir à cet objectif, la Convention recherche une meilleure maîtrise de la production de déchets et définit les options suivantes : une collecte sûre et séparée et l'évacuation consécutive des déchets produits à bord ; la prise en charge, par le responsable de la production des déchets, du coût de leur collecte et de leur évacuation ; la mise en œuvre de réglementations dans tous les pays cosignataires de la Convention, afin d'éviter les distorsions de concurrence.

Deux catégories de responsables de la production des déchets

Le règlement d'application de la Convention fait une distinction suivant l'origine des déchets survenant à bord et la responsabilité correspondante des acteurs concernés. Certaines règles s'adressent aux **conducteurs des bateaux**, comme c'est le cas pour les **déchets huileux et graisseux**, les **ordures ménagères** et les **déchets spéciaux** (**Partie A** de la Convention). D'autres règles prévoient des obligations pour les **chargeurs** ou encore les **destinataires de la cargaison** (**Partie B** de la Convention).

Situation en Belgique, concernant la partie A de la CDNI
C'est l'**Institut pour le Transport par Batellerie** (ITB) qui est chargé, depuis 2009, de mettre en œuvre la **Partie A de la CDNI**, relative à la récolte, au dépôt et au traitement des déchets huileux et graisseux et des eaux de fond de cale. Les activités menées par l'ITB dans ce cadre sont contrôlées par un groupe pilote auquel sont associées les Régions par un accord de coopération.

Éco-compte

Depuis l'entrée en vigueur en Belgique, au 1^{er} janvier 2011, de la Partie A de la CDNI, il est obligatoire pour les bateliers et entreprises de transports fluviaux de disposer d'un « éco-compte » pour le paiement électronique de la rétribution d'élimination des déchets huileux et graisseux lors d'un avitaillement en gasoil exempt d'accises.

Station de réception Neptunia

En Wallonie, depuis le 1^{er} mars 2014, le dépôt de l'ensemble des produits de la Partie A de la CDNI s'effectue à la station de réception *Neptunia*, située à Liège, sur le canal Albert, rive gauche, cumulée 860¹.

Pour toute information complémentaire concernant l'application de la Partie A de la CDNI en Belgique, consultez le site www.cdni.be

Partie B de la Convention CDNI

La Partie B du règlement d'application de la Convention régit les mesures à prendre concernant **les résidus de cargaison, la cargaison restante et les résidus de manutention et eaux de lavage**. La navigation intérieure européenne

transporte chaque année plus de 300 millions de tonnes de marchandises à bord de bateaux qui, très souvent, embarquent ensuite des produits de nature différente ! À chaque changement de cargaison, il est nécessaire de nettoyer les cales ou les citernes des résidus de la cargaison précédente, de façon à éviter une contamination de la nouvelle cargaison. Tous les types de cargaison ne sont pas susceptibles au même degré de générer des pollutions de ce fait. De même, tous les types de cargaison n'ont pas le même potentiel d'impact sur l'environnement en cas de présence de traces du produit dans les eaux de surface.

Liste de marchandises

La CDNI s'accompagne d'une liste de marchandises au rôle crucial. Elle permet de déterminer à quel standard de déchargement il faut répondre et comment les eaux de lavage des cales et des citernes à cargaison pour toutes les sortes de cargaisons doivent être manipulées. La liste de marchandises doit toujours être consultée pour connaître le standard de déchargement d'un bâtiment ainsi que les prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison.

Frais

Les frais de balayage ou de nettoyage par aspiration, ainsi que les frais d'assèchement et de lavage des cales et citernes sont **à la charge de celui qui décharge le bateau ou pour le compte duquel le bateau est déchargé**.

Déclaration de déchargement

Chaque bâtiment déchargé dans un endroit du champ d'application de la CDNI, doit disposer à bord d'une déclaration de déchargement valable pour chaque déchargement. Ainsi, le bâtiment ne peut pas quitter l'emplacement du déchargement avant que celui qui a déchargé le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de le décharger n'ait établi une déclaration de déchargement selon le modèle, en double exemplaire et signée par le conducteur du bateau. Le conducteur ne signe pas cette déclaration avant d'avoir constaté que le bâtiment répond au standard de déchargement conforme à la liste de marchandises. Au cas où l'eau de lavage est déposée dans une station de réception, la déclaration de déchargement doit également être signée par le responsable de la station de réception.

« État aspiré » et assèchement des citernes

En Belgique, la **période de transition de cinq années** qui permettait aux donneurs d'ordre de remplacer, dans les faits, le standard de déchargement « état aspiré » prescrit pour un type de marchandise par le standard « état balayé » est **arrivée à échéance le 1^{er} novembre 2014**. Pour les

¹ Voir Avis à la batellerie, n° 2014/0024/01 sur www.voies-hydrauliques.wallonie.be

bateaux citernes, depuis cette même date, l'assèchement des citernes est également devenu obligatoire dans tous les cas.

Législation, procédures officielles, standards de déchargement, modèle d'attestation de déchargement, explications détaillées

et guides pratiques disponibles sur les sites internet suivants : www.cdni.be (l'application de la CDNI en Belgique) et www.cdni-iwt.org (le site officiel de la Convention).

