

promotion
des voies navigables
et de l'intermodalité

LES INFOS 2016

SPW | Éditions

BILANS ET PERSPECTIVES



Wallonie



Service public
de Wallonie

L'année 2015 a vu l'achèvement de grands projets stratégiques pour la Wallonie fluviale et intermodale. La quatrième écluse de Lanaye et celle d'Ivoz-Ramet – les deux points de passage les plus importants de Wallonie, portés au gabarit de 9 000 tonnes – ainsi que la mise en service de la plateforme Liège Trilogiport améliorent considérablement la capacité du bassin mosan.

L'année 2016 marque, elle, le début d'un nouvel élan !

Avec le soutien déterminant de la Commission européenne et de l'INEA, le projet Seine-Escaut démarre enfin véritablement. C'est le plus grand projet européen d'infrastructures de transport. Pour la seule période 2014-2019, il représente 2,6 milliards d'investissements et près de 1 milliard d'euros de fonds européens ! La Wallonie, partenaire indéfectible du projet Seine-Escaut, y prend sa place avec résolution. Elle s'inscrit ainsi pleinement dans la logique de corridors multimodaux promue par l'Europe.

Toutefois, cela n'est réellement concevable que parce que la Wallonie, elle-même, prend son destin en main. Non seulement elle a dégagé les budgets nécessaires pour la réalisation de Seine-Escaut sur son territoire, mais le *Plan infrastructures 2016-2019*, à l'initiative du Ministre Maxime Prévot et approuvé par le Gouvernement wallon, offre au réseau des voies navigables wallonnes un souffle nouveau et des perspectives de financement améliorées. Il permettra de lancer des investissements et des rénovations critiques pour la voie d'eau wallonne. Soulignons que cela est partiellement rendu possible par la mise en œuvre

du péage routier. Une décision qui a suscité bien des tensions, mais qui est un élément clé pour la qualité des infrastructures de transport en Wallonie.

Le transport ferroviaire semble connaître une embellie. Malgré des années extrêmement dures au point de vue de la conjoncture économique et des perspectives budgétaires catastrophiques, la Wallonie a pris la mesure de l'enjeu et tient fermement son rôle de défense de ce mode, tandis que les sociétés de services ferroviaires fournissent une offre de plus en plus variée et moderne.

Et les perspectives ne s'améliorent pas que pour l'infrastructure ! La Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques » assume pleinement les nouvelles compétences que lui a allouées la sixième réforme de l'État dans le domaine des voies navigables. Cela se traduit dès à présent par de nouveaux services à l'attention des usagers avec un sens aigu de la nécessité de permettre à chaque professionnel d'exercer son métier dans les meilleures conditions. Des services qui ne manqueront d'ailleurs pas de continuer à s'améliorer...

Bien sûr les circonstances économiques et les perspectives restent difficiles, inquiétantes même à bien des égards, mais pour la première fois depuis des années, de nombreux marqueurs positifs vont dans le sens d'une Wallonie réellement intermodale. C'est un signal fort qu'il appartient maintenant à l'ensemble des acteurs de l'intermodalité de transformer en lame de fond.



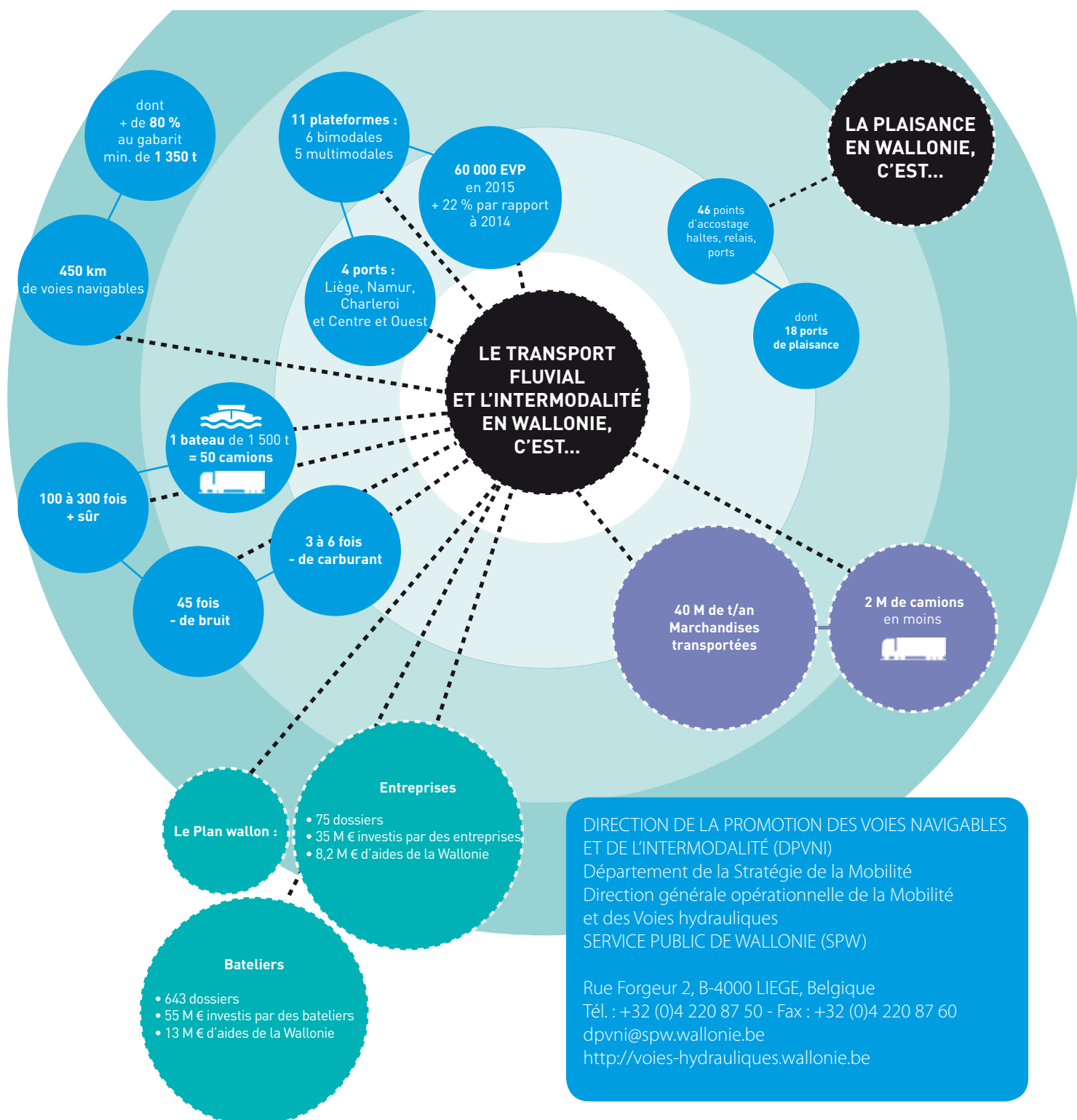
En Wallonie, les cours d'eau navigables sont gérés, équipés et modernisés par la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie.

La Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité, elle, en assure la promotion !

- 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.



À la une

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

Du neuf

pp. 8 à 12 Le point sur le réseau wallon des voies navigables.
 pp. 13 à 15 Focus sur le bassin de l'Escaut.
 pp. 16 à 18 De nouveaux services aux usagers – Révision du droit maritime belge.
 p. 19 La *Journée du Transport fluvial et de l'Intermodalité*.
 pp. 20 à 23 Nous y étions : salons et inaugurations.

Intermodalité

pp. 26 à 29 Les plateformes intermodales wallonnes à la loupe !
 p. 30 La plateforme *Delta 3* à Dourges.
 pp. 31 à 34 La stratégie de fret ferroviaire en Wallonie.
 p. 35 Concrétisation d'un opérateur ferroviaire de proximité.
 pp. 36 et 37 Vers des tests d'éco-combis – La taxe kilométrique en route !

Statistiques

pp. 40 à 45 Le transport fluvial 2015 en chiffres.

Ports autonomes

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

Entreprises et batellerie

pp. 58 à 60 Le transport de palettes en vogue !
 p. 61 Résultats de l'enquête de satisfaction auprès des chargeurs.

p. 62 Le *Plan wallon d'aides aux modes de transports alternatifs à la route*.
 pp. 63 et 64 L'aide aux entreprises.
 p. 65 L'impact des *Plans wallons* sur le transport fluvial.
 pp. 66 et 67 L'aide aux bateliers.
 pp. 68 et 69 Compétitivité de la flotte de navigation intérieure belge.
 p. 70 Des systèmes de propulsion alternatifs.
 p. 71 Le bateau *Aly-Son* allonge sa cale pour s'adapter à la demande.

Transport fluvial en Europe

p. 74 *Grant Agreement Seine-Escaut*.
 p. 75 Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ?
 pp. 76 et 77 Les corridors Mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpes.
 pp. 78 et 79 *Inland Navigation Europe*.
 pp. 80 et 81 Le *Plan infrastructures 2016-2019* de la Wallonie.

Tourisme fluvial

pp. 84 et 85 Statistiques du tourisme fluvial en Wallonie.
 pp. 86 et 87 Salon *Belgian Boat Show* – Les *Plaisance Days* à Namur.
 pp. 88 et 89 Interview d'un couple de plaisanciers.

Médiathèque

pp. 92 à 95





(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 :



est toujours 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 en toute sécurité et fluidité ; offrir une meilleure capacité d'accueil des plaisanciers à Tournai.

Écluses de Kain et d'Hérinnes :

remplacement des portes avec approfondissement des sas. La décision de moderniser la conception même des organes de manœuvres des portes a été adoptée en cours d'études.

Impact pour les utilisateurs : finalisés en octobre 2015, ces travaux ont mis un terme aux avaries répétées tout en portant le tirant d'eau utile à 2,90 m dans les écluses. Ce gabarit, qui est celui visé sur tout l'axe à terme, autorise dorénavant le passage des bateaux de la classe Va.

En quelques chiffres : cofinancés à hauteur de 40 % par l'Union européenne, le budget total des travaux s'élève à près de 1 101 000 euros pour l'écluse de Kain et à environ 990 000 euros pour celle de Hérinnes.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE TOURNAI

Escaut

Traversée de Tournai :

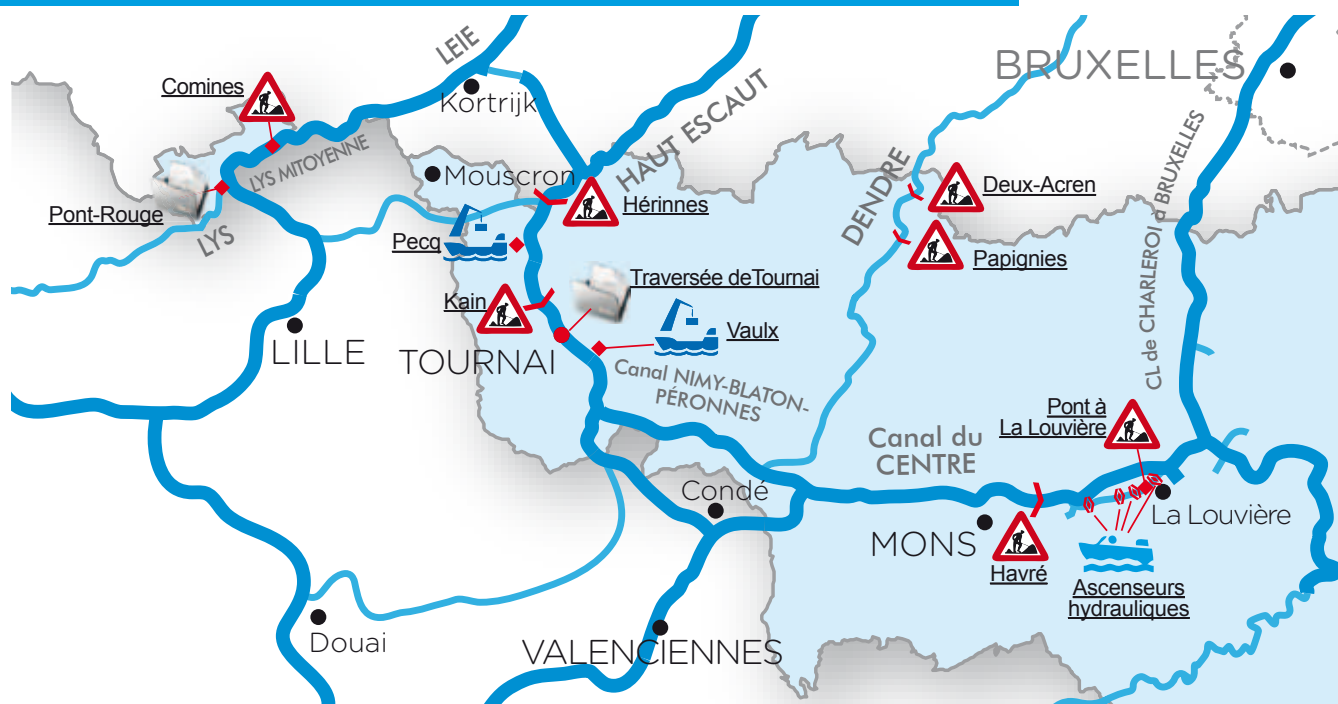
dans ce dossier complexe, la demande de permis a finalement été introduite dans le courant du 3^{ème} trimestre 2015. L'objectif

Nouveau barrage de Kain :

planning respecté pour ce chantier démarré en avril 2015, pour une durée de 3 ans.

Impact pour les utilisateurs : à terme, la navigation en amont

FOCUS SUR LES VOIES NAVIGABLES GÉRÉES PAR LES DIRECTIONS DES VOIES HYDRAULIQUES DE TOURNAI ET MONS



¹ Voir également l'article pp. 13 à 15.

de Tournai sera sécurisée grâce à une meilleure régulation du niveau de l'eau.

Vaulx - phase 3 :

fermeture des boxes de stockage réalisés en phase 1. Les travaux sont en cours et se termineront en octobre 2016.

Impact pour les utilisateurs : amélioration des conditions de stockage.

En quelques chiffres : coût des travaux estimé à 735 000 euros.

Pecq - phase 2 :

allongement du quai existant et aménagement d'une plateforme bimodale de 48 000 m². L'adjudication des travaux aura lieu au cours du deuxième semestre 2016. Les travaux débuteront en 2017 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 30 m pour les manutentions ; un coût des travaux estimé à 7 000 000 euros.

Lys mitoyenne

Élargissement de la Lys en aval du pont de Comines :

le cours de la Lys sera rectifié sur une longueur de 1 600 m. Le permis d'urbanisme a été obtenu en janvier 2014. L'achèvement des travaux est prévu pour fin 2020. Une première phase de travaux préparatoires et d'amélioration de la mobilité douce débutera fin de l'année 2016 (démolition, voiries, etc.).

Impact pour les utilisateurs : à terme, porter le gabarit à la classe Vb (4 500 tonnes) et faciliter le passage et le croisement des bateaux de 2 000 tonnes.

En quelques chiffres : coût des travaux (phase 1) de 1 200 000 d'euros.

Plateforme bimodale du Pont-Rouge :

construction, en rive gauche de la Lys mitoyenne sur le territoire de Comines, d'un mur de quai d'une longueur de 235 mètres (possibilité d'accueillir deux bateaux de 110 m) et d'une dalle d'arrière quai de 30 m destinée aux manutentions et au stockage temporaire.

Impact pour les utilisateurs : l'adjudication des travaux est prévue en 2016. Les travaux devraient débuter au 1er trimestre 2017.

En quelques chiffres : coût des travaux estimé à 3 000 000 d'euros.

Dendre canalisée

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

suite à l'obtention des permis, l'adjudication des travaux a eu lieu fin 2015. Les travaux débuteront dans le courant du 1^{er} semestre 2016.

En quelques chiffres : le coût des travaux est de 4 755 000 euros pour le barrage (génie civil et électromécanique) et de 2 182 000 euros pour la digue (station de relevage des eaux comprise).

Renouvellement du barrage de Papignies :

débutés au 1^{er} trimestre 2015 pour une durée de 300 jours ouvrables, les marchés de travaux de génie civil et d'électromécanique seront terminés fin 2016.

En quelques chiffres : le coût des travaux est de 5 100 000 euros.

Impact : amélioration de la régulation des niveaux de la Dendre

et effet positif dans la gestion des crues.

Dragage des voies navigables :

via la SPAQuE, l'aménagement fonctionnel d'un centre de regroupement à Laplaigne ainsi que le traitement des boues y acheminées a fait l'objet d'un premier marché de travaux qui s'est achevé en décembre 2015, pour un budget de 2 416 000 euros. Un second marché de déblaiement des différents centres de regroupement a débuté au premier semestre 2016 pour un montant de 460 000 euros.

En quelques chiffres : les opérations menées en 2015 ont permis de retirer de la voie d'eau quelques 164 000 tonnes de boues. Ainsi, 73 000 tonnes ont été retirées du canal Blaton-Péronnes, 67 000 tonnes du Haut Escaut, 20 500 tonnes de la Dendre et du canal Blaton-Ath et enfin, 4 000 tonnes du canal de l'Espierre.

Impact : un tirant d'eau garanti et autant de tonnes de déchets à évacuer par voie d'eau.



Remplacement des portes de l'écluse de Kain.
©SPW-Voies hydrauliques de Tournai

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE MONS

Canal du Centre

Écluse d'Havré - restauration des trois portes :

après 40 années de service, les vantaux de porte de cette écluse présentaient plusieurs défauts. Menée en 2014 et 2015, après des études approfondies et inédites, leur remise à neuf doublée d'un renforcement améliore considérablement l'efficacité opérationnelle de l'ouvrage.

Impact pour les utilisateurs : La fiabilité recouvrée des portes supprime tout risque d'interruption longue et inopinée. De plus, grâce à la porte intermédiaire à nouveau manœuvrable, le remplissage de l'écluse pourra se faire par demi-bassin lors du passage de bateaux de moins de 60 mètres.

En quelques chiffres : le gain financier annuel engendré par cette importante économie de pompage atteint au moins une centaine de milliers d'euros de consommation électrique.

Canal du Centre historique

Manœuvre des ascenseurs hydrauliques :

depuis le mois d'avril 2016, le canal du Centre historique est de nouveau navigable sur toute sa longueur. De nombreux efforts humains et investissements réalisés ces deux dernières années

permettent de manœuvrer tous les ouvrages d'art historiques avec le niveau de sécurité et de fiabilité requis.

Impact pour les utilisateurs :

Ce sont surtout les plaisanciers qui en sont les bénéficiaires. Le transit fluvial est de nouveau possible durant les weekends. Les ascenseurs n°1, 2 et 3 fonctionnent les samedis et dimanches de 9h15 à 17h00, tandis que l'ascenseur n°4 est en service tous les jours de 9h15 à 17h00.

Pont Saint-Nicolas sur le canal à La Louvière (Houdeng-Goegnies) :

ce pont métallique d'une longueur de 20 mètres et comportant une seule bande de circulation a été construit vers 1890, date de creusement du canal. Présentant d'inquiétants signes d'affaiblissement dus à la corrosion, il a été entièrement démonté en 2015 et complètement remis à neuf en atelier selon des méthodes respectant l'aspect d'origine, notamment l'assemblage au moyen de rivets.

Impact pour les utilisateurs : Le pont a retrouvé toute la sécurité d'un ouvrage neuf.

En quelques chiffres : durée des travaux : 12 mois - budget : environ 500 000 euros.



Installation des nouvelles portes aval de l'écluse d'Havré. ©SPW-Voies hydrauliques de Mons

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, etc). 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 ; limitation des risques d'inondation.

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 810 000 euros au cours de l'année 2015, avec 30 voitures retirées des voies d'eau.

Démolition et reconstruction de ponts :

des travaux de remplacement de ponts ont été menés à bien ou initiés (pont de Luttre) en 2015.

Impact pour les utilisateurs : amélioration de la circulation.
En quelques chiffres : pour le remplacement d'ouvrages d'art, le coût s'élève approximativement à 280 000 euros pour l'année 2015.

Entretien des berges et abords ainsi que des chemins de halage :

divers entretiens ordinaires et extraordinaires ont été réalisés au niveau des berges et de leurs abords ainsi que sur les chemins de halage.

Impact pour les utilisateurs : augmentation de la sécurité et du confort d'utilisation.

En quelques chiffres : pour l'entretien des berges, abords et chemins de halage, le coût s'élève à environ 980 000 euros pour l'année 2015.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE NAMUR

Sambre namuroise

Aménagement de la zone portuaire de Bonne-Espérance à Moignelée :

construction d'un quai de 130 mètres de longueur et d'une dalle portuaire de 3 900 m² en rive gauche de la Sambre au droit du site de l'ancien charbonnage de Bonne-Espérance, dans la commune de Sambreville. La construction du quai a débuté en mars 2015 et s'est terminée à l'automne, en ce compris la démolition d'un ancien pont-rail métallique. La déviation du RAVeL à l'arrière de la zone de quai et l'évacuation des terres polluées excavées dans le cadre du chantier ont été achevées fin mars 2016.

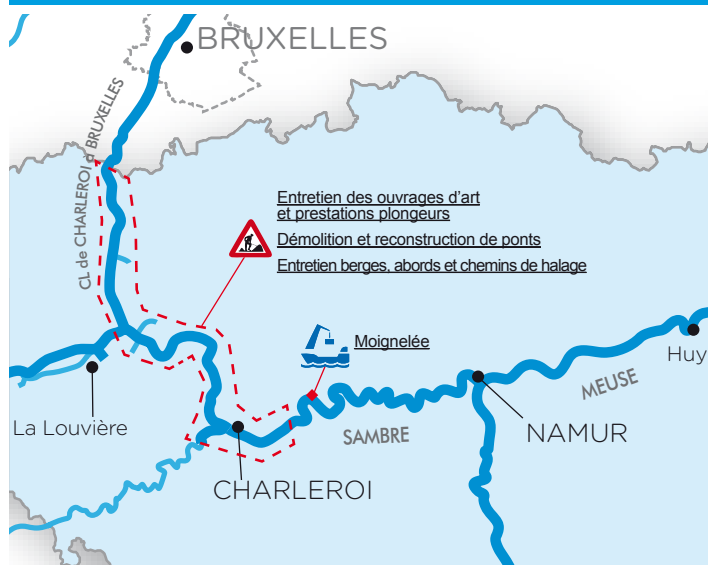
Impact pour les utilisateurs : création d'un nouveau point de transbordement à destination des futures entreprises qui s'installeront sur le site réhabilité par la SPAQuE.

En quelques chiffres : coût des travaux : 2 687 000 euros dont 40 % financés par des fonds européens au cours de l'année 2015. La partie des travaux encore à réaliser est estimée à 500 000 euros.



Quai de Moignelée. ©SPW-Voies hydrauliques de Namur

FOCUS SUR LES VOIES NAVIGABLES GÉRÉES PAR LES DIRECTIONS DES VOIES HYDRAULIQUES DE CHARLEROI ET NAMUR



DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIÈGE

Meuse

Écluse d'Ampsin-Neuville :



après la double inauguration en 2015 des écluses à grand gabarit d'Ivoz-Ramet et de Lanaye, c'est au tour du barrage-écluse d'Ampsin-Neuville de subir un lifting. À l'étude depuis 2008, le projet consiste au remplacement, en première phase, de l'écluse de 55 m x 7,5 m par une écluse de 225 m x 12,5 m. Dans une seconde phase, construction d'un deuxième nouveau sas de 225 m x 25 m de large se substituant à l'écluse actuelle de 136 m x 16 m.

La demande de permis unique a été introduite le 15 septembre 2015, le processus de consultation public s'est achevé le 17 décembre dernier et la délivrance du permis est attendue dans le courant de l'année 2016... restent encore quelques études préalables et l'attribution des marchés de travaux avant le démarrage du chantier proprement dit début 2018. La mise en service du nouveau sas de 225 m x 12,5 m est programmée fin 2021, celle du nouveau sas de 225 m x 25 m fin 2023.

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

En quelques chiffres : travaux de génie civil actuellement estimés à 88 700 000 euros, travaux d'équipement électromécanique estimés à 9 320 000 euros. La durée globale des travaux est évaluée à 5 ans et demi.

Barrage de Monsin :



depuis plus de 85 ans, le barrage mobile de Monsin assure le maintien du niveau d'eau nécessaire à la navigation sur la Meuse et le canal Albert, entre les écluses d'Ivoz-Ramet et de

Genk et, en cas de crue, celui du niveau d'eau amont de manière à protéger la ville de Liège des inondations. Afin de limiter le risque d'avarie de cet ouvrage d'art capital, une rénovation d'importance est annoncée pour les périodes estivales de 2018 à 2020. Elle comprend notamment le remplacement des vannes levantes.

Impact pour les utilisateurs : afin de garantir l'efficacité du barrage durant la période des travaux, la démolition des tourelles du barrage se fera pertuis par pertuis tout en conservant les piles et la passerelle de service existante.

En quelques chiffres : coût estimé : 24 000 000 euros.

Hélène Cornet

FOCUS SUR LES VOIES NAVIGABLES GÉRÉES PAR LA DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIÈGE



Nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet. ©SPW-Voies hydrauliques de Liège

(Focus sur l'Escaut)

Une voie navigable en mutation

Axe de navigation historique majeur, le Haut Escaut wallon est une des voies navigables les plus importantes de Wallonie, reliant le Nord-Pas de Calais et le Hainaut aux grands ports maritimes du Nord-Ouest de l'Europe. Long d'un peu plus de 32 kilomètres, il représente aujourd'hui un transport fluvial annuel de 7 000 000 de tonnes¹.

Entretien avec Christophe Vanmuysen, Directeur des Voies hydrauliques de Tournai, Service public de Wallonie

Comment se porte le Haut Escaut wallon ?

C'est une voie en pleine mutation. Situé au cœur du projet Seine-Escaut, le Haut Escaut wallon est un des axes critiques qui contribuent à mettre en place ce réseau stratégique européen. Cela donne à la Wallonie des responsabilités importantes dans le développement de ce grand projet mais c'est aussi, et avant tout, une formidable opportunité de moderniser et développer tout l'axe.

Quelles sont les grandes transformations qui y sont liées ?

La modernisation des barrages de Kain et d'Hérinnes permet de sécuriser les niveaux de flottaison. En remplaçant les anciens barrages des années trente à un seul pertuis par des barrages modernes à deux pertuis, l'axe wallon retrouve une véritable sécurité pour le contrôle des niveaux et des conditions de navigation. En équipant ces deux sites de passes à poissons et de centrales hydroélectriques, ce sont aussi les qualités environnementales du cours d'eau qui sont nettement améliorées. Le nouveau barrage de Kain entrera en service en 2018 et celui d'Hérinnes en 2020.

Concrètement, quels ont été les différents travaux de modernisation des écluses de Kain et d'Hérinnes ?

Source récurrente d'avaries, les anciennes portes des écluses ont été remplacées après plusieurs décennies de service. La manœuvre de ces ouvrages critiques est désormais plus sécurisée. La Direction des Voies hydrauliques de Tournai a également profité de l'opération pour raboter le seuil des écluses et éliminer les derniers hauts-fonds. Un gain qui permet de faire passer le tirant d'eau maximal à 2,90 m sur tout l'Escaut wallon. Une augmentation de tirant d'eau qui ouvre la porte à une augmentation du potentiel de transport par voie d'eau. C'est la première étape de la modernisation de la traversée de Tournai à la classe Va (2 000 tonnes).

D'autres mutations en cours ?

Une opération beaucoup plus discrète s'achève cet été : le transfert des commandes de l'alternat de Tournai et du pont-levant Notre-Dame dans le poste de commande de l'écluse de Kain. Cette opération technique sera suivie d'une phase de test et d'écologie. Elle ouvre un potentiel nouveau non négligeable : celui de naviguer 24 heures sur 24 et d'augmenter la fluidité du trafic.

Les discussions sont déjà en cours avec le personnel et les syndicats pour permettre d'adapter le cadre à cet objectif. Les discussions progressent bien. Au printemps 2017, l'Escaut wallon



Mise à sec de l'écluse d'Hérinnes. ©SPW-Voies hydrauliques de Tournai

¹Tonnage enregistré à l'écluse de Kain.

sera prêt pour une navigation continue. Bien entendu, c'est une offre de service dont les entreprises utilisatrices devront encore se saisir.

Et concernant la traversée de Tournai ?

L'objectif est de permettre la navigation en classe Va dans la traversée de la ville de Tournai jusqu'à 360 jours par an en fonction du débit de l'Escaut. Avec l'élargissement de la passe navigable et la rectification des courbes aux endroits les plus critiques, non seulement le gabarit augmente, mais la sécurité de navigation également et donc la vitesse dans la traversée de la ville. Une amélioration majeure sur le plan de la navigation qui s'accompagne de réaménagements très importants des berges de l'Escaut : une nouvelle halte nautique protégée au *Luchet* d'Antoing, un nouvel accostage au Pont des Trous, des quais métamorphosés. Le regard de la ville sur l'Escaut, et de l'Escaut sur la ville, va se transformer. Les procédures avancent bien et les travaux devraient démarrer dans les mois à venir pour s'achever en 2020.

Quelles sont les zones portuaires amenées à se développer pour exploiter le nouveau potentiel de l'Escaut ?

À **Pecq**, c'est un tout nouveau quai de 235 m qui est désormais disponible. Il constitue la première phase d'une zone portuaire

complète. Le quai peut accueillir des pièces lourdes, des pièces indivisibles, voire des conteneurs. La zone contigüe au quai verra la mise en place d'un espace dédié à l'agroalimentaire. L'originalité de cette zone ne tient d'ailleurs pas seulement à la diversité des marchandises visées, mais aussi au consortium privé mis en place par 4 entreprises (*Cosucra*, Lebrun, Vandeputte et Dufour) pour développer la zone. Avec des halls, silos et bandes transporteuses, ce sont près de 9 millions d'euros d'investissements privés qui compléteront les 7 millions d'euros d'investissements publics.

À **Vaulx**, zone stratégiquement située à l'amont de Tournai, on achève l'amélioration des boxes de stockage permettant la prise en charge de matériaux sensibles aux conditions climatiques. L'extension du quai et de la dalle est effective depuis le premier trimestre 2016.

Une conclusion ?

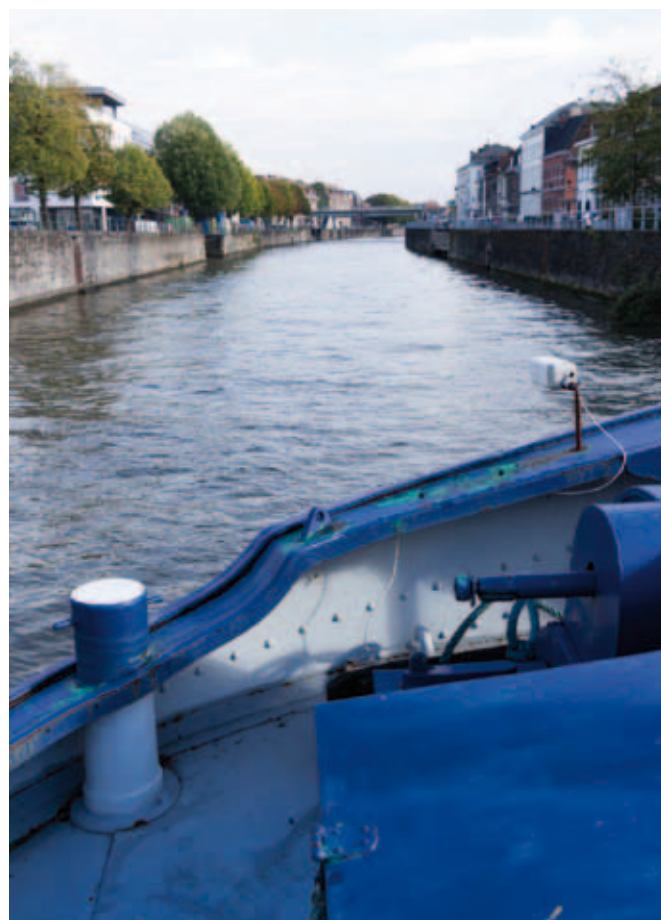
Par l'amélioration de l'ensemble des conditions de navigation et des équipements de la voie, l'Escaut wallon est en train de vivre une véritable mutation renforçant considérablement son rôle dans la perspective des grands projets européens et il approfondit aussi son ancrage dans le tissu industriel local.

Propos recueillis par Pascal Moens



Nouveau quai de Pecq. ©SPW-Voies hydrauliques de Tournai

FOCUS SUR LE BASSIN DE L'ESCAUT



Traversée de Tournai. ©SPW-DPVNI

(Transfert de compétences)

La DGVN, à votre service public !

Suite à la 6^{ème} réforme de l'État, toute une série de compétences sont passées du Fédéral à la Région. Les nouvelles compétences en matière de navigation intérieure sont désormais gérées par le SPW « Mobilité et Voies hydrauliques », et plus particulièrement par la Direction de la Gestion des Voies navigables (DGVN).

Entretien avec Thierry Ledent, Directeur de la Direction de la Gestion des Voies navigables, Service public de Wallonie

Quelles sont les missions de la DGVN ?

Pour faire simple, elle gère toutes les matières liées à la gestion et à l'exploitation des voies navigables.

En détails, il y a la **gestion des avaries** survenant sur les voies navigables, la **police domaniale**, la **gestion du domaine** qui implique de coordonner la délivrance d'autorisations d'utilisation du domaine public (stationnement de bateau, rejet d'eau, impétrants, etc.), la gestion des maisons éclusières qui n'ont pas un rôle de gardiennage, etc.

Et puis, le plat de résistance : **l'exploitation des voies navigables**. Cela consiste, notamment, en l'application des réglementations liées à la navigation, l'élaboration et la diffusion des « avis à la batellerie », l'accord de priorité de passage aux écluses, la représentation de la Wallonie dans des institutions régionales et internationales et depuis peu la mise en œuvre des nouvelles compétences héritées de la sixième réforme de l'État.

Quels sont ces nouveaux services aux utilisateurs désormais gérés par la DGVN ?