Marc Delaude

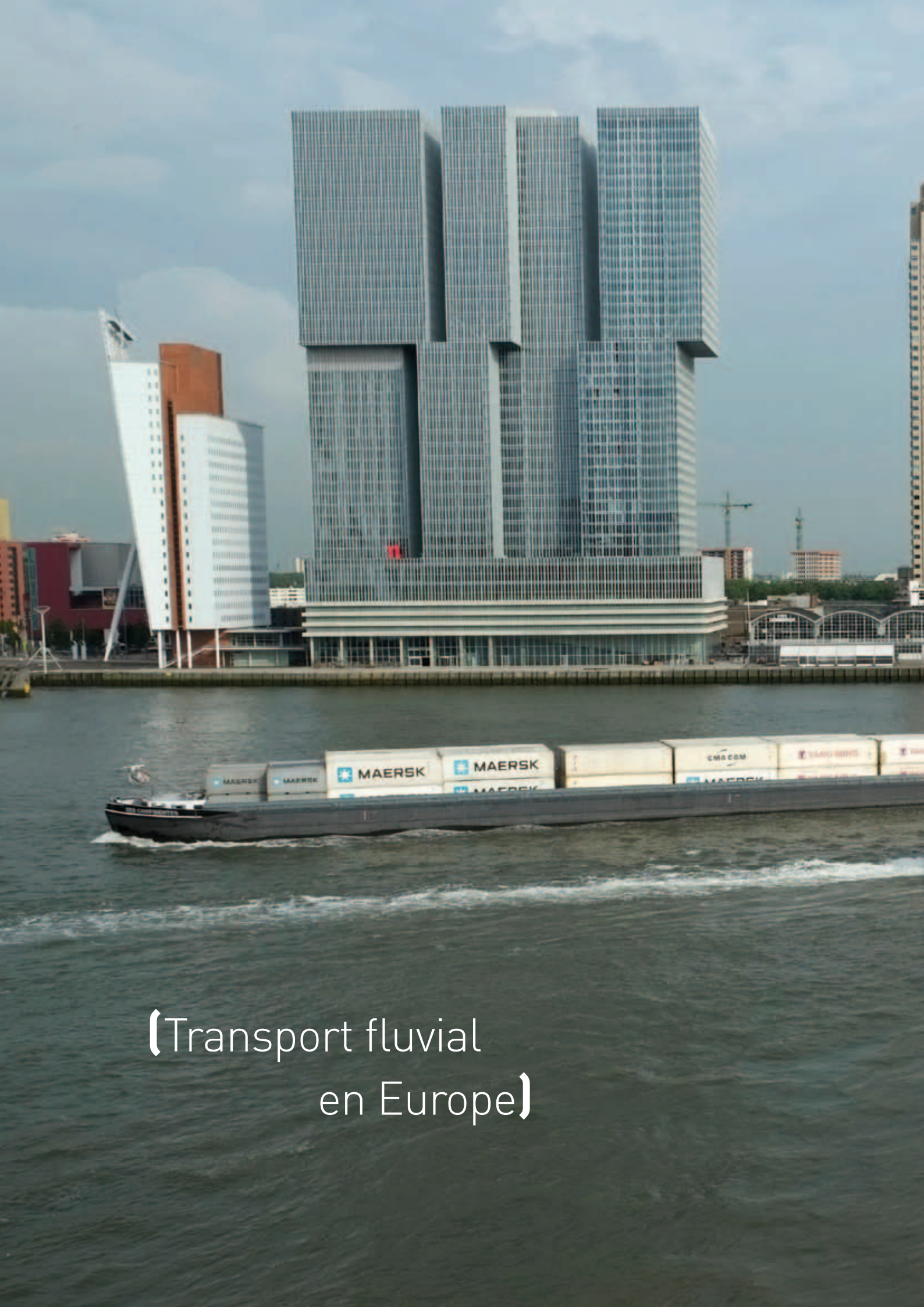
CDNI ?

- **entrée en vigueur** : le 1^{er} novembre 2009 ;
- **adoptée par six pays** : le Luxembourg, la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la France ;
- **zone d'application**² : toute la longueur du Rhin ainsi que toutes les voies navigables intérieures en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique, la Moselle internationale au Luxembourg et certaines parties du réseau en France.



©SPW-DPVNI

²La convention a été transposée dans le droit national de chaque état signataire pour devenir applicable sur le réseau conventionnel.



(Transport fluvial
en Europe)



©SPW-DPVNI

(La Wallonie au centre du Corridor Mer du Nord-Méditerranée !)

Trois projets fluviaux wallons déposés dans le cadre des RTE-T

L'année écoulée a vu le lancement et la mise en œuvre de politiques européennes extrêmement importantes pour les transports et l'intermodalité. Après de nombreuses discussions, tractations et préparatifs divers, la programmation 2014-2020 des fonds consacrés aux réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) est enfin devenue une réalité pour tous les porteurs de projets.

Plusieurs appels à projets ont été lancés fin 2014 par la Commission européenne qui affecte ainsi plus de 11 milliards d'euros pour les réseaux et projets de transport en Europe dans le cadre du dispositif financier appelé *CEF (Connecting Europe Facility)*.

Les projets devaient être introduits fin février 2015. Au menu ? Réseaux de voies navigables et réseaux ferrés, systèmes de sécurité et de communication pour les transports et surtout corridors multimodaux qui mobilisent la plus grande part des fonds européens.

Au cœur du corridor Mer du Nord-Méditerranée et directement connectée au corridor Rhin-Alpes, la Wallonie s'inscrit pleinement dans la politique européenne en déposant pas moins de 3 projets en rapport direct avec le développement du réseau fluvial (voir pp. 72 à 74).

Les chiffres sont impressionnants : un programme d'investissements de plus de 400 millions d'euros d'ici 2020, dont plus de 150 millions d'euros de fonds européens sollicités.

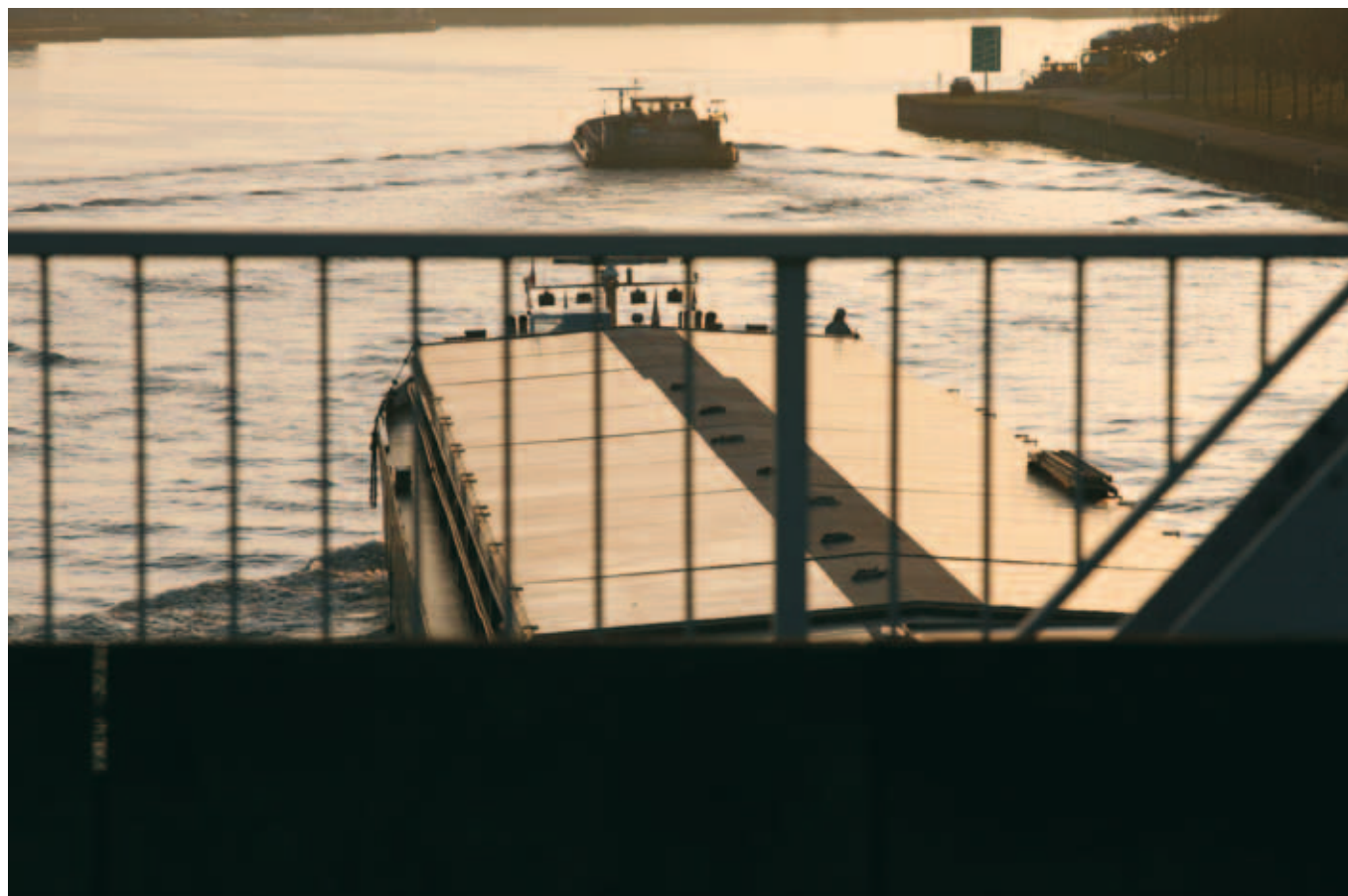
Concrètement la Wallonie propose de supprimer ses derniers goulets d'étranglements pour obtenir un réseau homogène

sur un standard de navigation de classe Va et plus : traversée de Tournai, Lys, canal Pommerœul-Condé, écluses de la dorsale wallonne dont Ampsin-Neuville. Au-delà de cette action très forte, des infrastructures-clefs au point de vue de la sécurité de navigation doivent être modernisées telles que les barrages de Kain ou de Monsin. Les équipements sont également concernés avec l'adaptation aux nouveaux gabarits de quais et zones de virement.

Y adjoindre encore l'ambition de pourvoir le réseau wallon d'une couverture AIS totale et se dressent enfin l'ampleur et l'importance du défi en cours : doter la Wallonie du réseau performant de voies navigables dont elle aura un besoin vital pour les 50 prochaines années.

Pour arriver à ce résultat, il est indispensable de poursuivre et développer les partenariats et l'action sur les plans internationaux et européens. La Wallonie fluviale est résolument européenne.

Pascal Moens





European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



Un projet fluvial wallon d'envergure européenne

Né en 2007, le projet Seine-Escaut est porté par trois partenaires – la France, la Flandre et la Wallonie – qui ont notamment pour volonté de trouver une alternative aux flux importants de transport de marchandises par route pour alimenter Paris. Concrètement, le projet Seine-Escaut vise à améliorer un réseau complet d'infrastructures fluviales en Belgique et en France, reliant Anvers et le bassin de l'Escaut à Paris et au bassin de la Seine.

Le canal Seine-Nord

Le point central du projet Seine-Escaut est la réalisation du canal Seine-Nord. Il a pour objectif de lever le goulet d'étranglement entre la vallée de l'Oise et le canal de Dunkerque à Valenciennes. Cette liaison est actuellement assurée par le canal du Nord, dont le gabarit des bateaux est limité à 700 tonnes (classes II-III). Le canal Seine-Nord permettra à terme de relier Paris, par voie fluviale à grand gabarit (Vb), aux ports de Dunkerque, Zeebruges, Gand, Rotterdam et Anvers. C'est là qu'interviennent les voies navigables wallonnes.

Le volet wallon du projet Seine-Escaut

Le projet Seine-Escaut, sur le territoire wallon, couvre, d'une part, le **bassin de l'Escaut** au sens large avec la Lys, le Haut-Escaut et la dorsale wallonne jusqu'à Namur et, d'autre part, le **bassin de la Meuse** avec la dorsale wallonne de Namur jusqu'à Liège, le canal Albert et la liaison vers les Pays-Bas et l'Allemagne. Dans la pratique, le projet Seine-Escaut se compose de deux projets wallons : le projet Seine-Escaut Est et le projet Bassin de la Meuse (voir p.73).

Le projet Seine-Escaut Est

Le projet Seine-Escaut Est permettra, d'une part, d'atteindre le gabarit Vb sur la Lys transfrontalière et le Haut-Escaut et,

d'autre part, d'augmenter et harmoniser la capacité de la liaison entre l'Escaut et la Meuse, appelée la dorsale wallonne, au gabarit minimum de la classe Va. Avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe, la dorsale wallonne – y compris la liaison navigable transfrontalière du canal Pommerœul-Condé – reliera le bassin de la Seine et le Nord de la France à tout le réseau du Nord et de l'Est de l'Europe.

La réalisation complète est prévue à l'horizon 2025 pour un investissement total en Wallonie d'environ 430 millions d'euros. Ce projet fait l'objet d'une demande de financement auprès de la Commission européenne dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport (fonds RTE-T). Le principe de son soutien financier a déjà été confirmé par la Commission à hauteur de 50 % pour les études et 40 % pour les travaux.

À terme, il permettra d'éliminer un chaînon manquant important dans le réseau des voies navigables de grand gabarit et positionnera la Wallonie fluviale comme une alternative crédible au transport par routes pour les marchandises en transit par les ports du Nord de l'Europe.

Avec ce projet, la Wallonie, avec le soutien de l'Europe, investit dans une mobilité durable qui bénéficiera à plus de 600 entreprises wallonnes directement concernées, dont nos 300 bateliers wallons.

Virginie Wislez



(Le projet Bassin de la Meuse) Une vision pour la Wallonie en 2020

Avec l'augmentation des flux de marchandises et l'avènement de bateaux de gabarit supérieur, les ouvrages d'art sur le bassin de la Meuse doivent être adaptés pour permettre une navigation fluide et en toute sécurité.

Depuis 2007, la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie s'emploie à supprimer les goulets d'étranglement présents sur le bassin de la Meuse. Pour mener à bien ce projet, trois phases de travaux ont été planifiées sur la période 2007-2027 pour un budget d'environ 450 millions d'euros. L'obtention d'un cofinancement européen dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport (fonds RTE-T) assurerait le cofinancement de ce projet avec des taux allant de 20 à 50 %.

Première programmation (2007-2013)

Les travaux de modernisation ont conduit à l'augmentation de la capacité des sites éclusiers de Lanaye et d'Ivoz-Ramet. La mise au gabarit de 9 000 tonnes de ces deux écluses a permis d'assumer l'augmentation du trafic de marchandises sur le bassin de la Meuse.

Programmation actuelle (2014-2020)

La deuxième phase du projet Bassin de la Meuse a pour objectif de poursuivre l'augmentation de la capacité du trafic de marchandises sur la voie navigable en permettant à deux péniches de 4 500 tonnes de se croiser. Elle s'attache également à l'amélioration de la sécurité de la navigation et de la sûreté des équipements fluviaux, ainsi qu'au renforcement de la part du fluvial dans le transport multimodal.

Pour atteindre ces objectifs, une série de travaux vont être entrepris sur le bassin de la Meuse :

- la modernisation du barrage mobile de Monsin pour un meilleur contrôle du débit de la Meuse ;

- des travaux d'approfondissement entre Namur et Ougrée, c'est-à-dire l'enlèvement de matériaux accumulés dans le lit de la voie navigable à certains endroits spécifiques pour atteindre une profondeur uniforme de 4,50 m. L'objectif est de permettre une navigation plus aisée et sécurisée ;
- la mise au gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville par la création d'une nouvelle écluse ;
- l'amélioration de la protection du mur de quai à hauteur de Hermalle-sous-Huy afin de permettre aux bateliers d'accoster en toute sécurité ;
- l'amélioration de la performance de la navigation intérieure avec la rectification de la courbe de Huy et l'étude préalable au rehaussement des ponts du canal Albert ;
- l'amélioration de la connectivité entre les ports mosans grâce à un raccordement au rail qui favorisera le transport multimodal.