En fait, il y a deux phases à cette régionalisation. La première a pour date pivot le 1^{er} janvier 2015 et concerne toute une série de documents de navigation à obtenir et se rapportant aux bateaux eux-mêmes.

Depuis lors, la DGVN est le service désigné pour l'obtention, le renouvellement et la modification de 4 certificats :

- le [certificat de jaugeage](#) ;
- le [certificat communautaire](#) ;
- le [certificat de visite rhénan](#) ;
- le [certificat ADN](#) (agrément pour le transport de marchandises dangereuses par voie navigables).

Elle valide et contrôle :

- les [livrets de service](#) ;
- les [livres de bord](#) ;
- les [carnets de contrôle des huiles usagées](#).

Elle attribue le [numéro d'identification unique européen](#) (ENI).

Pour pouvoir assurer tous ces nouveaux services de manière efficace, un « guichet de la navigation » a été mis en place. La priorité a été donnée aux bateaux marchands car pour nous l'économie prime ! En quelques mois, nous avons fourni quelque 130 certificats de toutes natures !



Un point de contact unique : le guichet de la navigation
 rue canal de l'Ourthe, 9
 B-4031 Liège (Angleur)
 Tél. : +32 (0)4 231 65 33
 Fax : +32 (0)4 231 65 71

Mél : guichet.navigation@spw.wallonie.be

**Service accessible
 les mardi et jeudi
 de 9 h à 12 h et de
 14 h à 15 h 30**

Et la seconde phase ?

C'est l'avenir. C'est ce à quoi la DGVN travaille ! Cette fois, c'est principalement l'équipage qui est visé. Nous nous chargerons de la délivrance des attestations de qualification pour les membres de l'équipage, obtention et renouvellement, telles que :

- les [certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure \(A et B\)](#) ;
- l'[attestation complémentaire pour le transport de passagers](#) ;
- la [patente du Rhin et son extension](#) ;
- l'[attestation de connaissance des secteurs du Rhin](#) ;
- la [patente radar](#) ;
- les [attestations ADN base, chimie et gaz](#) ;
- la [déclaration de matelot](#).

D'autre part, la DGVN doit également organiser des examens théoriques et pratiques qui permettront de délivrer les [certificats de capacité professionnelle de transporteur de marchandises par voie fluviale](#) et des [attestations d'accès à la profession](#). À ce sujet, une synergie est étudiée en collaboration avec la Communauté française, la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Province de Liège via l'École de Batellerie de Huy. Les structures se mettent en place pour relever le défi. Une Commission wallonne d'examens est d'ailleurs en passe de voir le jour !

Une conclusion ?

Le travail déjà réalisé à ce jour est remarquable et a permis, malgré des conditions de régionalisation difficiles, de préserver et dans certains cas d'améliorer le service qui existait au fédéral. Ces nouvelles compétences génèrent une surcharge de travail colossale ! Le service est amené à se développer si on veut mener à bien toutes ces tâches. Nous avons la réelle volonté de développer une gestion des voies navigables moderne et aussi efficace que ce qu'on ferait dans le privé !

Propos recueillis par Christel Job

**Développer
 une gestion des
 voies navigables
 moderne et
 efficace**



(Droit maritime)

Les francophones donnent de la voix !

Depuis 2007, une Commission royale a été établie pour réviser le droit maritime, un pan essentiel du droit du transport et du commerce international.

Malgré la volonté affichée de consulter largement les secteurs concernés, force est de constater que les francophones ont été à peu près oubliés. Il a fallu attendre 2015 pour qu'une véritable consultation soit organisée en français. Les francophones avaient alors 6 mois pour réagir sur des textes en discussion depuis 8 ans côté néerlandophone !

Un exemple de collaboration public-privé original

Les acteurs wallons, fédérés par l'administration wallonne, ont souhaité une réaction concertée et constructive à plusieurs niveaux :

- intervention du Ministre auprès de son homologue fédéral pour les questions de principes et de délais ;
- examen, via un bureau spécialisé, des questions de procédures ;
- recherche d'expertises internes et externes ;
- création d'un groupe de travail à l'écoute au sein du Service public de Wallonie.

L'originalité de ce groupe est d'être ouvert à l'ensemble des acteurs concernés, publics comme privés, et de fonctionner sur base de la mise en commun de l'ensemble des informations et connaissances sans imposer de point de vue à qui que ce soit. Le groupe a même été rejoint par des néerlandophones

qui y voyaient une vraie possibilité de s'y exprimer. Il faut souligner aussi le remarquable travail de fond mené en parallèle par l'*Institut pour le Transport par Batellerie (ITB)* qui a considérablement renforcé l'analyse juridique du document.

Résultats

Le travail a porté tant sur le fond que sur la forme. Il a permis aux différents organismes partenaires d'exprimer en six mois l'avis circonstancié qui avait été demandé tout en rapprochant les acteurs et les points de vue.

Parmi les demandes des différents acteurs, soulignons celle qui nous semble la plus emblématique : retirer complètement les éléments de droit fluvial du projet et organiser une véritable concertation avec le secteur fluvial pour avancer à cet égard.

Le groupe est désormais en attente des résultats de cette consultation et reste mobilisé pour la suite des événements. Les francophones, arrivés tardivement dans le système, ont fait preuve de collaboration, d'ouverture, de volontarisme et, *in fine*, de réelle efficacité dans ce dossier. Un exemple et un sujet à suivre !

Pascal Moens

Isoler les éléments de droit fluvial et organiser une concertation qui lui soit propre



Caboteur de mer à la darse couverte de Monsin. ©SPW-DPVNI

(Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie)

Le rendez-vous des professionnels...

Le 10 juin 2015, la DPVNI¹ organisait à Charleroi sa journée de sensibilisation au transport fluvial de marchandises et à l'intermodalité. Placée sous le signe du professionnalisme, cette rencontre a réuni 250 acteurs du secteur.

Informer et connecter

Cette journée de sensibilisation annuelle est l'occasion de se mettre au courant de tout ce qui se fait, se passe ou se dit sur la voie d'eau. Elle permet également de maximaliser les contacts entre les acteurs privés et publics du transport fluvial et intermodal.

Au cours de la séance académique, les principaux thèmes abordés ont été : le développement du réseau fluvial wallon, l'intermodalité, le développement territorial et les avantages à retirer pour toute entreprise utilisatrice de transports alternatifs à la route. Afin d'étayer ce dernier thème, l'entreprise *Recoval* a présenté sa propre expérience dans le domaine.

Le prix de la DPVNI 2015

Récompensant une entreprise qui a effectué une importante progression de son tonnage fluvial sur l'année écoulée, ce prix a été attribué à l'entreprise *Calcaires de la Sambre*. Située à Landelies, le long de la Sambre, la société a fait grimper son tonnage fluvial de 165 000 tonnes en 2013 à 256 000 tonnes en 2014, soit une augmentation de 55 %.

Les *Calcaires de la Sambre* réussissent aussi la prouesse de remporter le trophée pour la deuxième fois en six ans !

Christel Job

Envie d'en savoir plus²...

Plus de 250
acteurs au
rendez-vous !



Calcaires de la Sambre

L'exploitation de carrières débute dès 1821 à Landelies. Mais, c'est en 1921 que l'entreprise *Calcaires de la Sambre* commence sa propre exploitation d'une carrière de calcaire. Elle propose des produits pour la décoration, pour la construction ainsi que des produits industriels pour la verrerie, la sidérurgie, les fonderies ou les sucreries.

En 2013, un nouvel investissement permet à l'entreprise d'expédier pour la première fois du filler calcaire par bateau citerne.

L'entreprise prône une politique volontariste de développement du transport fluvial vis-à-vis de ses clients et elle a réalisé différents investissements privés et publics. Entre 2000 et 2015, Monsieur Michel Evrard, Directeur de l'entreprise *Calcaires de la Sambre*, a réussi à développer son tonnage fluvial de 40 000 tonnes à 293 000 tonnes.

Et a encore des projets de développements en vue !

Pierre Warnier

Allocution du Ministre de tutelle, Maxime Prévot, lors de la Journée du transport fluvial et de l'intermodalité. ©SPW-DPVNI

¹DPVNI : Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité

²<http://voies-hydrauliques.wallonie.be> via les onglets :

-> Promotion et intermodalité -> Divers -> Actualités -> Événements -> Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie 2015

(Nous y étions)**2015 : une année intense en salons professionnels !**

La Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité (DPVNI) participe à différents types de salons en Belgique et à l'étranger.

Objectif : développer le transport fluvial et intermodal en Wallonie.

Pour développer des contacts économiques en matière de transport, la DPVNI informe et sensibilise les industriels, les prestataires logistiques et les affréteurs aux atouts du transport fluvial et intermodal en Wallonie. Cela passe par des renseignements techniques sur le transport fluvial, par des informations sur les travaux réalisés, en cours ou prévus sur le réseau, par des renseignements sur les aides financières possibles, etc. Lors de ces salons, la DPVNI collabore activement avec d'autres acteurs wallons tels que les ports autonomes, *Logistics in Wallonia* ou encore l'Awex.

Voici les principaux événements auxquels la DPVNI a participé activement :

Pierre Warnier

Transport et Logistique

Halles des foires, Liège

- 29-30 avril 2015
- 87 exposants
- 1 615 visiteurs

La société belge *easyFairs* (groupe *Artexis*), également organisateur du salon *Transport & Logistics* à Anvers, a organisé la deuxième édition du salon *Transport et Logistique*, aux *Halles des foires* de Liège, les 29 et 30 avril 2015.

À vos agendas ! La troisième édition est d'ores et déjà programmée les 17 & 18 mai 2017.

Transport Logistic

Messe München, Munich

- 5-8 mai 2015
- Stand partagé avec : Awex¹, PACO², PAL³, *Liège Carex* et *Logistics in Wallonia*
- 2 050 exposants
- 55 000 visiteurs

Transport Logistic est probablement le plus grand salon de ce type en Europe !

Pour cette édition 2015, la DPVNI était présente pour la première fois, avec des partenaires publics et privés sur un stand wallon organisé par l'*Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers* en collaboration avec *Logistics in Wallonia*.



Participation de la DPVNI au salon *Transport & Logistics* à Anvers. ©SPW-DPVNI

¹Awex : Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers

²PACO : Port autonome du Centre et de l'Ouest

³PAL : Port autonome de Liège



Stand de la DPVNI lors du salon Transport et Logistique à Liège. ©SPW-DPVNI

Transport & Logistics

Antwerp expo, Antwerpen

- 22-24 septembre 2015
- Stand partagé avec : PACO, PAL, Liège Carex et Logistics in Wallonia
- 289 exposants
- 8 014 visiteurs

Transport & Logistics Anvers est aujourd'hui le plus grand *community event logistic* du Benelux. La DPVNI a participé à la dixième édition de ce salon avec des partenaires publics et privés sur un stand wallon commun organisé par *Logistics in Wallonia*.

Riverdating 2015

Grand Palais, Lille

- 1-2 décembre 2015
- 153 exposants
- 125 chargeurs présents en tant que visiteurs
- 3 850 rendez-vous d'affaires organisés à l'avance via internet !

Riverdating n'est pas un « salon » classique. C'est une convention d'affaires.

Les 1 et 2 décembre 2015, Voies navigables de France (VNF) a organisé sa huitième convention d'affaires dédiée au transport fluvial et intermodal à Lille.

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



Salon Riverdating. ©SPW-DPVNI

(Ivoz-Ramet, Lanaye et Liège Trilogiport)

Trois nouveaux maillons de taille au réseau multimodal wallon !

Misant sur la performance du réseau des voies navigables et sur la complémentarité des modes, la Wallonie¹ a finalisé et inauguré en 2015 trois chantiers titanesques : la nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet, la plateforme multimodale de Liège Trilogiport et la 4^{ème} écluse de Lanaye. Des projets d'ampleur européenne !

Lanaye et Ivoz-Ramet, les deux plus grandes écluses de Wallonie

Finies les longues heures d'attente ! Avec leur gabarit de 9 000 tonnes (classe VIb), les 2 nouvelles écluses vont autoriser le passage simultané de 2 convois de 4 500 tonnes ou de 4 bateaux de 2 000 tonnes. Un gain en temps et en fluidité qui favorisera le transport de marchandises sur le réseau fluvial wallon, mais aussi vers les Pays-Bas et Anvers.

Un corridor fluvial européen

Projets prioritaires des *Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T)*, les deux écluses mosanes ont été cofinancées par l'Union européenne. Les nouveaux ouvrages au gabarit de 9 000 tonnes suppriment des goulets d'étranglement le long du corridor multimodal Mer du Nord-Méditerranée et permettent à la Wallonie d'y confirmer sa place.

Liège Trilogiport, la plus grande plateforme trimodale de Wallonie

À Hermalle-sous-Argenteau, le Service public de Wallonie a terminé l'étape de réalisation du terminal à conteneurs et de ses accès. *Liège Trilogiport* est aujourd'hui prête à accueillir des entreprises. Le Port autonome de Liège se charge de commercialiser le terminal à conteneurs trimodal (eau-rail-route), ses terrains logistiques dotés d'entrepôts et ses terrains portuaires.

Christel Job

Le site éclusier de Lanaye

Un carrefour stratégique

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

4 écluses

- 2 écluses de 600 tonnes ;
- 1 écluse de 2 000 tonnes ;
- 1 nouvelle écluse de 9 000 tonnes.

Budget

153 millions d'euros :

- dont RTE-T - Union européenne : 28 millions d'euros ;
- dont Pays-Bas : 10 millions d'euros.

Un trafic intense :

- en 2012 : 10,4 millions de t = 1/4 du trafic global wallon ;
- en 2015 : 11,27 millions de tonnes ;
- à l'horizon 2020 : 20,3 millions de tonnes !

Le site éclusier d'Ivoz-Ramet

Un point de transit clef en Wallonie

- situé sur la Meuse (commune de Flémalle - province de Liège) ;
- point de passage le plus important de Wallonie pour le transport fluvial.

2 écluses

- 1 écluse de 2 000 tonnes ;
- 1 nouvelle écluse de 9 000 tonnes.

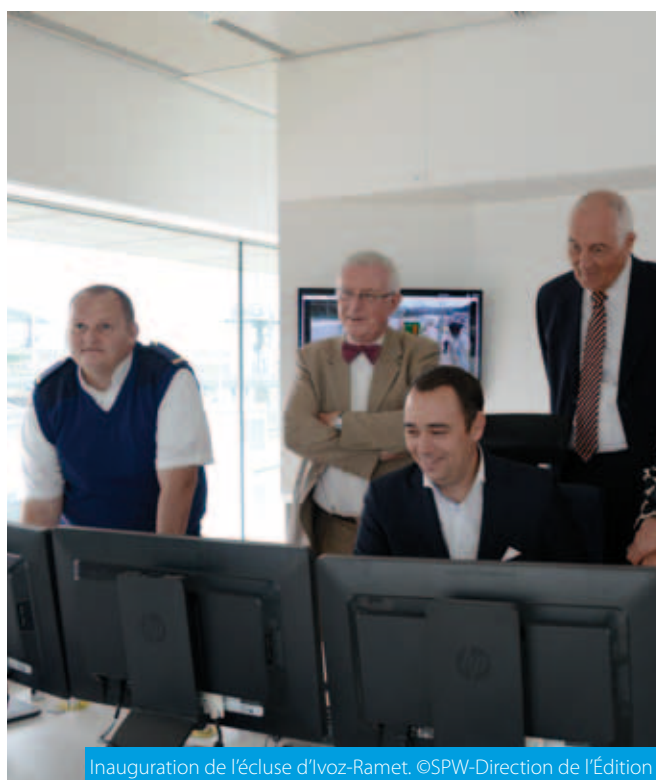
Budget

69,5 millions d'euros

dont RTE-T - Union européenne : plus de 15 millions d'euros.

Un trafic intense :

- en 2012 : 11,2 millions de tonnes = 1/4 du trafic global wallon ;
- en 2015 : 11,3 millions de tonnes ;
- à l'horizon 2020 : 21,8 millions de tonnes !



Inauguration de l'écluse d'Ivoz-Ramet. ©SPW-Direction de l'Édition

¹La gestion des marchés est assurée par le Service public de Wallonie et plus particulièrement par la Direction des Voies hydrauliques de Liège et la Direction de la Gestion des Équipements des Voies hydrauliques de Liège. La maîtrise de l'ouvrage est assurée par la Sofico.

Liège Trilogiport

Une plateforme trimodale unique en Europe

- 3 modes de transport : eau-rail-route ;
- 3 accès à la mer : Anvers, Rotterdam et Dunkerque + Zeebrugge ;
- 3 marchés : France, Pays-Bas et Allemagne ;
- 120 ha.

Un pôle logistique

- 1 terminal trimodal à conteneurs (15 ha) ;
- 1 zone logistique (40 ha) ;
- terrains portuaires (22 ha) ;
- zone de services tertiaires (1 ha) ;
- zone d'intégration environnementale (39 ha).

Budget

55 millions d'euros

dont 9 millions d'euros financés par l'Union européenne.



Séance académique lors des inaugurations de la 4^{ème} écluse de Lanaye et de la plateforme Liège Trilogiport. ©SPW-DPVNI

Une double inauguration royale

La 4^{ème} écluse de Lanaye et la plateforme multimodale Liège Trilogiport ont été inaugurées le 13 novembre 2015 en présence de sa Majesté le Roi Philippe et de représentants du Gouvernement wallon, dont le Ministre-président Paul Magnette, les vice-présidents Maxime Prévot et Jean-Claude Marcourt, ainsi que de la Ministre néerlandaise des Infrastructures Melanie Schultz van Haegen. Des présences qui sont un signal fort à l'égard du secteur du transport fluvial et de l'intermodalité !

Après l'ouverture officielle des portes de l'écluse par sa Majesté le Roi Philippe, les autorités ont embarqué à bord du bateau-école de la Province de Liège à destination de la nouvelle plateforme multimodale. À bord, s'est tenue une réunion de travail avec pour thème « Les défis du transport et de l'intermodalité en Belgique et en Europe ». Le programme s'est poursuivi avec les inaugurations de la liaison ferroviaire et du pont d'accès au site, soulignant ainsi le caractère trimodal de Liège Trilogiport. La journée s'est clôturée par une séance académique donnant la parole aux représentants politiques et aux acteurs-clés de ces réalisations.

Le lendemain, le grand public a pu, à son tour, découvrir les nouvelles infrastructures. Des mini-croisières lui ont permis de découvrir et de franchir la gigantesque écluse de Lanaye. Il a également pu fouler le sol tout neuf de la plateforme multimodale. Un chapiteau, aménagé pour l'occasion, accueillait une exposition et des conférences relatives au transport fluvial et aux métiers de l'intermodalité, ainsi que de nombreuses animations dédiées aux enfants.

Christel Job



Inauguration du raccordement ferré de la plateforme Liège Trilogiport. ©Benoît Gilson



European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS

(Intermodalité)





(Le transport intermodal en Wallonie)

Croissance fluviale spectaculaire et optimisme ferroviaire continental

En 2015, la croissance de l'économie chinoise a fortement ralenti. Le transport maritime de conteneurs a suivi la même tendance. Plusieurs armements ont postposé ou annulé carrément des commandes de nouveaux navires à très grande capacité, allant de 16 à 18 000 EVP¹.

En Europe, la tendance du transport de conteneurs est à la baisse : le port de Rotterdam accuse un tassement de - 0,5 %, le port d'Hamburg affiche un recul de 9,3 %, tandis que le port de Zeebrugge atteint - 23,8 % ! Seul le port d'Anvers se démarque et enregistre un gain de 7,5 %. Une augmentation qui s'explique en partie par l'accueil de navires manutentionnés auparavant à Zeebrugge.

Qu'en est-il des terminaux intérieurs wallons ?

LE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS

Le transport liégeois de conteneurs est en plein essor

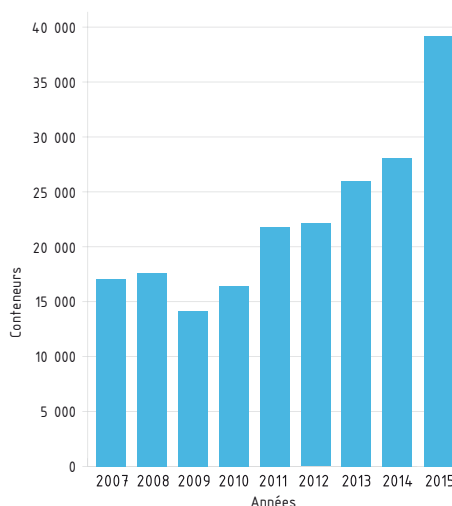
Liège Container Terminal (LCT), à Renory, a transbordé 38 865 EVP et complété sa navette par 4 292 EVP à Monsin. Une croissance exceptionnelle de 34 % ! Son service repose maintenant sur six départs par semaine à destination d'Anvers mais également sur deux liaisons hebdomadaires avec Venlo (Pays-Bas) dans le cadre de l'*extended gate* de l'armement maritime MSC.

Cette liaison bihebdomadaire a été réalisable grâce à la mise en service de la nouvelle écluse de Lanaye et à la forte réduction du temps d'attente qui en a découlé.

Outre les fréquences de départ, LCT a un atout majeur : il sert

de dépôt de conteneurs vides pour la plupart des armements desservant Anvers.

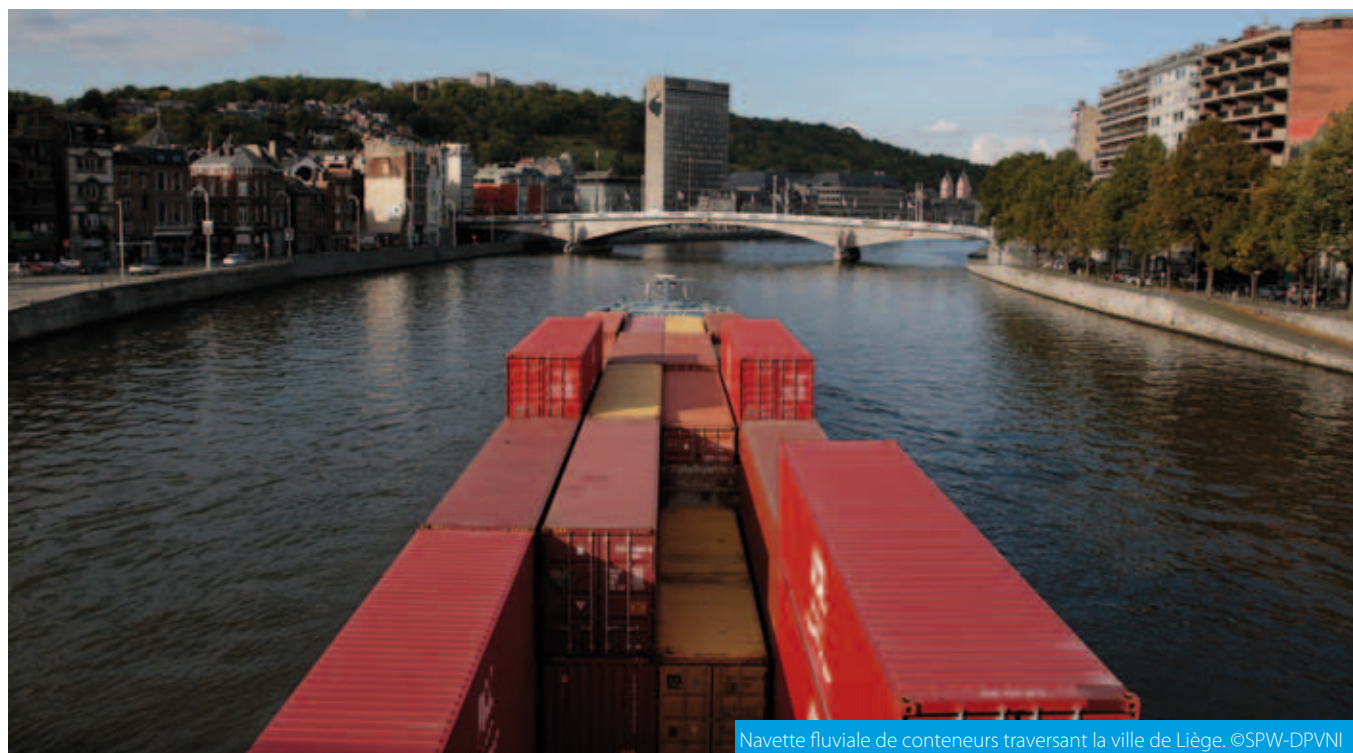
LIÈGE CONTAINER TERMINAL :
NOMBRE DE TEU TRANSPORTÉS PAR LA VOIE D'EAU



Après s'être étendu de l'autre côté de la route menant au terminal, LCT devrait encore s'agrandir d'ici fin 2016 en occupant un terrain de la SNCB équipé de deux voies de chemin de fer de 750 m (nouveau gabarit européen) et d'une double entrée directe sur la gare de triage de Kinkempois.

--> Liège Container Terminal

- 38 865 EVP à Renory et 4 292 EVP à Liège Monsin (*Euroports*) en 2015 ;
- ↑ de 34 % par rapport à 2014 ;
- 8 départs par semaine vers Anvers et vers Venlo et prolongement vers Rotterdam et Zeebrugges.



Navette fluviale de conteneurs traversant la ville de Liège. ©SPW-DPVNI

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

À Ghlin, **Deschietter Logistique** voit son trafic fluvial de conteneurs augmenter de 8 % avec 12 400 EVP. Le terminal va être déplacé de quelques centaines de mètres. Ce nouvel emplacement devrait être raccordé au rail d'ici fin 2016 et permettra ainsi à la société de conquérir de nouveaux marchés.

--> **Deschietter Logistique**

- 12 400 EVP en 2015 ;
- ↑ de 8 % par rapport à 2014 ;
- 2 départs par semaine vers Anvers et Zeebrugge.

À **Garocentre**, pour sa deuxième année complète d'exploitation, **Duferco Logistique** affiche un trafic de 4 234 EVP transportés au départ de La Louvière (- 23 %).

--> **Garocentre**

- 4 234 EVP en 2015 ;
- ↓ de 23 % par rapport à 2014 ;
- 2 départs par semaine vers Anvers et Zeebrugge.

Trilogiport Container Terminal, dont la plateforme a été inaugurée officiellement en novembre 2015, a reçu son permis d'exploiter. Ainsi, elle devrait commencer ses activités courant 2016². Les principaux potentiels de développement résident dans la création de centres de distribution dans les zones situées à l'arrière du terminal. Un premier client (12 000 m²) devrait s'installer au début de l'automne 2016.

Trilogiport Container Terminal envisage de commencer ses liaisons vers Anvers avec plusieurs départs par semaine et un transbordement sur un autre terminal situé sur le canal Albert.

À **Vaulx** comme à **Auvelais**, aucune activité de transport fluvial de conteneur n'est envisagée dans le contexte actuel.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

La situation du transport ferroviaire de conteneurs maritime est en nette régression.

Mais le monde ferroviaire a aussi de très bonnes nouvelles à partager !

Le **Terminal Container Athus (TCA)** enregistre une baisse de volume de quelque 10 % avec 40 000 conteneurs transportés. Huit départs vers Anvers par semaine subsistent contre dix en 2014. Le terminal subit de plein fouet la concurrence à bas prix du transport routier. De plus, certains clients délaissent les conteneurs pour expédier leurs produits en vrac par camion. Les activités d'empotage ont donc également diminué.

De bonnes nouvelles sont pourtant à annoncer : la locomotive privée réalisant le *last miles* est maintenant totalement opérationnelle³. Elle a permis l'engagement de 6 personnes et un gain en flexibilité bénéfique tant pour le terminal que pour ses clients, plus aucun train n'étant bloqué en gare d'Arlon.

La liaison ferroviaire directe vers la France devrait bientôt devenir une réalité, le projet ayant reçu le feu vert de l'Europe dans le cadre des fonds *Feder*. La demande de permis est en cours et le souhait est maintenant de voir *Infrabel* réaliser rapidement les travaux nécessaires. Le terminal d'Athus pourrait alors servir de *hub* ferroviaire pour le port d'Anvers.

Notons enfin que pour les trafics du terminal, le péage kilométrique⁴ ne réduira que partiellement l'avantage compétitif de la route. L'activité du terminal repose donc en partie sur la politique d'aide au transport ferroviaire combiné du fédéral.

--> **Terminal Containers Athus**

- 40 000 conteneurs en 2015 ;
- ↓ de 10 % par rapport à 2014 ;
- 8 trains par semaine avec le port d'Anvers.

À Mouscron, le terminal **DryPort Mouscron - Lille international (DPMLI)** est en cours de démantèlement. Toutes les activités de transport combiné ferroviaire sont concentrées sur le site de Rekkem et assurées par *Delcatrans*.



Terminal trimodal de Garocentre. ©SPW-DPVNI

² Voir article p.29

³ Voir article p.29

⁴ Voir article p.37

À Charleroi, le **Centre logistique de Charleroi (CLC)** réalise 7 256 UTI (unités de transport intermodal). Les chiffres 2015 affichent un repli de 9,3 %. Cette baisse résulte de l'abandon de la liaison vers Lovocise en Tchéquie.

Cependant, les perspectives ont de quoi réjouir. D'une part, il semble que le client souhaite la reprise des trains vers la Tchéquie avec un départ par semaine et peut-être deux par la suite.

D'autre part, la société Lannutti, gestionnaire du terminal, a ouvert ses expéditions ferroviaires vers l'Italie (*Novara*) à la clientèle extérieure et porté le nombre de ses départs hebdomadaires à 5.

Une liaison vers Anvers en vue d'approvisionner ces trains en UTI est également envisagée.

Dès lors, un objectif de 15 000 UTI est visé pour 2016.

--> **Centre logistique de Charleroi**

- 7 256 UTI en 2015 ;
- ↓ de 9 % par rapport à 2014 ;
- 5 départs par semaine vers l'Italie.

À Bierset, la reprise du transporteur *TTS* par le groupe Jost semble donner un coup de fouet au terminal de **Liège Logistics Intermodal**. Si les chiffres 2015 sont en légère augmentation avec 17 997 UTI (+ 4,2 %), ce sont une fois encore les perspectives 2016 qui s'annoncent réjouissantes. En effet, des essais sont en cours pour passer de 5 départs par

semaine à 7 ou 8 vers la région milanaise. Le cap des 20 000 UTI transportés devrait être atteint en 2016. Un objectif essentiel pour assurer la rentabilité du terminal.

--> **Liège Logistics Intermodal (LLI)**

- 17 997 UTI en 2015 ;
- ↑ de 4,2 % par rapport à 2014 ;
- 5 départs par semaine vers l'Italie.

Christian Charlier

+ 34 % :
croissance record
de LCT à Renory !



Terminal bimodal de Ghlin. ©SPW-DPVNI

⁴Voir article p.37

(Le Terminal Container Athus a sa propre locomotive de manœuvre)

Une exclusivité en Wallonie

En 2014, le Terminal Container Athus (TCA) a fait l'acquisition d'une locomotive de manœuvre afin de gérer lui-même la liaison entre la gare d'Athus et ses installations, ces derniers kilomètres de parcours que l'on appelle communément les *last miles*.

Cette locomotive de construction belge constitue un investissement d'un demi-million d'euros. D'un poids de 35 tonnes, elle est capable de tirer des convois de 3 500 tonnes sur terrain plat, de 1 250 tonnes entre Arlon et Athus.

Particularité importante, elle est équipée de quatre essieux : deux ferroviaires et deux routiers. Ainsi, tractant jusqu'en fin de voie une série de wagons, elle peut « sortir » des rails, rouler sur la dalle en béton et se positionner à l'arrière du convoi pour, une fois les manutentions terminées, le reconduire en toute sécurité en gare d'Arlon en tirant le convoi en sens inverse.

Les essieux routiers présentent encore un autre intérêt : une fois la locomotive installée sur les rails, ce sont eux qui vont assurer la traction, les pneus permettant une traction bien plus forte que les roues métalliques.

Avec cette locomotive privée, le TCA a acquis une autonomie essentielle pour effectuer les *last miles*. Cette indépendance lui permet, par exemple, d'amener au terminal un convoi ferroviaire le samedi après-midi et d'acheminer les conteneurs vers leurs destinations finales dès la première heure du lundi.

Christian Charlier



La nouvelle locomotive de manœuvre du TCA. ©TCA

(Liège Trilogiport)

Une nouvelle navette fluviale entre Liège et les ports de mer en 2016 ?

La plus grande plateforme multimodale de Wallonie a été inaugurée en novembre 2015 par sa Majesté le Roi.

Un marché métamorphosé

Entre la conception et l'avènement tant attendu de la plateforme Liège Trilogiport, le marché liégeois a considérablement évolué : essor d'offres de services multimodaux, infrastructures de transports modifiées et mutations à la fois industrielle, logistique et économique.

Un début d'exploitation courant 2016 ?

En dépit de tous ces obstacles, Trilogiport Container Terminal se démène pour trouver le souffle... et les contacts commerciaux nécessaires au démarrage courant 2016 d'une navette fluviale entre Liège et les ports maritimes. C'est dans le potentiel logistique de ses terrains que réside le principal atout de Liège Trilogiport.

L'installation de nouveaux opérateurs logistiques en zone arrière de la plateforme pourrait dès la fin de cette année lui apporter une base en conteneurs. Celle-ci lui permettra d'améliorer la compétitivité financière et opérationnelle de sa navette fluviale, d'initier un véritable service multimodal et d'amorcer le développement de la zone logistique.

Christian Charlier



Nouvelle grue portuaire à Liège Trilogiport. ©SPW-DPVNI

(Delta 3, la plateforme ferroviaire et fluviale)

Une réussite logistique à proximité immédiate de la Wallonie

Delta 3 est une plateforme logistique construite à Dourges, à 20 km au sud de Lille. Il s'agit d'une surface importante dévolue à l'accueil d'entrepôts logistiques et complétée par un terminal trimodal. Dans le cas de Delta 3, cet ensemble logistique a permis la création de quelque 1 400 emplois¹.