La troisième programmation (2021-2027)

La programmation à venir sera axée sur la finalisation de la dernière phase des travaux du site éclusier d'Ampsin-Neuville et le rehaussement des ponts sur le canal Albert.

Un maillon crucial du réseau fluvial européen

La réalisation du projet Bassin de la Meuse permettra de créer une liaison navigable accessible aux péniches de 4 500 tonnes sur la Meuse (classe CEMT Vb) et de 9 000 tonnes sur le canal Albert (classe CEMT VIb) et ainsi de relier deux des axes fluviaux de première importance en Europe du Nord-Ouest : l'axe Meuse/Rhin-Main-Danube et la liaison Seine-Escaut.

Christelle Viaud-Mouclier



Le site éclusier d'Ampsin-Neuville sur la Meuse. ©Direction de l'Édition

(Une voie navigable wallonne sûre et performante)

Cartes de navigation électroniques et réseau de récepteurs terrestres

Instaurer un cadre harmonisé pour les services proposés aux différents utilisateurs de la voie d'eau navigable en Europe, tel est le but poursuivi par la directive 2005/44/CE du Parlement et du Conseil européens.

L'**Automatic Identification System (AIS)**, un des systèmes développés dans le cadre de la directive, permet d'éviter les collisions et donc d'augmenter la sécurité et l'efficacité du transport par voie d'eau. Depuis décembre 2013, ce système est obligatoire à bord des bateaux professionnels en Belgique. D'ici décembre 2016, la Wallonie va se doter d'une infrastructure de récepteurs terrestres qui captera les informations émises par les bateaux. Cela permettra par exemple d'augmenter l'efficacité du passage aux écluses pour les bateliers et d'assurer une meilleure sécurité sur le réseau navigable wallon.

Actuellement, la Région Bruxelles-Capitale n'est pas équipée

d'une telle infrastructure. La Région flamande, elle, en dispose déjà, mais souhaite la moderniser. C'est pourquoi un projet commun relatif aux services d'information fluviale en Belgique a été déposé en février 2015 par les trois Régions en vue d'obtenir un cofinancement européen à raison de 50 %.

La partie wallonne du projet comporte également un autre volet qui consiste à mettre à disposition des usagers des cartes électroniques de navigation des voies navigables wallonnes de classes IV et supérieure et ce, dès 2016 !

Jean-Louis Boutry



(Des projets RTE-T issus du privé)

L'Europe ne s'adresse pas qu'aux États !

Le dispositif financier du *Connecting Europe Facility* (voir p.70) n'est pas réservé aux États. Au cours de l'appel à projets 2014, plusieurs dossiers privés ont été déposés en Belgique.

En Wallonie, deux projets ont été introduits par des consortiums privés ou privés-publics. Un d'eux porte sur l'aménagement et le développement de la plateforme *Liège Trilogiport* ! Parfaitement complémentaire aux investissements publics réalisés par la Wallonie, ce cas très concret indique un véritable potentiel et des synergies entre le public et le privé pour mener des projets cohérents et d'intérêt européen.

En parallèle, plusieurs projets d'ampleur nationale ont été introduits directement au fédéral et auront des retombées en Wallonie, dont des projets portant sur l'étude et l'installation de bornes de recharge électrique pour véhicules routiers le long

des réseaux européens. Ou encore sur des systèmes de contrôle aérien, sur l'alimentation en gaz liquide des véhicules...

Pratico-pratique, la Cellule « affaires internationales » de la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité¹ peut recevoir, analyser et orienter ces projets privés dans le dédale des procédures wallonnes (déclarations environnementales, procédures de signature, etc.).

Pascal Moens



Bornes de recharge pour voitures électriques.

¹ Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie.

(Les corridors européens se dotent de plans de travail)

La Wallonie au cœur des corridors Mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpes

Le réseau de transport européen est constitué d'une mosaïque de routes, voies ferrées, aéroports et voies navigables. Avec les neuf corridors transeuropéens de transport, l'ambition de la Commission européenne est de créer un réseau central de transport à l'horizon 2030.

Établir des plans de travail

La Wallonie est particulièrement concernée par deux corridors transeuropéens de transport : le corridor Mer du Nord-Méditerranée et le corridor Rhin-Alpes. Début 2014, les coordinateurs européens des différents corridors multimodaux ont été désignés. Leur première tâche était d'établir pour fin 2014 un plan de travail propre à chaque corridor qui permette à l'Union européenne de déterminer des priorités en matière d'investissement dans les réseaux transeuropéens de transport. En couvrant les champs d'action de tous les modes de transport, ce plan doit détailler les actions de développement du corridor et les investissements qui y sont nécessaires en concertation avec les gestionnaires de réseau, les utilisateurs et les bureaux d'experts.

Le Service public de Wallonie a participé activement à la préparation des plans de travail des corridors, avec pour objectif principal le positionnement des voies navigables wallonnes dans les réseaux transeuropéens. Un objectif atteint au-delà des espérances wallonnes !

Positionnement des voies navigables wallonnes

En ce qui concerne le corridor Rhin-Alpes, aucun projet fluvial important n'avait été identifié initialement dans ce corridor. Il n'abordait pas du tout la question du fluvial. Suite aux interventions de plusieurs gestionnaires, dont la Région wallonne, il a été décidé de réintroduire les voies navigables dans le plan de travail du corridor. Le lien avec les voies navigables wallonnes est désormais explicite.

En ce qui concerne le corridor Mer du Nord-Méditerranée, non seulement le projet Seine-Escaut, porté par la France, la Flandre et la Wallonie, y est reconnu comme le projet phare en matière de voies navigables par la Commission européenne, mais le Service public de Wallonie a permis d'élargir la définition de ce projet au bassin de la Meuse.

Le plan de travail du corridor mentionne Liège comme un des points importants du réseau des voies navigables européennes et la dorsale wallonne comme l'une des deux routes importantes de ce corridor, l'autre passant par Gand et Terneuzen.

Ce positionnement dans le corridor Mer du Nord-Méditerranée a des conséquences importantes en matière de financement puisqu'il conforte la possibilité pour les projets wallons d'infrastructures fluviales d'obtenir un cofinancement de 40 % (au lieu de 10 ou 20 %) de la part de l'Union européenne.

Et de l'intermodalité ferroviaire longue distance

Les autres modes de transport ne sont pas en reste : la connexion de l'aéroport de Liège avec le rail (projet *Liège Carex*¹) et la liaison ferroviaire Bruxelles-Namur-Luxembourg-

Strasbourg (projet *EuroCapRail*²) sont mentionnées comme projets prioritaires.