Delta3, la plateforme multimodale de Dourges. ©Delta 3

Surfaces logistiques intermodales

Cette plateforme s'étend sur plus de 400 hectares. Elle comprend plusieurs zones. L'une accueille 27 hectares d'entrepôts logistiques. Deux autres zones, raccordées au rail, servent à l'accueil d'entrepôts, dont une dévolue au *cross docking*, c'est-à-dire à la réception de marchandises directement rechargées sur un autre moyen de transport, sans stockage intermédiaire. Une quatrième zone de 30 hectares est en cours de développement. Elle sera, elle aussi, consacrée à l'accueil de centres logistiques. Les entreprises installées sur ces zones logistiques utilisent toutes le terminal de transbordement et reçoivent et/ou expédient des marchandises par les modes de transport alternatifs.

Services complémentaires

En plus du terminal de transbordement, un centre de services complet équipe la zone : station-service, parking pour camions, bâtiments d'accueil des services annexes à la logistique (douane par exemple), complexe de formation aux métiers du transport et de la logistique, etc.

Un terminal intermodal

Essentiellement ferroviaire, le terminal est fort de 2 accès, de 7 voies ferrées de 750 m, d'un faisceau de 14 voies de 750 m permettant à des convois d'être mis en attente. Ses installations comptent également un quai fluvial de 250 m, 4 portiques rail – route, 1 portique trimodal.

Le terminal intermodal est bien connecté vers les ports maritimes d'Anvers, de Rotterdam et de Dunkerque via des

navettes fluviales et vers les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Zeebrugge par des liaisons ferroviaires. Cependant, l'essentiel de ses mouvements est constitué de trains de et vers des destinations continentales.

Pas moins de 7 opérateurs ferroviaires expédient ainsi des UTI vers différentes destinations françaises (Paris, Lyon, sud de la France), mais également vers l'Espagne, l'Italie, la Roumanie ou encore la Turquie.

En 2015, le terminal a effectué un peu moins de 100 000 manutentions d'UTI. Il a accueilli 3 599 trains et 348 barges fluviales.

Christian Charlier

¹ Emplois en équivalent temps-plein.

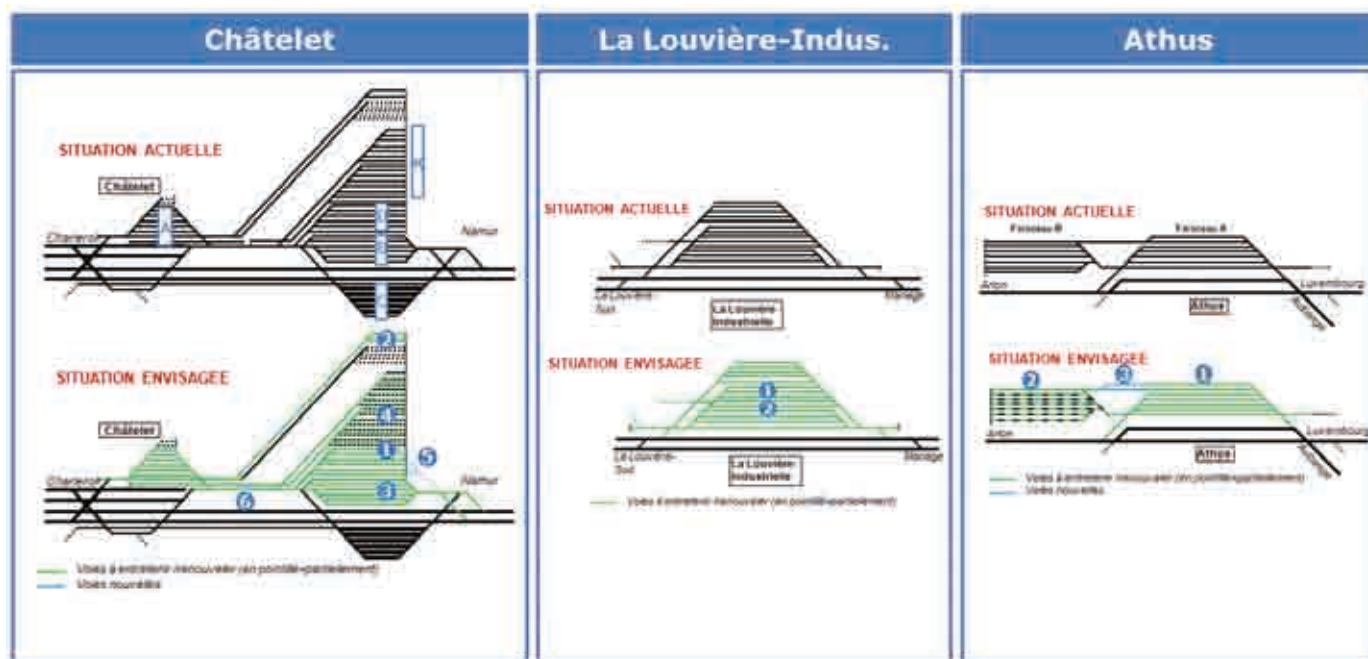
(Stratégie régionale de fret ferroviaire)

Revitalisation

Interpelée par la situation du fret, la Cellule ferroviaire du Service public de Wallonie a entrepris en 2014 une série de rencontres et d'analyses qui ont conduit à la rédaction d'une véritable stratégie en matière de fret ferroviaire à l'échelle régionale¹.

L'exploitation et les services sous la loupe...

Dans un premier temps, l'accent avait été mis sur les choix qui devaient être faits en termes d'infrastructures de fret pour rencontrer en urgence les priorités wallonnes dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement du groupe SNCB et identifier les infrastructures à sauvegarder. Des constats et des propositions ont été établis par la Cellule ferroviaire et présentés aux industriels et à *Infrabel* en 2015 (voir extrait ci-dessous).



Le succès du fret ferroviaire en Wallonie ne se limitant pas à l'infrastructure, la Cellule ferroviaire a poursuivi son travail en 2015 en développant les aspects « exploitation » et « services ».

Les rencontres avec les industriels avaient permis d'identifier leurs besoins (voir schéma ci-dessous).

Desserte :	Infrastructures :	Services :
• Desserte de qualité : - Robustesse et fiabilité - Stratégie d'exploitation compatible avec les contraintes industrielles (plan de transport, flexibilité, etc.) - Suivi en temps réel • Libre concurrence • Prix : - Compétitivité et stabilité - Transparence	• Pérennité des infrastructures : - Entretien - Disponibilité (travaux) et capacité future - Concertation • Adaptation des règles : - Last miles - Normes d'entretien	• Stockage/stationnement - Location de voies - Stockage sécurisé ou RID • Matériel roulant : - Location - Entretien - Nettoyage • Formation du personnel indépendante de la SNCB • Base de données des capacités disponibles et des tarifs • Entretien des voies
Autres demandes : • Système simple avec un nombre minimum d'intervenants et des responsables identifiés • Système orienté client		

¹Ce document est disponible sur le portail mobilité du Service public de Wallonie : <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/politique-ferroviaire/les-rapports.html>

Couverture des besoins en termes d'exploitation

Au niveau de l'exploitation, une évolution positive est constatée depuis ces 2 dernières années. Les prix sont plus stables, de nouveaux produits commerciaux voient le jour et l'approche est de plus en plus orientée vers et pour le client. Soutenue par ces changements mais aussi par l'implantation durable de nouveaux opérateurs et par la sortie progressive de la crise, l'activité fret ferroviaire en Wallonie se redresse (nouveaux trafics, projets à l'étude, etc.).

Néanmoins, le système ferroviaire reste peu flexible et peine à concurrencer la route surtout au niveau de la desserte locale. À partir du moment où il faut acheminer/regrouper des wagons isolés ou acheminer un train complet du réseau principal jusqu'à un industriel, il faut faire des manœuvres, changer éventuellement de matériel roulant, etc. C'est plus compliqué et plus onéreux. De nombreuses problématiques se concentrent sur ces derniers kilomètres : peu de concurrence, beaucoup de contraintes techniques, un manque de fiabilité et de souplesse, etc.

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité, l'arrivée d'équipes étrangères de desserte locale ou encore la simplification des règles d'exploitation sont autant de pistes de solutions avancées par les industriels pour obtenir un gain qualitatif.

Des services en berne

Au niveau des services associés au fret ferroviaire (location, nettoyage, stockage de wagons, formation du personnel, etc.), la Wallonie est devenue un désert créant une spirale négative des services. La diminution des flux a entraîné la diminution des services, des savoir-faire, de la qualité et finalement une augmentation des prix. Il faut dès aujourd'hui trouver des

solutions pour briser ce cercle vicieux puisqu'il conduit à des pertes d'emplois et à moins de vocations ferroviaires. Ce sont finalement nos industriels qui en pâtissent lorsqu'ils sont forcés d'immobiliser leurs wagons pour les envoyer à l'étranger pour l'entretien et/ou le nettoyage.

Briser la spirale négative des services

Face à cette situation, plusieurs stratégies se dessinent. Laisser faire les forces du marché quitte à isoler encore plus la Wallonie ? Encourager les initiatives locales en termes de service ? Ou encore développer un pôle régional de service ? La Cellule ferroviaire explore actuellement cette dernière piste. Les objectifs sont multiples : création d'emplois, maintien des savoir-faire ferroviaires, inscription de la Wallonie sur le plan international, mais surtout mise en place des services qui répondent aux besoins immédiats des industriels wallons en utilisant les importantes infrastructures inutilisées en Wallonie. Les conditions du succès sont aussi multiples : développement d'un projet intégré (tri, réparation, entretien, nettoyage, stockage, base conducteurs, école du rail, etc.), accessibilité routière et ferroviaire de qualité, augmentation des volumes par une plus grande attractivité du territoire wallon à l'international, etc. À ce sujet, la Cellule ferroviaire a, entre autres, identifié une liste de produits qui ne sont pas traités en Belgique et aux alentours directs, ce qui implique des trajets et immobilisations très longs pour le matériel roulant qui doit être nettoyé. La gare de triage de Monceau, par exemple, dispose d'un grand nombre d'atouts et pourrait devenir un pôle régional d'importance.

Sus au gaspillage de terrains

Au niveau de l'aménagement du territoire qui est du ressort du pouvoir régional, la Cellule ferroviaire constate un morcellement



Terminal de déchargement des grumes (Gouvy). ©Michel Hanssens- Wallorail

des compétences conduisant à un manque de vision globale et de gestion des terrains. Souvent, les opérateurs visent une gestion à court terme reposant sur une maximisation de l'emploi, voire du logement sans prendre en compte les conséquences à long terme sur le paysage économique et de la mobilité pour des terrains à haut potentiel. Au niveau de la Wallonie, il n'existe pas non plus une base de données des terrains stratégiques qui pourraient être valorisés à l'international. Longtemps, la Wallonie a pu se vanter de posséder d'importants terrains multimodaux. Ces terrains deviennent malheureusement rares et ne sont pas toujours exploités à leur pleine valeur. La Cellule ferroviaire plaide pour systématiser l'analyse des conditions nécessaires pour occuper ces terrains stratégiques. La Wallonie doit prendre en main cette gestion en créant un recensement exhaustif, en définissant une politique d'équipement, en imposant des conditions pour l'utilisation de ces terrains (notamment en termes de volume de fret et de part modale à respecter).

Une expertise au service de tous !

Le travail de la Cellule ferroviaire commence à porter ses fruits. Il trouve un écho à 4 niveaux :

- au niveau des industriels, la Cellule ferroviaire joue dorénavant un rôle de relais vis-à-vis d'*Infrabel*, des opérateurs, des autres instances régionales (ex : permis). Elle analyse techniquement la faisabilité de la mise en place de nouveaux projets ferroviaires. Elle organise aussi annuellement une matinée à l'attention des

entreprises utilisatrices du ferroviaire pour présenter les acteurs et les évolutions du secteur ;

- au niveau du gestionnaire d'infrastructure qui démarre des réflexions sur le maintien de son réseau en termes de commercialisation, normes d'entretien, etc. avec pour objectif d'être plus proche des besoins du client final ;

- au niveau politique, les députés wallons ont pris à bras le corps le fret ferroviaire en organisant des auditions au Parlement de Wallonie le 16 février 2016 pour discuter de ses perspectives d'avenir. La Cellule ferroviaire y a présenté les résultats de son étude. Le Ministre Maxime Prévot a indiqué son intention de porter ce dossier et a, d'ailleurs, demandé à la Cellule ferroviaire d'identifier les projets fret prioritaires ;

- au niveau des investissements, la Cellule ferroviaire participe à la Cellule d'investissements (concertation entre le Fédéral et les 3 Régions) qui détermine les priorités ferroviaires en termes d'investissements.

Prise de conscience

La situation très critique dans laquelle le fret ferroviaire s'est retrouvé ces dernières années a permis *a minima* de faire réagir les acteurs publics et privés. Tous ont réaffirmé la nécessité d'un fret ferroviaire fort pour le développement de la Wallonie. Les actes devront suivre car les défis restent importants.

Fabrice Piat



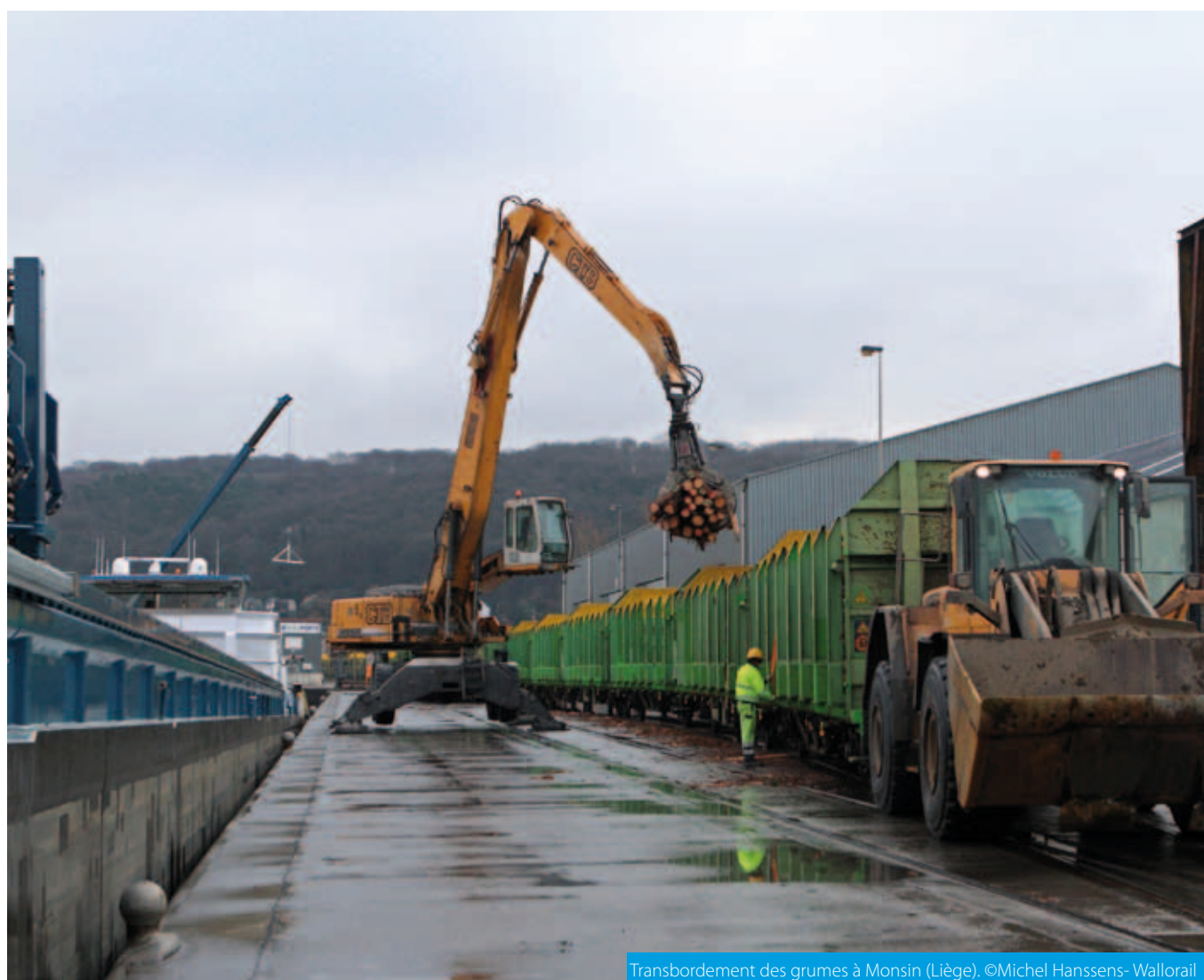
Développer
un pôle régional
de service

Chargement d'un semi-remorque « tiroir » de plaques de verre sur un train. ©SPW-Cellule ferroviaire

Ca roule sur le rail !