Dans la conclusion du plan de travail du corridor Mer du Nord-Méditerranée, le coordinateur Peter Balázs émet des recommandations quant aux actions prioritaires à prendre selon lui. Il encourage vivement le développement de certains projets et nomme explicitement le canal Seine-Nord Europe pour la France et, pour la Belgique, les projets de connexion entre l'Escaut et le Nord de l'Europe via l'axe Gand-Anvers et l'axe via Liège ou encore la ligne ferroviaire Bruxelles-Luxembourg (*EuroCapRail*).

En matière de transport routier, en revanche, le plan de travail pointe surtout la sur-utilisation des routes par rapport aux modes alternatifs tels que le rail et l'eau, que la Commission européenne exhorte à développer.

Virginie Wislez et Pascal Moens

¹Faisant partie du corridor Rhin-Alpes.

²Faisant partie du corridor Mer du Nord-Méditerranée.

(Le tandem *Naiades II* et *Platina II*)

Améliorer l'utilisation des voies navigables en Europe

Naiades II

À travers sa Communication *Naiades II*¹, la Commission européenne propose aux États membres et au secteur, pour la période allant de 2014 à 2020, un programme d'actions destinées à **améliorer les conditions-cadres de l'activité de navigation intérieure** et à **accroître les performances économiques et environnementales de la flotte européenne**.

Le programme s'articule autour de quatre domaines d'intervention principaux :

- améliorer la qualité de l'**infrastructure** des voies navigables (notamment à travers l'élimination des principaux goulets d'étranglement du réseau européen) ;
- améliorer le fonctionnement du **marché** et intégrer davantage la navigation intérieure dans la chaîne logistique globale ;
- rendre la navigation intérieure moins polluante en réduisant les **émissions** et en accélérant l'**innovation** dans le secteur ;
- répondre aux besoins du secteur en matière de **qualifications**, de **compétences** et d'**emplois**.

La mise en œuvre de *Naiades II* par la Commission européenne comprend l'organisation d'une série de réunions de suivi du programme permettant à l'ensemble du secteur d'être informé sur l'évolution des mesures en cours et de les orienter.

Platina II

Courant sur la période 2013 à 2016, *Platina II*² est un consortium européen regroupant 12 acteurs institutionnels et privés du secteur issus de 7 pays différents et travaillant ensemble à la promotion du transport fluvial en Europe, afin de contribuer à la réalisation des objectifs du plan d'actions *Naiades II*.

Le but ultime du consortium est de mettre les résultats des actions et études menées à la disposition du secteur au sens le plus large³ afin de faire progresser le transport fluvial sous tous ses aspects.

Les travaux de *Platina II* se concentrent autour de quatre domaines stratégiques pour le devenir du transport fluvial, calqués sur les priorités dégagées dans *Naiades II* :

- **marchés et sensibilisation** : identifier de nouveaux marchés pour le transport fluvial ; développer des outils de support aux prises de décision logistiques des industriels ; comprendre les mécanismes du marché des transports et encourager davantage de transparence ;
- **innovation et flotte** : développer des outils pour encourager l'innovation ; améliorer les connaissances en matière de pénétration des technologies innovantes et en matière d'internalisation des coûts externes ; développer un programme d'innovation et réaliser des prévisions technologiques ;
- **emplois et qualifications** : élaborer des standards techniques communs pour l'utilisation des simulateurs de navigation ; définir un concept de livrets de service électroniques ; développer et diffuser du matériel didactique à l'attention des futurs décideurs logistiques ;
- **infrastructure** : soutenir l'intégration du transport fluvial dans les corridors multimodaux du RTE-T ; encourager le développement et la mise en œuvre des *SIF/RIS*⁴ ; soutenir les échanges d'informations dans le domaine de la maintenance des voies navigables.

Marc Delaude



©SPW-DPVNI

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions du 10 septembre 2013, « Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité ».

² *Platina* : Platform for the Implementation of *Naiades*. - *Platina II* (2013-2016) fait suite à *Platina I* (2008-2012) et est financé par la Commission européenne à travers le 7^{me} programme-cadre pour la recherche et le développement technologique.

³ Commission européenne, États membres, États tiers, commissions fluviales, associations professionnelles, acteurs de la logistique et de l'industrie, etc.

⁴ *SIF/RIS* : Services d'information fluviale / River Information Services.



(Tourisme fluvial)



©SPW-DPVNI

(Statistiques de la navigation de plaisance en Wallonie)

Un régime de croisière... à tendance bipolaire !

Le tourisme fluvial a, en général, peu évolué en 2014. L'augmentation est de 1,2 % pour la plaisance et de 0,3 % pour les bateaux professionnels.

Pourtant, des écarts significatifs ont été observés sur certains points du réseau.

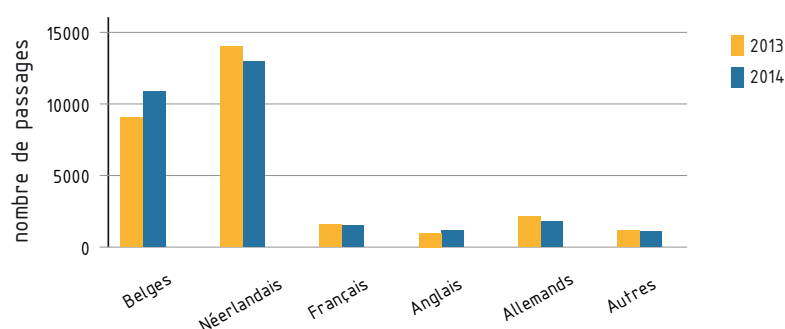
Ainsi, pour la navigation de plaisance, on observe une chute de fréquentation de 3,8 à 8,1 % sur le canal Albert, sur la Meuse et sur la Lys mitoyenne. Elle peut s'expliquer par le taux peu attractif de la vignette française qui pousse nos voisins hollandais vers d'autres destinations.

À contrario, le canal de Charleroi à Bruxelles (+ 17,9 % à Ittre et + 24,4 % à Marchienne), le canal du Centre (+ 16,8 % à

Strépy) et la Sambre (+ 31,3 % à Solre-sur-Sambre, + 27,7 % à Marcinelle et + 23,4 % à Auvelais) ont vu leur attrait à la hausse.

Notons une croissance du nombre de plaisanciers belges (+ 19,7 %) et anglais (+ 15,7 %) contre une diminution des plaisanciers français (- 7,2 %), allemands (- 17,3 %), d'autres origines (- 5,7 %) et néerlandais (- 7,5 %) qui restent cependant les utilisateurs les plus nombreux.

ÉVOLUTION DES PASSAGES DE BATEAUX DE PLAISANCE SELON LA NATIONALITÉ



Du côté des bateaux professionnels, la relative stabilité cache également des variations fort importantes.

Ainsi, on notera des pics de croissance sur le canal de Charleroi à Bruxelles (+ 51 %), sur la Sambre (+ 40 % à Solre-sur-Sambre) et sur le canal Albert (+ 27 %).

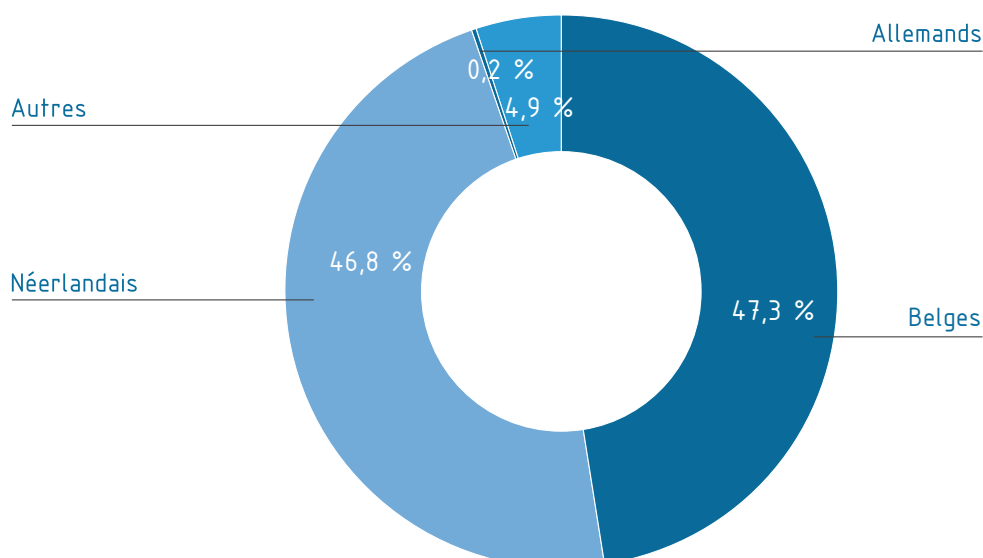
Tandis que d'importantes diminutions se font ressentir à Péronnes (canal Nimy-Blaton-Péronnes - 39 %), sur l'Escaut (- 25 %), sur la Basse Sambre (- 36 %) et sur la Meuse (- 21 %). Les Belges (47,31 %) sont les principaux passagers des bateaux

professionnels, suivis de près par les Hollandais (46,82 %). Ceux-ci se rendent principalement à Lanaye mais également en vallée mosane.

Soulignons encore que les bateaux à passager (tourisme d'un jour) restent plébiscités par des touristes originaires de la province elle-même, exception faite de la liaison Maastricht-Liège.

Christian Charlier

RÉPARTITION DES BATEAUX À PASSAGERS SELON LA NATIONALITÉ





Bateau à passagers à Dinant. ©SPW-DPVNI

(Retour sur le *Belgian Boat Show*)

Avec une option « grand bleu belge » pour vos vacances...

La 27^{ème} édition du *Belgian Boat Show* était l'occasion idéale pour hisser haut le pavillon « Wallonie » en tant que destination de vacances inoubliables.

Ce salon des sports et loisirs nautiques se déroule traditionnellement au *Flanders Expo* de Gand durant le mois de février. L'édition 2015 a accueilli quelque 3 467 visiteurs. Sur son stand, outre un accueil chaleureux et des conseils avisés, la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité proposait une série d'outils *made in SPW* pour partir à la découverte de la Wallonie bleue : une carte pratique du réseau fluvial orientée plaisance ; des fiches « sports et

loisirs » pour les amateurs d'activités nautiques ; ainsi qu'une toute nouvelle édition quadrilingue du guide « Tourisme fluvial en Wallonie ».

Autant d'invitations à sillonner les 450 km de voies navigables wallonnes en bateau... mais aussi à vélo ou à pied et ce dès le retour de la belle saison !

Christel Job

Des fiches « sports et loisirs » pour les amateurs d'activités nautiques

Nouveauté du stand de la DPVNI : des fiches informatives consacrées aux divers loisirs aquatiques praticables en Wallonie, tant sur les voies navigables que sur les lacs et rivières protégés du trafic.

Kayak, aviron, voile, ski nautique, jet ski... autant de menus plaisirs possibles en plus des croisières d'un ou plusieurs jours et des locations de bateaux ou de barques électriques.

Vu l'intérêt rencontré par ce nouveau support, la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité se propose déjà d'élargir la gamme. Rampes de mise à l'eau et pistes de vitesse au programme de l'année 2016.

Christian Charlier

(Le port de plaisance de Jambes et la plage d'Amée)

Un capitaine de ports version *happening*

Rencontre avec Guillaume Loute, nouveau capitaine du port de Jambes et de la Plage d'Amée à Namur, qui développe une approche différente de la gestion d'un port de plaisance.

Comment et pourquoi êtes-vous devenu capitaine de port à Namur ?

Depuis plus de cinq ans, avec mon associé, nous sommes actifs dans le domaine de l'événementiel et nous avons mené notamment des actions à Namur. Constatant que rien n'était proposé sur et au bord de l'eau dans une ville traversée par deux voies navigables importantes, nous avons organisé dès 2010 des *happy summers* associant activités sportives accessibles à tous et loisirs. Parmi celles-ci, figurent, par exemple, l'usage du *stand up paddle*¹ ou de pirogue hawaïenne.

Lorsque nous avons appris que le Port autonome de Namur cherchait un nouvel exploitant pour ses ports de plaisance, nous avons directement présenté notre candidature afin de prolonger notre action visant à dynamiser les rives namuroises.

Après un an d'activité, quels constats tirez-vous et quels sont vos projets ?

Le premier constat est que les installations de plaisance occupent des emplacements bien distincts. Le site de Jambes est à proximité immédiate de la ville, bénéficiant de tous ses attraits culturels et commerciaux. Dans un bateau de plaisance, par rapport à une caravane, l'espace est très exigu et beaucoup de nos visiteurs profitent de cette proximité pour faire le plein de provisions. Le site de la Plage d'Amée est, par contre, situé plus au calme et le plaisancier peut y goûter plus de tranquillité. Bien entendu, gérer deux ports en même temps mobilise plus de personnel.

Le deuxième constat est que ces deux ports sont fermés durant la période hivernale. Ils n'ont donc, par rapport à la plupart des autres ports de plaisance, aucun emplacement réservé à l'année ou encore occupé durant cette période et donc pas de rentrées financières. Si les installations de Jambes sont démontées à l'automne, ce n'est pas le cas de la Plage d'Amée. Mon associé et moi-même souhaiterions à l'avenir pouvoir y accueillir des bateaux en séjour hivernal.



Une particularité propre à notre gestion, déjà traduite dans les faits en 2014, est de favoriser l'interaction avec la ville. Vu sa proximité avec le centre, le port de Jambes est l'endroit idéal pour organiser des événements. Nous y associons les riverains en leur distribuant un « toutes boîtes » mensuel détaillant notre programme.

Jusqu'il y a peu, la plupart des plaisanciers ne s'arrêtaient à Namur que pour y passer une nuit avant de repartir au plus vite vers la France. Pour l'avenir, j'ambitionne de faire de nos 2 ports de plaisance un lieu de destination plutôt qu'un lieu de passage. Grâce aux animations et promotions, j'espère même en faire un lieu de séjour de plusieurs jours !

D'autres idées ?

J'ai remarqué que les formalités d'accueil des plaisanciers sont longues et que ceux-ci doivent répondre aux mêmes questions (nom du bateau, nationalité, longueur, etc.) à chaque port visité. Il serait plus simple de pouvoir se transmettre les données. On pourrait imaginer un système de transmission entre ports mosans dans un premier temps, avant de généraliser le système à la Wallonie...