Ces dernières semaines, des nouvelles positives sont à noter au niveau du fret ferroviaire :

- l'opérateur ferroviaire de proximité *Planisfer* a commencé ses premiers trafics avec un transport local entre Clabecq et la plateforme de *Garocentre* (La Louvière) ;
- *Charleroi Dryport* a inauguré le 19 février 2016 ses 5 trains/semaine vers l'Italie. Le plus notable étant la diversification des produits transportés par rail¹ ;
- la plateforme de Bierset voit aussi le nombre de relations vers l'Italie augmenter² ;
- le 24 février 2016, la plateforme de Gouvy lançait son premier train/semaine jusqu'à Liège. Des solutions sont également recherchées pour acheminer en train (au lieu du bateau) le bois directement depuis le port de Willebroek ;
- d'autres projets sont en cours de réflexion : le projet de reprise du trafic entre la carrière *Belle Roche Sablar* (Sprimont) et l'île Monsin, le projet de reprise du trafic à l'usine *Valvert* d'Étalle, etc.



Transbordement des grumes à Monsin (Liège). ©Michel Hanssens- Wallorail

¹ Cf. article p. 28

² Cf. article p. 28

(Opérateur ferroviaire de proximité)

Redynamisation du fret ferroviaire dans le cœur du Hainaut

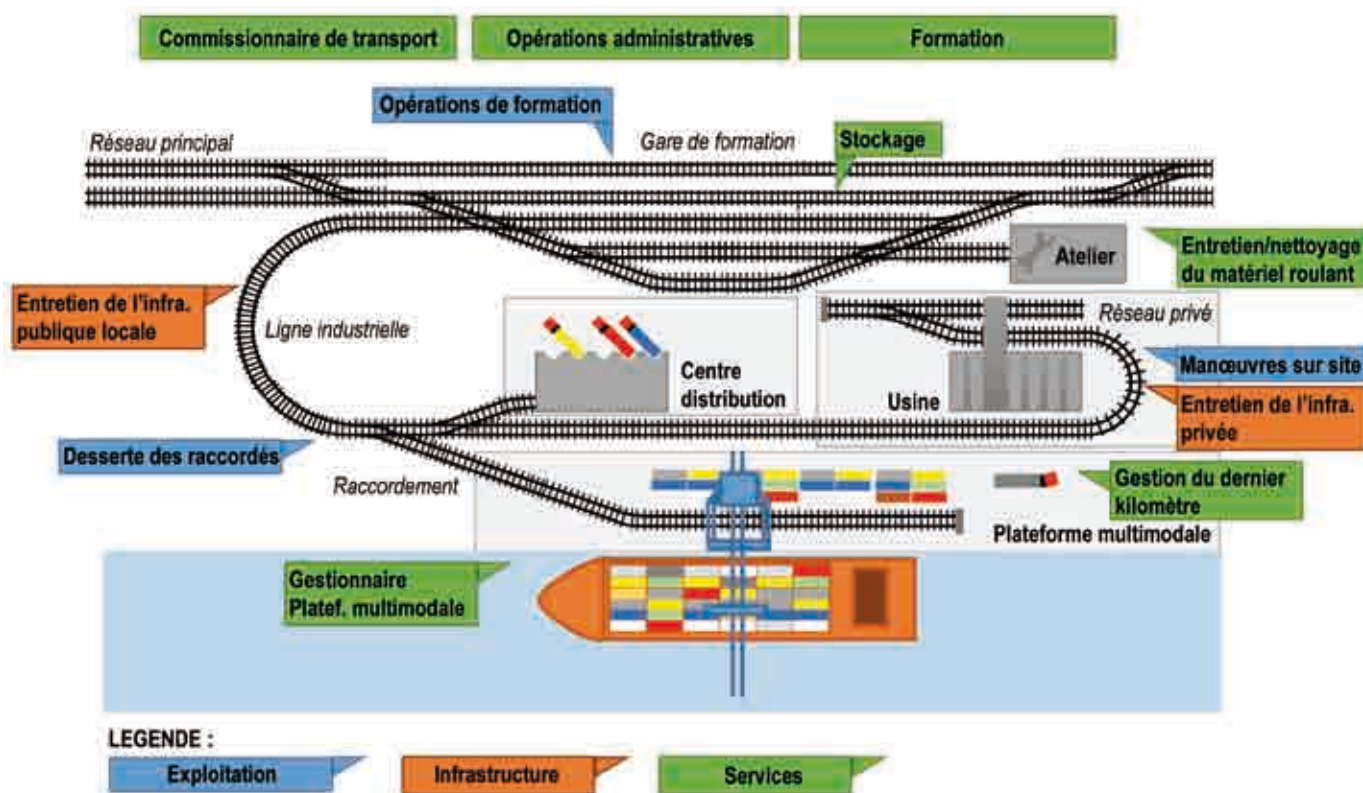
En 2015, l'IDEA¹ s'est positionnée comme pilote d'une dynamique visant à faire émerger un opérateur ferroviaire local en réponse aux besoins des industriels.

L'IDEA a ainsi procédé à la rédaction d'un cahier des charges pour mettre en place un OFP avec pour mission le regroupement des flux des différents acteurs locaux et le développement de services (nettoyage, réparation, etc.). La société *Xpedys* remporte finalement le marché en partenariat avec l'entreprise *Tri-vizor* pour orchestrer la mutualisation des flux. Les nouveaux services ferroviaires sont réunis sous la marque déposée *Planisfer*. Ils doivent également convaincre de nouvelles entreprises d'utiliser le rail, et favoriser le développement des plateformes multimodales existantes de *Garocentre* à La Louvière et de *Ghlin*. *Planisfer* a aujourd'hui créé une communauté de chargeurs avec lesquels ils ont identifié, pour l'instant, cinq relations commerciales : Saint-Ghislain-Lessines vers Gand et Terneuzen, le cœur du Hainaut vers Anvers, vers le Luxembourg, vers Le Creusot (en Bourgogne) et également vers le nord de l'Italie, et plus spécialement les gares de Milan et de Turin. Les premiers trains de *Planisfer* ont commencé à circuler début octobre 2015. Depuis lors, six trains de treize wagons ont déjà roulé. En avril 2016, *Planisfer* a opéré les regroupements de wagons depuis la gare de Saint-Ghislain devenue, entre-temps, gare RID².

Inspirés par la concrétisation du projet d'OFP dans le cœur du Hainaut, la *SPI+*, *Logistics in Wallonia* et le *GRE Liège* ont lancé la démarche *Fret ferroviaire en province de Liège* en novembre 2015. L'étude se veut pragmatique pour aboutir rapidement à des orientations concrètes à court et moyen terme. Elle devrait se terminer mi-2016 et pourrait éventuellement mettre en avant le besoin de faire émerger un OFP pour la province de Liège.

Fabrice Piat

Planisfer
6 trains de
13 wagons
en seulement
8 mois !



Présentation des principales prestations possibles pour un OFP. ©SPW-Cellule ferroviaire 2015

¹L'IDEA est l'intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre.

²Une gare dite « RID » dispose d'équipements (accès pompier, etc.) et de procédures spéciales pour permettre d'assurer une meilleure sécurité des flux de matières dangereuses.

(Éco-combi : vers des tests)

Quand l'intermodalité est sous pression

Le Gouvernement wallon vient de donner son feu vert à des expériences pilotes d'éco-combis sur nos routes. Une concurrence rude se profile pour les modes de transport alternatifs à la route !

Éco-combi ?

Ces véhicules, qualifiés à juste titre de « longs et lourds », peuvent atteindre des longueurs de 25,25 m (contre 16,50 m pour un semi-remorque habituel) et des masses maximales de 60 tonnes (contre 44 tonnes pour un camion normal).

Quels en sont les avantages ?

L'économie et le désengorgement des routes sont mis en avant étant donné que deux camions vont effectuer le travail de trois actuellement. Le nombre accru d'essieux devrait également permettre une meilleure répartition de la charge au sol. Enfin, les tracteurs utilisés devront être plus performants en matière de sécurité routière.

Désavantages

On parle moins des conséquences négatives possibles des éco-combis. La première est celle de l'**adaptation de l'infrastructure routière**. Réviser les entrées et sorties d'autoroute pour s'assurer qu'elles sont compatibles avec ces nouveaux convois, adapter certains ronds-points parfois difficilement franchissables par des camions classiques, modifier les parkings pour poids-lourds et zones de services poids lourds, etc. L'ampleur

du programme des travaux devant permettre la circulation de tels véhicules en toute sécurité reste inconnue.

La phase test sera nécessaire pour évaluer non seulement cet impact sur les itinéraires dédiés, mais aussi les conséquences sur l'itinéraire d'une éventuelle difficulté telle qu'un accident, des travaux, etc.

Autre inconvénient : les éco-combis pourraient sérieusement concurrencer le trafic intermodal. Grâce à eux, le transport routier réalisera une économie substantielle sur ses coûts. Il pourrait aussi récupérer partiellement, du point de vue commercial, deux arguments majeurs des modes de transport alternatifs : celui de la moindre pollution et celui du désengorgement des routes.

Prudence

Le Gouvernement wallon est bien conscient de ces risques potentiels puisqu'il balise de manière forte les expériences qui pourront être menées en Wallonie : équipement du véhicule, trajets garantissant la sécurité et la non-concurrence avec les modes alternatifs, qualification des chauffeurs, signalétiques, etc. En route donc, mais prudemment !

Christian Charlier

Éco-combi
= 60 tonnes
= 25,25 m de long



Premiers tests d'éco-combis en Belgique. ©AB InBev

(Redevance poids lourds)

Vers l'équilibre

Le 1^{er} avril 2016, après des années d'études et de questionnements politiques douloureux, le péage poids lourds a été mis en œuvre. Un changement majeur dans le paysage routier belge. Routier ? Peut-être pas uniquement !

Un montage hors norme

L'édifice est un vrai produit belge ! C'est un accord interrégional réalisé sous la houlette de 15 ministres différents qui parvient à concilier les spécificités institutionnelles et politiques de chacun des partenaires. Un véritable tour de force qui va à l'encontre de la tendance actuelle au morcellement institutionnel. Le projet, malgré sa dimension politique délicate, a survécu à plusieurs gouvernements et aux exigences de l'Union européenne. Il en résulte un vrai organe interrégional pouvant agir au nom des Régions : *Viapass*¹.

Une organisation complexe

Il a fallu mettre en place une solution technique et organisationnelle qui tienne compte de la complexité non seulement institutionnelle, mais également du réseau routier, de sa gestion et de ses enjeux différents dans chaque Région. Le mode d'emploi et l'organisation du système donnent le tournis. Les vidéos, cartes des réseaux², grilles tarifaires ou encore simulateurs de péages mis en place par *Viapass*³ et les prestataires permettent aux usagers de s'y retrouver d'une manière simple. Signalons qu'en Wallonie, l'organe chargé de la gestion des prélèvements kilométriques est la *Sofico*.

Et pourtant... elle tourne !

Malgré ces difficultés considérables, force est de constater que le système est opérationnel. Il y a eu des encombrements chez les prestataires au démarrage et un certain pourcentage de boîtiers défectueux. Le tout rapidement atténué par des mesures d'ajustement. Dès le premier mois de fonctionnement plus de 140 000 factures valides ont pu être délivrées et, à peine deux mois après la mise en service, la plupart des difficultés sont résorbées. Avec deux prestataires de service agréés (*Satellit* et *Axxes*) et d'autres en cours d'agrément, les utilisateurs ont la garantie de pouvoir se tourner vers le prestataire le plus efficace.

Adaptations

Au-delà de la règle générale établie, une véritable concertation s'est mise en place entre les autorités régionales et les représentants du secteur. Un premier train de mesures compensatoires ont été adoptées et budgétées en janvier 2016⁴. Leurs mise en pratique avance progressivement au sein des différentes instances. Un exemple emblématique : l'adoption au Parlement du décret de mise en œuvre des éco-combis sur le territoire wallon⁵. Le 14 mai 2016, suite à des problèmes apparus lors de la mise en application du système, de nouvelles mesures compensatoires ont été évoquées et sont actuellement à l'examen. La volonté du Gouvernement est de rester à l'écoute des différents acteurs concernés et de tenir compte, dans la mesure du possible, de leurs difficultés. Le système tout entier tend donc progressivement vers un nouvel équilibre.

Objectifs ?

L'enjeu principal du système est le refinancement des infrastructures de transport. En Wallonie, le prélèvement kilométrique vient directement alimenter le *Plan infrastructures 2016-2019*⁶. Elle assure donc un retour direct des usagers de la route vers une de leurs principales préoccupations : l'entretien et le développement du réseau ! Ou plutôt des réseaux ! Une part réduite, mais significative des moyens dégagés sera en effet affectée au réseau de transport fluvial. L'autorité régionale décroïssonne quelque peu les budgets de ses infrastructures de transports routier et fluvial. Cela ouvre la porte à une gestion plus intégrée d'un système de transports cohérents. La redevance kilométrique a bien sûr d'autres conséquences, notamment en termes d'exploitation du réseau. Dès sa mise en œuvre, on a constaté une nette diminution des poids lourds néerlandais transitant par le réseau belge. Ce type d'effet est à suivre et pose la question de l'avenir du système de prélèvement kilométrique comme un outil de gestion active du réseau.

En conclusion très provisoire...

La mise en œuvre du prélèvement kilométrique est un événement considérable dans le secteur des transports. Elle a brisé des tabous, bousculé les codes et redéfini un nouvel équilibre dans l'ensemble du système des transports en Belgique. On comprend aisément qu'un tel bouleversement ait suscité des inquiétudes et même de la colère chez certains usagers. Il est normal que sa mise en application fasse l'objet de nombreuses attentions. Mais les enjeux sont considérables, les autorités restent très attentives à l'ensemble du secteur et les retombées positives à venir sont nombreuses. Peu de décisions étaient susceptibles de produire de tels effets. Ce n'est pas un simple ajustement du système des transports belges : c'est une (R) évolution !

Pascal Moens



©SPW-SG/Th. Marcellis

¹<http://www.viapass.be/fr/>

²<http://www.viapass.be/fr/telechargements/>

³<http://www.viapass.be/fr/le-projet/>

⁴<http://gouvernement.wallonie.be/communiqu-s-de-presse-relatifs-au-gouvernement-wallon-dy-jeudi-28-janvier-2016>

⁵Cf. article p.36

⁶Cf. article pp.80 et 81



(Statistiques)



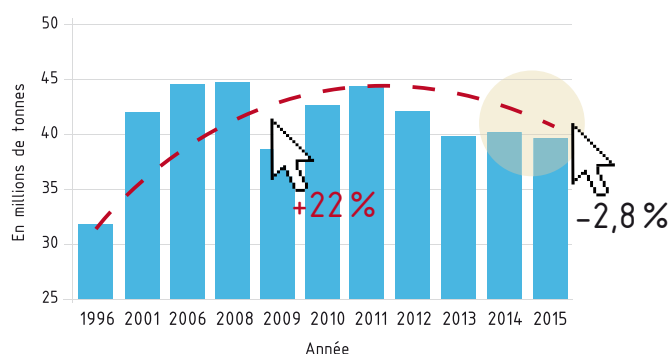
©SPW-DPVNI

(Le transport fluvial de marchandises en Wallonie)

2015 : une année contrastée

Le tonnage fluvial de marchandises transportées en Wallonie s'élève à 39,06 millions de tonnes pour l'année 2015, soit une diminution de 2,8 % par rapport à 2014.

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



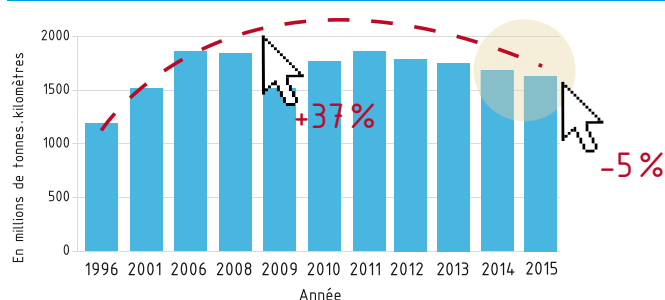
Un premier semestre positif et le second en net recul !

L'année 2015 affiche une nouvelle contraction du trafic fluvial. Après le choc de 2009, c'est la troisième année marquée par une diminution (- 5,4 % en 2012 ; - 4,7 % en 2013). Pourtant au cours du premier semestre 2015, le tonnage transporté croît de 3,1 % par rapport au premier semestre 2014. En revanche, durant le second semestre 2015, on enregistre une diminution de 8,6 % par rapport au deuxième semestre 2014.

L'année 2015 est marquée par une perte très importante de 775 000 tonnes de combustibles solides par rapport à 2014.

En 2015, seuls quatre secteurs sont en légère progression : les minéraux et matériaux de construction (+ 1 %), les produits agricoles (+ 2 %), les produits alimentaires (+ 2 %) et les marchandises diverses (+ 2,3 %).