Il faudrait également trouver une solution afin que les bateaux puissent se ravitailler en carburant sans devoir se servir de bidons remplis à la pompe la plus proche et sans risquer à chaque fois de petites pollutions.

Enfin, nous pensons organiser une grande concentration de bateaux de plaisance à l'occasion des fêtes de Wallonie 2016. Le projet se met tout doucement en route...

En conclusion ?

Je terminerai en insistant sur l'importance de la plaisance. Elle est primordiale en termes de visibilité des voies navigables.

Entretien réalisé par Christian Charlier



Port de plaisance de Jambes et Plage d'Amée

Avenue des Peupliers, 2
B-5100 Jambes
Tél. : +32 (0)81 31 39 46
info@lacapitainerie.be
www.lacapitainerie.be

Le tourisme fluvial wallon s'expose au BBS 2015 ! ©SPW-DPVNI

¹Stand up paddle : une personne debout sur une planche la meut à la rame

(Le Service public de Wallonie gère ses installations de plaisance)

...en bon père de famille...

Construites pour la plupart il y a plus de dix ans par le Service public de Wallonie, les installations de plaisance sont confiées en gestion à des communes ou à des ports autonomes.

Durant l'été 2014, des représentants du Service public de Wallonie, accompagnés de membres de la *commission Plaisance*, ont réalisé une tournée d'inspection des ports de plaisance wallons. Le but de ces visites techniques était de vérifier le respect des conventions signées avec les concessionnaires.

Pas moins de 17 ports de plaisance, 6 relais et 1 halte (celle d'Ath) ont ainsi été visités. Respect de la législation en matière de tarifs, adéquation des installations avec les normes imposées

par les conventions, état général des sites visités, accueil, etc. : tout a été passé au crible. Les constatations faites lors de ces visites ont été communiquées aux différents intervenants, à charge pour eux de prendre les mesures nécessaires afin de pallier aux manquements relevés. Objectif : qualité optimale pour des infrastructures remarquables.

Christian Charlier



Halte nautique de Freyr. ©SPW-DPVNI



Port de plaisance de Visé. ©SPW-DPVNI

Éditions
Jeanne Laffitte

The Autonomous Port of Marseilles
A story of Men

Sea Transpo

RE

Guy Daloze et Maryse Van Bussel
Photographies de Jean-Luc Flémal

La Belgique vue de

TYRIA

R. GOLEBIEWSKI & G. NAVARA

Natu
DOR

TEMPUS



IMAGES FROM AN INDUSTRIAL AGE

WATERWAYS

ÉDITIONS du CÉFAL

Toute **La Meuse**... en Province de Liège - c

LABOR

CANAL • KANAAL • CANAL KANAAL

6

Regards

Christian Carez/Caroline Lamarche

Voies libres

(Médiathèque
de la DPVNI)

LIÈGE, PORT DE MER

Paul ROMUS

traces

traces

traces

traces

AGENDA 2008

AGENDA 2008

©SPW-DPVNI

Van regen tot Maas
Grensoverschrijdend waterbeheer in droge en natte tijden

De Vries Goederenvervoer over water

(Transport fluvial en Europe)

Inland Navigation Europe – Annual Report 2014

Livret format A4, 20 pages, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe*, 2014.

Le rapport annuel de la fédération européenne de promotion du transport fluvial - *INE* - dresse le bilan des décisions européennes en matière de transport par voie navigable, des actions menées et de leur impact, des évolutions du secteur et des marchés au niveau européen.



Setting the course – A new transport policy for 2020

Livret format A4, 15 pages, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe, European Barge Union et European Skippers' Organisation*, 2011.

Cette publication, destinée avant tout aux institutions européennes, développe quatre « visions » idéales pour un développement harmonieux et intégré du transport par voie navigable en Europe. Les opportunités qu'offre le transport fluvial pour les chaînes logistiques de transport européennes, les défis auxquels est confronté le secteur, « comment y arriver », etc. Un document synthétique stratégique qui devrait inspirer les décideurs économiques et politiques.



Just Add Water

Livret format A4, 16 pages, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe*, 2009.

Cette brochure expose comment une meilleure intégration des voies navigables dans la logistique des transports contribuera à réaliser l'économie « verte » voulue par l'Union européenne. La brochure donne aussi une série de conseils pour multiplier à travers l'Europe fluviale les exemples de bonnes pratiques et pour se préparer à l'avenir en mettant en œuvre une politique des transports durable et solide.



A Changing World

Livret format A4, 16 pages, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe*, 2009.

Cette publication présente une vision du futur où la navigation intérieure est parfaitement intégrée dans les chaînes logistiques d'approvisionnement et constitue un choix optimal pour des systèmes de transport efficaces et respectueux de l'environnement. La brochure formule des mesures concrètes à prendre pour maximaliser la contribution du transport fluvial à une politique des transports verte en Europe.



Tous ces documents peuvent être téléchargés depuis le site internet de Inland Navigation Europe :

www.inlandnavigation.eu

(Transport fluvial en Wallonie)

Promotion des voies navigables et de l'intermodalité – Les infos 2014

Livret format A4, 68 pages, édité par la DPVNI, 2014.

Cette publication présente un bilan des actions et des réalisations de la DPVNI au cours de l'année 2013, ainsi que des infos diverses sur les voies navigables wallonnes et les missions de la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » (statistiques, projets de développement, nouvelles des Ports autonomes, tourisme fluvial, évolutions au plan européen, etc.).

Le document est également téléchargeable, au format PDF, dans le chapitre *Promotion* du site internet :

www.voies-hydrauliques.wallonie.be



Liège-Anvers. Le 75^{ème} anniversaire du canal Albert (1939-2014)

Livret format 30 cm x 30 cm, 65 pages, édité par le Service public de Wallonie, 2014

Ouvrage commémoratif édité à l'occasion du 75^{ème} anniversaire du canal Albert par le Service public de Wallonie (Secrétariat général et Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques ») en collaboration avec le Port autonome de Liège.

Cette publication retrace brièvement l'histoire de la construction du canal ainsi que les enjeux techniques, humains et économiques qui y sont liés. Des sujets relatifs à la vie du canal tels que le tourisme, les écluses, les perspectives d'avenir, les projets à concrétiser, etc. y sont également abordés.

La version électronique est téléchargeable gratuitement sur le site du SPW à l'adresse www.wallonie.be. La version papier, quant à elle, peut être commandée via le numéro vert du SPW (1718) au prix de 10 euros.



Rapport d'activités 2012-2013 de la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Livret format A4 vertical, 80 pages, édité par la DG « Mobilité et Voies Hydrauliques » du SPW, 2014. Accompagné d'un fascicule A5 vertical, Qui sommes-nous ?

Rapport d'activités reprenant les missions, les actions, les réalisations et le travail effectués au long de l'année par la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie.



Transport fluvial et intermodalité – Carte

Carte format A3, éditée par la DPVNI, 2013.

Carte double face représentant d'un côté, le réseau wallon des voies navigables selon le classement CEMT et ses projets de modernisation, et de l'autre côté, la localisation des terminaux intermodaux en Wallonie ainsi que leurs coordonnées.



(Transport fluvial en Wallonie)

Voies d'eau, voies d'avenir

Version enfants : livret format A3, 8 pages, édité par la DPVNI, 2012.

Version ados : livret format A4, 16 pages, édité par la DPVNI, 2012.

Sensibiliser les jeunes, citoyens de demain, aux enjeux du transport fluvial et de l'intermodalité... Tel est l'objectif de ces deux dossiers, l'un destiné aux enfants, l'autre aux adolescents, réalisés par la DPVNI, en collaboration avec les *Éditions de l'Avenir*.

Le document est également téléchargeable, au format PDF, dans le chapitre *Promotion* du site internet :

www.voies-hydrauliques.wallonie.be



L'offre logistique fluviale en Nord-Pas-de-Calais et Belgique

Dépliant explicatif avec cartes schématiques, réalisé par la DPVNI, la Direction régionale Nord-Pas-de-Calais de *Voies navigables de France*, *Waterwegen en Zeekanaal*, *De Schleepvaart* et le Port de Bruxelles, 2012.

Excellent outil synthétique à l'attention des utilisateurs de la voie d'eau, présentant les infrastructures portuaires et intermodales en Belgique et dans le Nord-Pas-de-Calais, et les services et personnes de contact pour le développement du transport fluvial dans les zones concernées.

Le document est également téléchargeable, au format PDF, dans le chapitre *Promotion* du site internet :

www.voies-hydrauliques.wallonie.be



La liaison Seine-Escaut

Dépliant-carte, réalisé par *Voies navigables de France*, la DPVNI et *Waterwegen en Zeekanaal* nv, 2011.

Carte franco-belge décrivant la future liaison à grand gabarit Seine-Escaut et les terminaux intermodaux implantés le long de cet axe.



Dossier Voies d'eau, voies d'avenir dans Vivre la Wallonie, n°7, mars 2010

Livret format A4, 8 pages, réalisé par la Direction de la Communication du SPW et par la DPVNI, 2010.

Dossier didactique complet sur les voies navigables et le transport fluvial en Wallonie accompagné d'une carte détachable du réseau. Destiné au grand public et à tout qui veut en savoir plus sur le fonctionnement des ouvrages d'art, sur le tourisme fluvial, sur le rôle des ports intérieurs, sur les atouts du transport fluvial, sur les diverses fonctions remplies par les voies hydrauliques, sur les marchandises transportées par voies navigables, sur l'intermodalité, etc.



(Transport fluvial en Wallonie)

Voies navigables, voies d'avenir – Film

Film DVD, durée 10'30", réalisé par la Direction de l'Édition du SPW et la DPVNI, 2010.

Ce film produit par la DPVNI a pour objectif de convaincre tout un chacun, à travers de belles images, des cartes schématiques et de brefs commentaires, de l'utilité et des atouts de notre réseau de voies navigables, en mettant l'accent sur les activités économiques et de loisirs qu'il rend possibles.

A voir sur www.youtube.com/user/DPVNIwallonie



(Tourisme fluvial en Wallonie)

Le tourisme fluvial en Wallonie – Guide

Livret format A5, 117 pages, édité par la DPVNI, 2015.

Une invitation au voyage et à la découverte des richesses exceptionnelles de la Wallonie vues sous un angle moins connu, celui de ses voies navigables. Un parcours fluvial ou terrestre au gré de l'explorateur. Concrètement ? Une description des services offerts par chaque infrastructure de plaisance (relais, halte, port), avec les principaux points d'intérêt touristique à proximité, renseignés grâce à la collaboration des Fédérations provinciales de Tourisme. L'édition 2015 est marquée par un nouveau contexte réglementaire avec la régionalisation d'une part importante des réglementations relatives à la plaisance. Un clin d'œil aussi à *Mons capitale européenne de la culture*.

L'ouvrage se décline en 2 versions, d'une part français-néerlandais, et d'autre part, anglais-allemand. Il est téléchargeable sur www.voies-hydrauliques.wallonie.be



Le tourisme fluvial en Wallonie – Carte

Format A3, édité par la DPVNI, 2015.

Carte localisant, sur le réseau wallon des voies navigables, les ports de plaisance, les relais et les haltes nautiques ainsi que les clubs nautiques.

Le verso de la carte reprend toutes les coordonnées des ports de plaisance, ainsi qu'une série d'adresses utiles pour le plaisancier.



À voir aussi :

Différents films et vidéos sur la chaîne Youtube : **DPVNIWallonie**

Tous ces documents sont disponibles auprès de la DPVNI

Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité
Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques »
Service public de Wallonie
Rue Forgeur 2, B – 4000 Liège
Tél. : + 32 (0)4 220 87 50 • Fax : + 32 (0)4 220 87 60
Mél : dpvni@spw.wallonie.be
www.voies-hydrauliques.wallonie.be

Éditeur responsable : Yvon Loyaerts, Directeur général (Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques »)

• **Rédacteur en chef :** Christel Job (DPVNI) • **Comité de rédaction :** Christian Charlier (DPVNI), Hélène Cornet (DPVNI), Marc Delaude (DPVNI), Pascal Moens (DPVNI), Véronique Stegen (DPVNI) et Pierre Warnier (DPVNI)

• **Ont également collaboré à ce numéro :** Pierre Arnold (Direction des Impacts économiques et environnementaux), Fabien Bourdeau (PAC), Jean-Louis Boutry (Direction fonctionnelle et d'appui), Olivier Dautrebande (*Viapass*), Claude Del-Ben (Direction des Voies hydrauliques de Charleroi), Philippe Dierickx (Direction de la Gestion hydrologique intégrée), Maïté Dufrasne (*Idea*), Delphine Host (PACO), Valérie Korthoudt (Direction des Voies hydrauliques de Liège), Thierry Ledent (Direction de la Gestion des Voies navigables), Marc Michaux (Direction des Voies hydrauliques de Mons), Thibaut Mouzelard (Cabinet du Ministre Prévot), Stéphan Nivelles (Direction des Voies hydrauliques de Liège), Fabrice Piat (Cellule ferroviaire), François Roisin (Direction des Voies hydrauliques de Namur), Michel Stryczek (PAC), Hélène Thiébaut (PAL), Christophe Vanmuysen (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Christelle Viaud-Mouclier (DPVNI), Ann-Françoise Wiame (PAN), Virginie Wislez (DPVNI)

• **Graphisme :** Johan Flamey (Direction de l'Édition) • **Impression :** Snel Grafics s.a. • **Tirage :** 4 500 exemplaires.

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

DPVNI
Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité
Rue Forgeur, 2
B-4000 LIÈGE
Tél. : +32 (0)4 220 87 50
Mél : dpvni@spw.wallonie.be

SPW | Éditions, bilans et perspectives
Éditeur responsable : Yvon Loyaerts
n° Vert 1718 • www.wallonie.be • www.voies-hydrauliques.wallonie.be



Service public
de **Wallonie**

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES