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

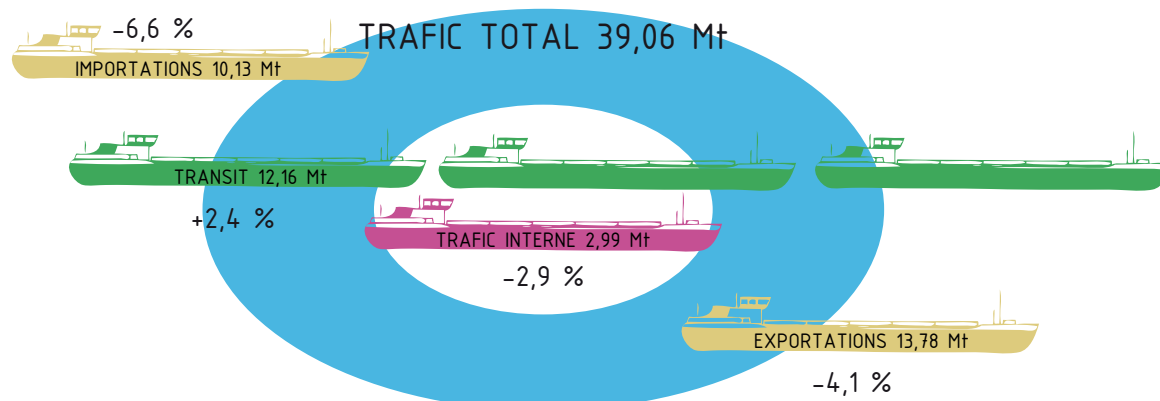


Les 4 provinces en baisse

L'année 2015 est la quatrième année consécutive de baisse pour le trafic wallon de marchandises qui atteint 1 626 millions de tonnes.kilomètres, soit une diminution de 5 % par rapport à 2014.

La baisse est perceptible dans les provinces du Hainaut (- 4 %), de Namur (- 4,8 %), du Brabant wallon (- 5,3 %) et de Liège (- 5,8 %). 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 2015

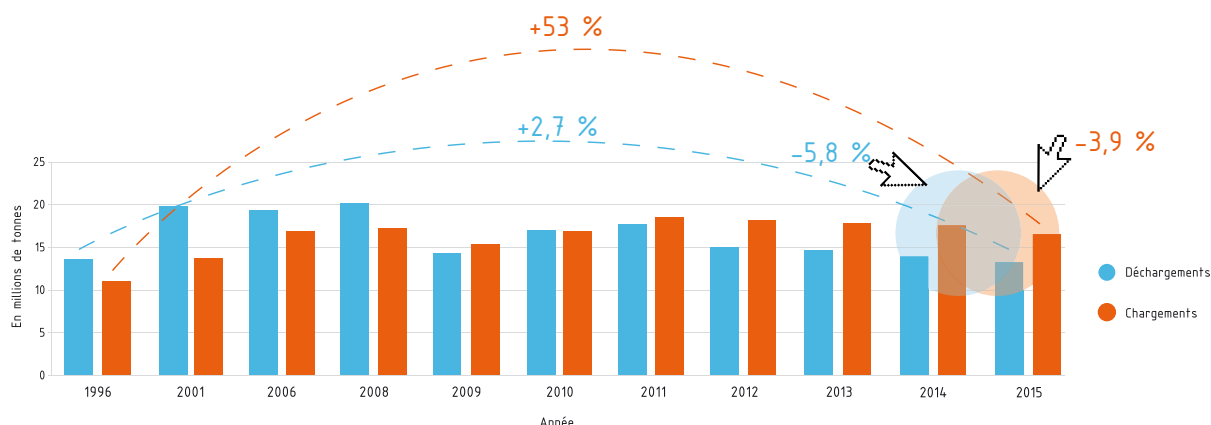


Les importations toujours en baisse et un trafic de transit record

En 2015, on constate une nouvelle baisse importante des importations wallonnes, - 6,6 % par rapport à 2014, après une diminution de - 5,7 % en 2014 par rapport à 2013. C'est la cinquième année consécutive de baisse pour les importations.

Il faut également noter le **nouveau record historique**, après celui de 2014, du trafic de transit avec plus de 12 millions de tonnes en 2015.

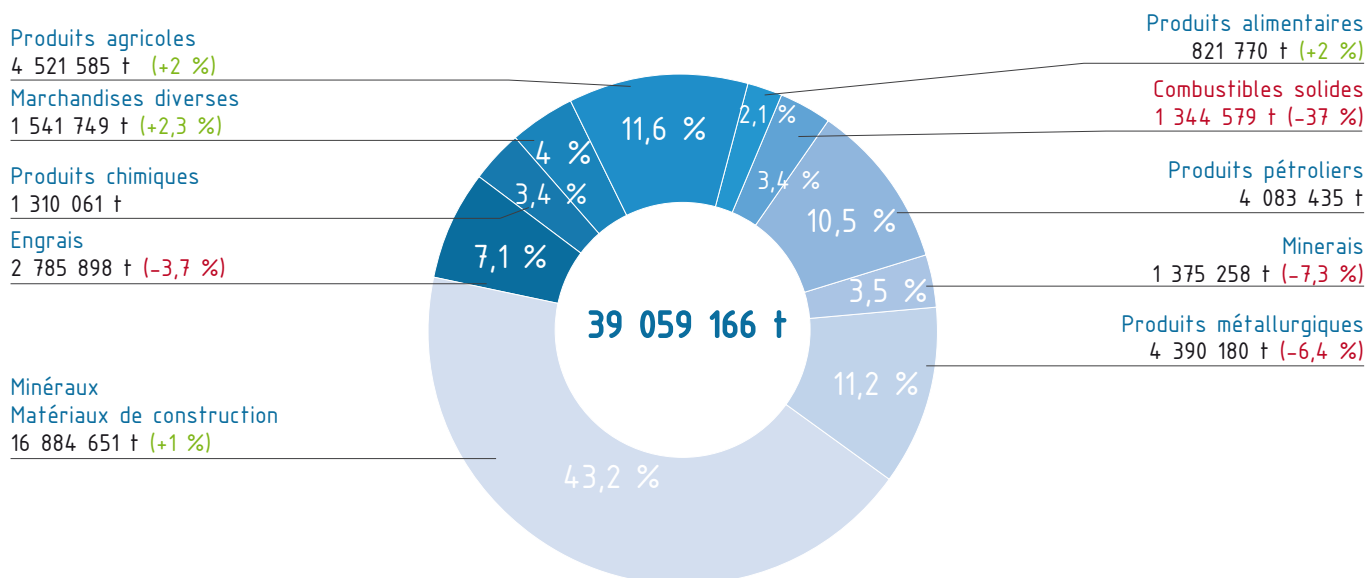
CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS DUS AU TRANSPORT FLUVIAL EN WALLONIE (EN MILLIONS DE TONNES)



Écart record entre les chargements et les déchargements (3,65 millions de tonnes)

Après une quatrième année consécutive de baisse des déchargements, l'écart entre les déchargements et les chargements atteint un nouveau record : 3,65 Mt. Entre 1996 et 2015, les chargements en Wallonie ont progressé de 53 %, alors que les déchargements ont augmenté de 2,7 % sur la même période.

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE POUR L'ANNÉE 2015 (EN TONNES)



Les combustibles solides (1,34 Mt) au plus bas et un nouveau record historique pour les produits agricoles (4,52 Mt)

Le trafic de combustibles solides est passé de 2,1 Mt en 2014 à 1,3 Mt en 2015, soit une diminution de 37 % du trafic.

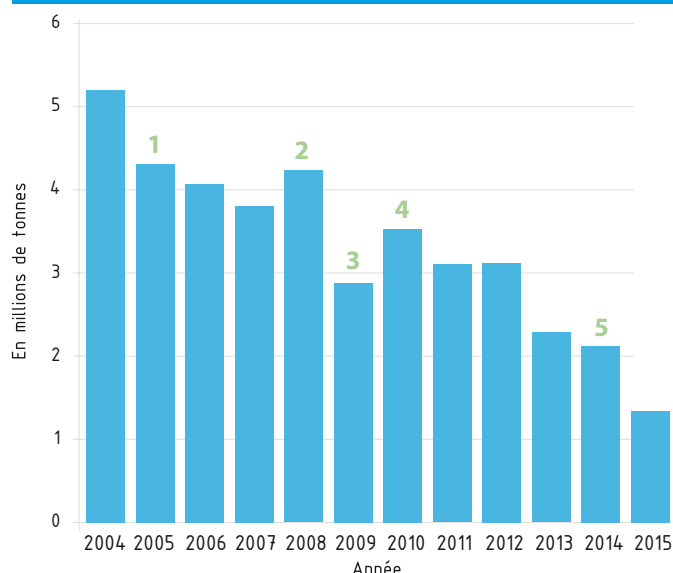
Avec 4,52 Mt transportées en 2015, les produits agricoles réalisent un nouveau record historique (après celui de 2013) et sont pour la première fois, la deuxième catégorie de marchandises transportées en Wallonie (11,6 %) derrière les minéraux et matériaux de construction (43,2 %) et devant les produits métallurgiques (11,2 %).

La progression des marchandises diverses s'explique par l'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 59 791 EVP en 2015, soit une progression de 22 % par rapport à 2014.



Nouveau record historique pour le transport de produits agricoles.
©SPW-DPVNI

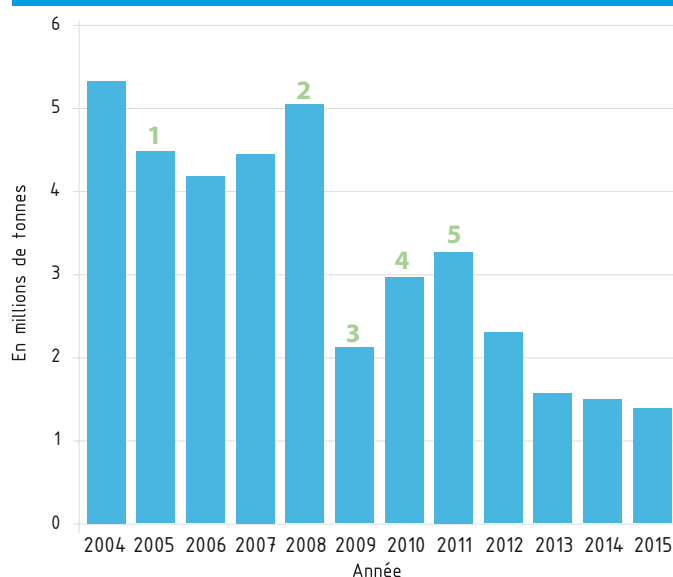
ÉVOLUTION ANNUELLE DU TONNAGE TRANSPORTÉ DE COMBUSTIBLES SOLIDES (EN MILLIONS TONNES)



Le trafic de combustibles solides est passé de 5,2 Mt en 2004 à 1,3 Mt en 2015, soit une diminution de 74 % du trafic. L'année 2015 est à nouveau marquée par une perte importante de 775 000 tonnes (- 37 %) par rapport à 2014. Cette baisse se situe essentiellement au niveau des importations de combustibles solides (- 360 000 tonnes) et des exportations (- 312 000 tonnes). Voici quelques dates clés qui permettent d'expliquer en partie ces baisses successives :

- 1 2005 : conversion de la centrale électrique des Awirs (Flémalle) en centrale biomasse (pellets de bois) ;
- 2 2008 (automne) : fermeture de la cokerie de Carsid (Marchienne) ;
- 3 2009 : arrêt des deux hauts-fourneaux liégeois et conversion de la centrale d'Amercoeur (Roux) en turbine gaz vapeur ;
- 4 2010 (mars) : relance du haut-fourneau B d'Ougrée ;
- 5 2014 (juin) : fermeture de la cokerie d'Ougrée.

ÉVOLUTION ANNUELLE DU TONNAGE TRANSPORTÉ DE MINÉRAIS (EN MILLIONS TONNES)



Quant aux minerais, ils reculent également de 74 % sur la période 2004-2015.

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

Voici quelques dates clés qui résument ces évolutions :

- 1 2005 : arrêt du haut-fourneau n° 6 de Seraing ;
- 2 2008 (février) : réouverture du haut-fourneau n° 6 de Seraing ;
- 3 2009 (mai) : arrêt des deux hauts-fourneaux liégeois ;
- 4 2010 (mars) : relance du haut-fourneau B d'Ougrée ;
- 5 2011 (octobre) : fermeture de la phase à chaud à Liège.

1,7 Mt de « nouveaux trafics » entre 2004 et 2015

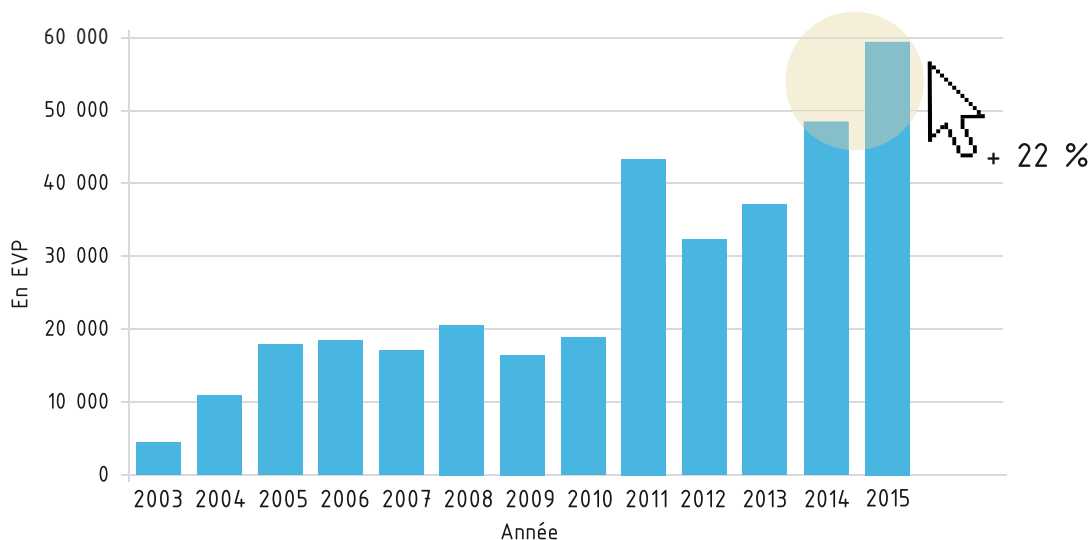
Entre 2004 et 2015, le trafic wallon a perdu 7,8 millions de tonnes de combustibles solides et de minerais suite, notamment, au déclin d'une partie de « l'industrie lourde » wallonne.

Pourtant, sur la même période, le transport fluvial en Wallonie n'affiche qu'une diminution de 6,1 millions de tonnes.

La voie navigable wallonne a donc attiré des nouveaux trafics pour un volume de 1,7 millions de tonnes entre 2004 et 2015 ! Il s'agit essentiellement de **produits agricoles**, de **produits métallurgiques** et de **marchandises diverses**.

Notons qu'en 2004, le transport fluvial en Wallonie enregistrait son record historique de 45 millions de tonnes transportées.

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

**Conteneurs : une nouvelle progression de taille !**

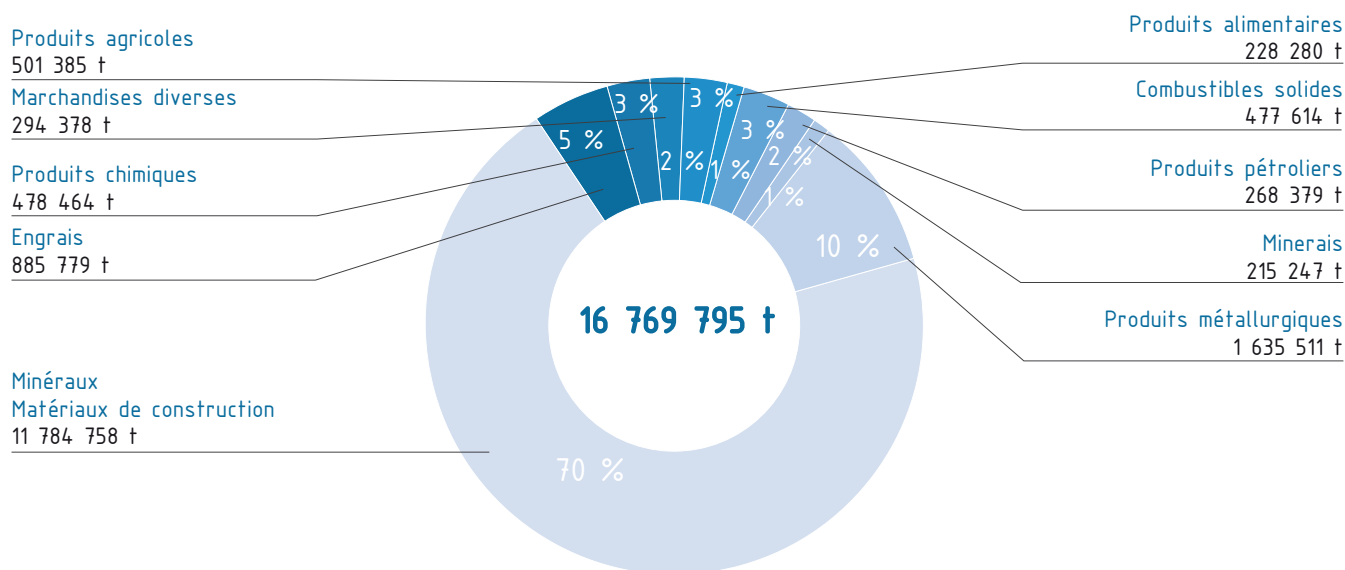
Le nombre d'EVP (équivalents vingt pieds) transbordés de ou vers la voie d'eau depuis un terminal wallon s'élève à 59 791 EVP en 2015, soit une progression de 22 % par rapport à 2014.

Cette progression consolide celle de 31 % enregistrée l'année précédente.

L'augmentation de 2015 concerne principalement le terminal de *Liege Container Terminal* (Renory), qui est passé de 28 092 EVP en 2014 à 38 865 EVP en 2015, soit une augmentation de 38 %.

Les autres terminaux wallons évoluent différemment : Ghlin (*Deschietter Logistique*) et Monsin (*Euroports Inland Terminals*) progressent respectivement de 11 % et 6 %. Le terminal de *Garocentre-La Louvière* (*Duferco Logistique*) enregistre une baisse de 23 % en 2015.

CHARGEMENTS EN WALLONIE EN 2015

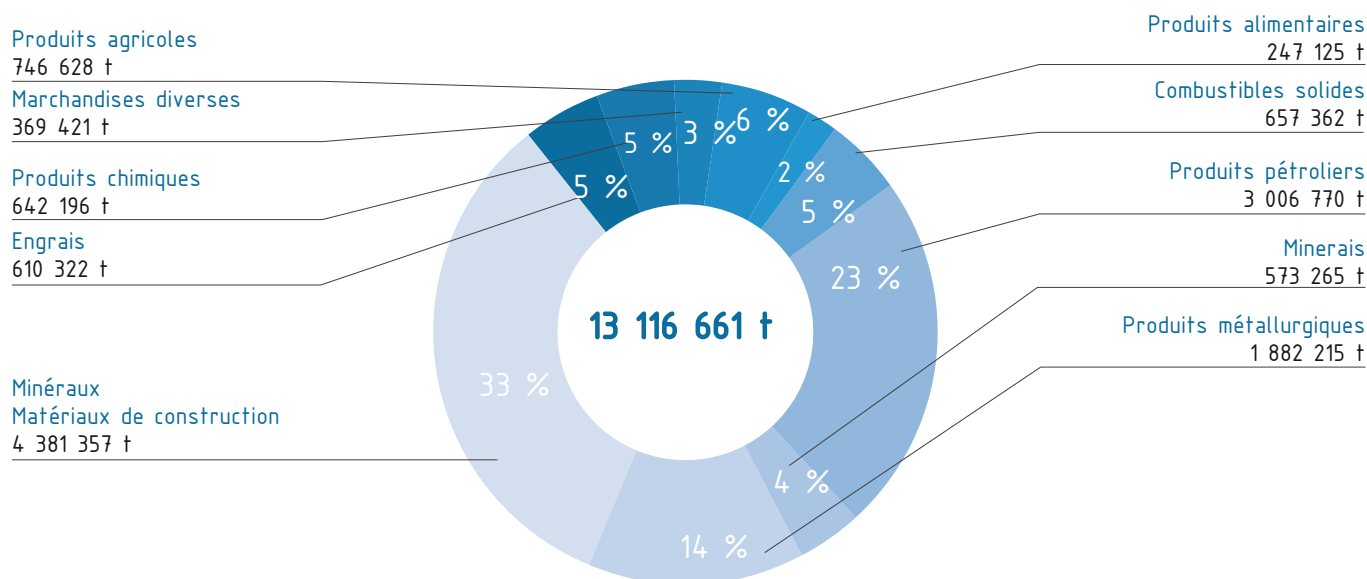
**Les Pays-Bas sont notre premier « client »**

Les minéraux-matériaux de construction (c'est-à-dire principalement le secteur carrier) représentent plus de 70 % des chargements en Wallonie !

Les principales destinations des chargements réalisés en Wallonie sont les Pays-Bas (6,5 Mt, soit 39 %), la Flandre (5,9 Mt, soit 35 %), la Wallonie (3 Mt, soit 18 %), l'Allemagne et la France (0,5 Mt, soit 3 %).

La localisation de ces chargements est la suivante : 34 % (5,7 Mt) pour les provinces de Liège et du Hainaut, 31 % (5,1 Mt) pour la province de Namur et 1 % (0,2 Mt) pour la province du Brabant wallon.

DÉCHARGEMENTS EN WALLONIE EN 2015



Les Pays-Bas sont également notre premier « fournisseur »

Les principales origines des déchargements effectués en Wallonie sont les Pays-Bas (5,1 Mt, soit 39 %), la Flandre (3,7 Mt, soit 28,5 %), la Wallonie (3 Mt, soit 23 %), la France et l'Allemagne (0,6 Mt, soit 4,5 %).

La localisation de ces déchargements est la suivante : 63 % (8,3 Mt) pour la province de Liège, 30 % (3,9 Mt) pour la province de Hainaut, 6 % (0,8 Mt) pour la province de Namur et 1 % (0,1 Mt) pour la province du Brabant wallon.

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



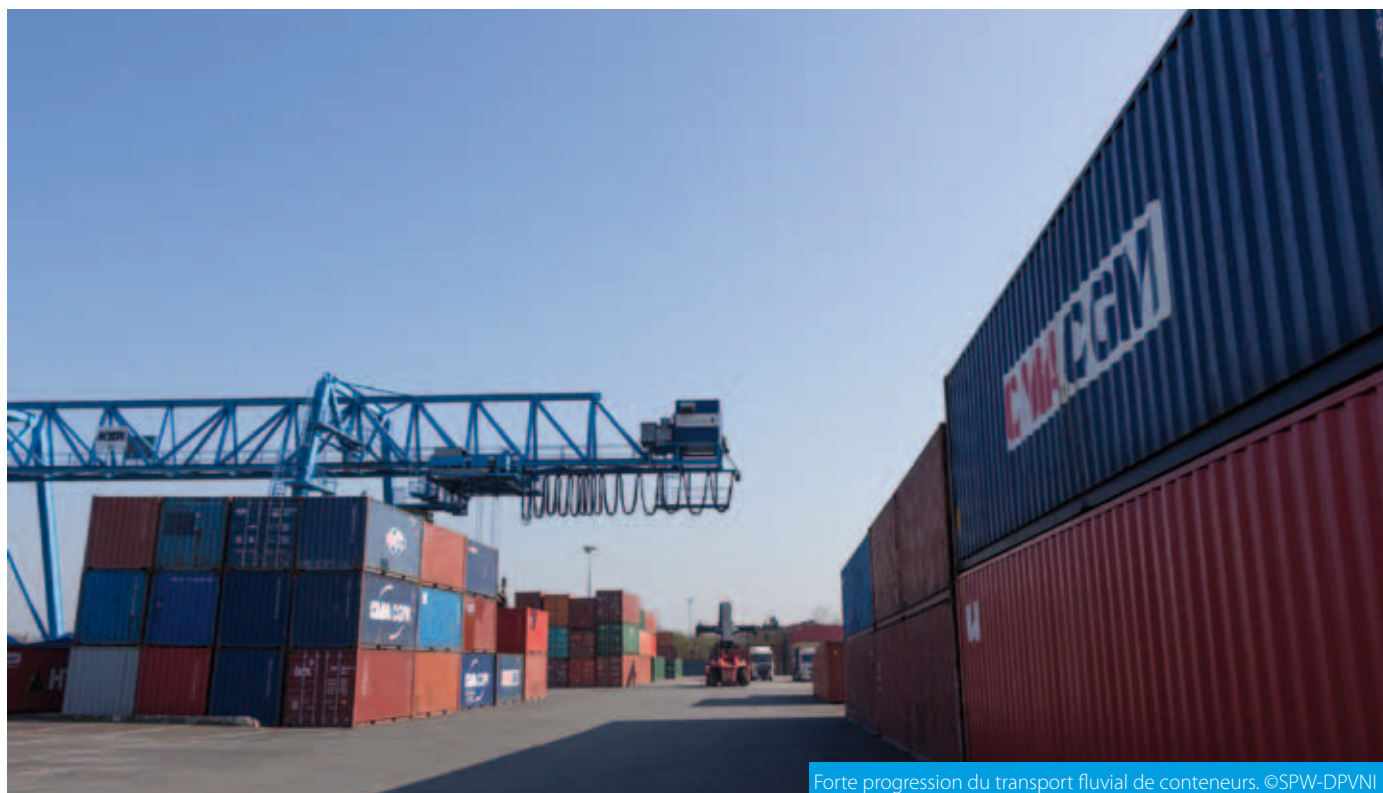
Recul presque généralisé mais record sur la Lys mitoyenne

Le tonnage transporté est en recul sur presque toutes les voies navigables wallonnes, excepté sur le Haut Escaut où il est stable.

Quant au tonnage fluvial sur la Lys mitoyenne à Comines, il enregistre un nouveau record historique (après celui de 2014) avec plus de 5,15 millions de tonnes, soit l'équivalent d'un charroi **d'environ 200 000 camions par an !**

COMPARAISON AVEC LES GESTIONNAIRES VOISINS

Gestionnaires de réseau	Km de voies navigables	Tonnage 2015 (Mt)	Variation 2014 / 2013
Service public de Wallonie	450	39,06	- 2,8 %
Waterwegen & Zeekanaal (Flandre)	773	31,84	- 0,4 %
NV De Scheepvaart (Flandre)	316	35	/
Voies navigables de France	5 110	54	- 5 %
Rijkswaterstaat (Pays-Bas)	6 104	365 (2014)	+ 3 %
Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Allemagne)	7 728	228,5 (2014)	+ 0,7 %



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



Le transport de combustible solide à son plus bas niveau ! ©SPW-DPVNI

An aerial photograph of a port facility. A long, covered pier with a grey roof and white support pillars extends into a dark river. Several barges are moored along the pier. The pier's deck is light-colored with yellow markings. In the background, a residential area with houses and trees is visible, along with a grassy field. The sky is clear and blue.

(Ports
autonomes
wallons)



(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 2015 un trafic fluvial de 5 389 272 tonnes, un trafic stable par rapport à 2014 !

Travaux d'infrastructures réalisés en 2015

Équipement de la zone portuaire de Bonne-Espérance à Moignelée

La construction d'un mur de quai de 130 mètres (rive gauche de la Sambre) s'est déroulée de mi-mars à fin septembre 2015. S'en sont suivies la construction de la voirie d'accès et l'équipement en eau, électricité et moyens de télécommunication, ainsi que la déviation du RAVeL. Ces travaux se sont terminés au premier trimestre 2016. Ils seront suivis par une seconde phase de réhabilitation par la SPAQuE, en vue d'augmenter l'offre de terrains disponibles dans la zone portuaire.

L'investissement représente un montant total de près de 3,5 millions d'euros, dont environ 1,265 million pris en charge par l'Europe dans le cadre des fonds *Feder*. Il permet de mettre dès à présent une dalle de 30 000 m² et environ 1,5 ha de terrains à la disposition d'entreprises utilisatrices de la voie d'eau, surface qui devrait être portée à près de 4,5 ha dans le futur.

Travaux d'infrastructures en cours

Tourisme fluvial

Le maintien en place de la capitainerie de Jambes durant la période hivernale nécessite l'adaptation de ses dispositifs d'amarrage afin qu'ils supportent des périodes de plus hautes eaux. Ces travaux ont été réalisés début 2016 pour un montant de près de 50 000 euros.

D'autre part un aménagement intégré de la zone de parc du port Henri Hallet est entrepris en vue de lui conférer une attractivité nouvelle à l'égard des plaisanciers et touristes, et ce, sans oublier les riverains et voisins.

Réhabilitation d'un site désaffecté à Franière

Le site de *La Boulonnerie* à Franière est en passe d'être réhabilité, de nouveaux projets d'urbanisation étant prévus à cet endroit. Grâce à un subside du SPW « Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie » dans le cadre du programme SAED¹, les travaux devraient débuter dans le courant du 1^{er} semestre 2016.

Budget estimé : 205 000 euros.

Réhabilitation d'anciens sites d'activité industrielle

Les projets de dépollution et de réhabilitation des zones portuaires de Seilles et de Sclaigneaux sont menés par la SPAQuE. Ceux-ci offriront aux investisseurs la possibilité de se développer sur deux terrains de grande qualité dans le courant de l'année 2016.

Perspectives de développement

Floriffoux

L'aménagement d'un quai permettant le transbordement de produits pétroliers et combustibles verra les premières étapes de sa concrétisation dans un futur proche. Son exploitation entraînera, dans les statistiques globales du Port autonome de Namur, une diversification des matières transportées.

Budget estimé : 4 000 000 d'euros dans le cadre de la programmation européenne RTE-T.

Sambreville

Souhaitant assurer l'exploitation du quai présent en bordure



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

Construction d'une nouvelle zone portuaire à Moignelée, le long de la Sambre. ©SPW-Voies hydrauliques de Namur

¹ SAED : sites d'activité économique désaffectés.

du site de *Saint-Gobain*, le PAN participe à la réflexion sur le redéploiement économique de cette zone.

Seilles

Accueil d'une importante entreprise de traitement des métaux non-ferreux avec exportation de produits via la voie d'eau jusqu'Anvers, puis vers la Chine.

Acquisition de terrains

La recherche de terrains connectés à la voie d'eau (la Sambre et la Meuse) se poursuit dans le but d'aménager des zones de transbordement.

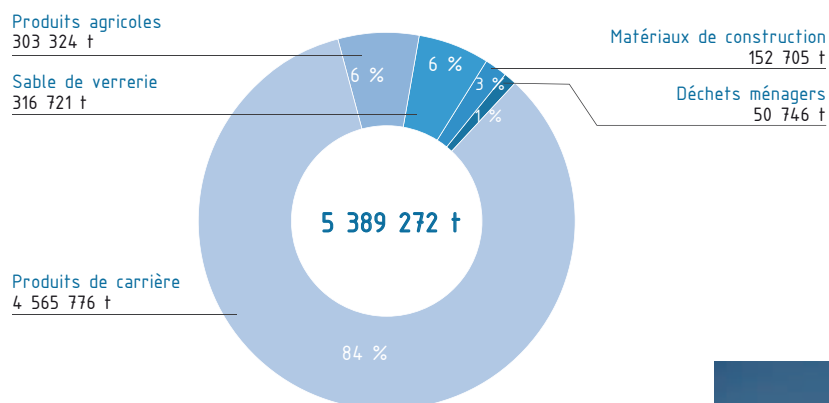


Le PAN en quelques chiffres :

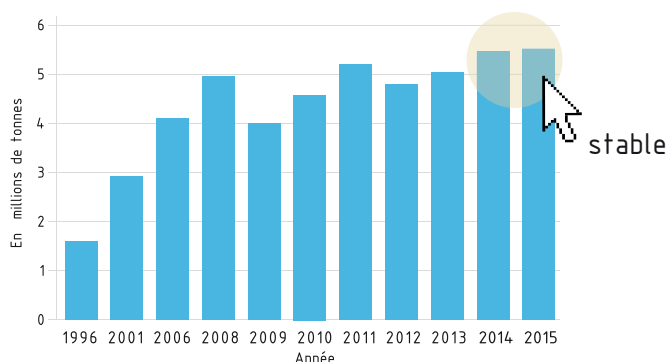
- 25 zones portuaires et 9 km de quai ;
- 160 hectares ;
- 3 darses : Auvelais, Malonne, Vezin ;
- 1 plateforme bimodale à Auvelais ;
- tonnage voie d'eau : 5 389 272 tonnes en 2015.

Transport de fil machine sur la Sambre. ©Stéphane Coupé

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2015



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN



Zone portuaire de Marche-les-Dames. ©André Bertrand

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

Une année difficile pour le trafic fluvial

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 2015, le PACO enregistre un tonnage fluvial de 5,9 millions de tonnes, soit une diminution de 7 % par rapport à 2014.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2015

Plateforme bimodale de Vaulx (Tournai)

Les travaux de la phase 2 (conteneurs et pièces indivisibles) de la plateforme bimodale de Vaulx se sont terminés le 11 mars 2015. Budget : 3 millions d'euros.

Zone portuaire de Ghlin-Baudour sud

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest réalise une extension de cette zone portuaire. Grâce au concours de l'intercommunale de développement économique *IDEA*, cette zone bénéficiera d'un raccordement ferroviaire et deviendra ainsi trimodale dans le courant de l'année 2016. Budget : 2,9 millions d'euros.

Développements à venir

Quai de Manage

Réfection du quai existant et développement de la zone d'activités économiques de Manage nord, dite du *Gibet*, par l'*IDEA*.

Zone portuaire de Pecq

Développement d'une nouvelle zone de 4,5 hectares, dédiée

à l'activité agro-alimentaire (*Cosucra, Escaut Silos, Huilerie Vandeputte et Dufour*) en collaboration avec l'intercommunale de développement économique *IDETA (TEN-T + Feder)*. Budget global : environ 7,5 millions d'euros.

Familleureux

Le projet consiste en la construction d'un appontement pour le chargement de petits bateaux.

Comines

Construction d'une plateforme bimodale au Pont Rouge avec le soutien des fonds *Feder*.

Nouvel utilisateur

L'entreprise *Van Gansewinkel*, active dans le traitement des déchets, a débuté des activités fluviales à Seneffe.

Trafic conteneurs en hausse

Le nombre d'EVP (équivalents vingt pieds) transbordés vers la voie d'eau à *Garocentre* et à Ghlin s'élève à 17 213 EVP pour l'année 2015, soit une progression de 3 % par rapport à 2014.

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

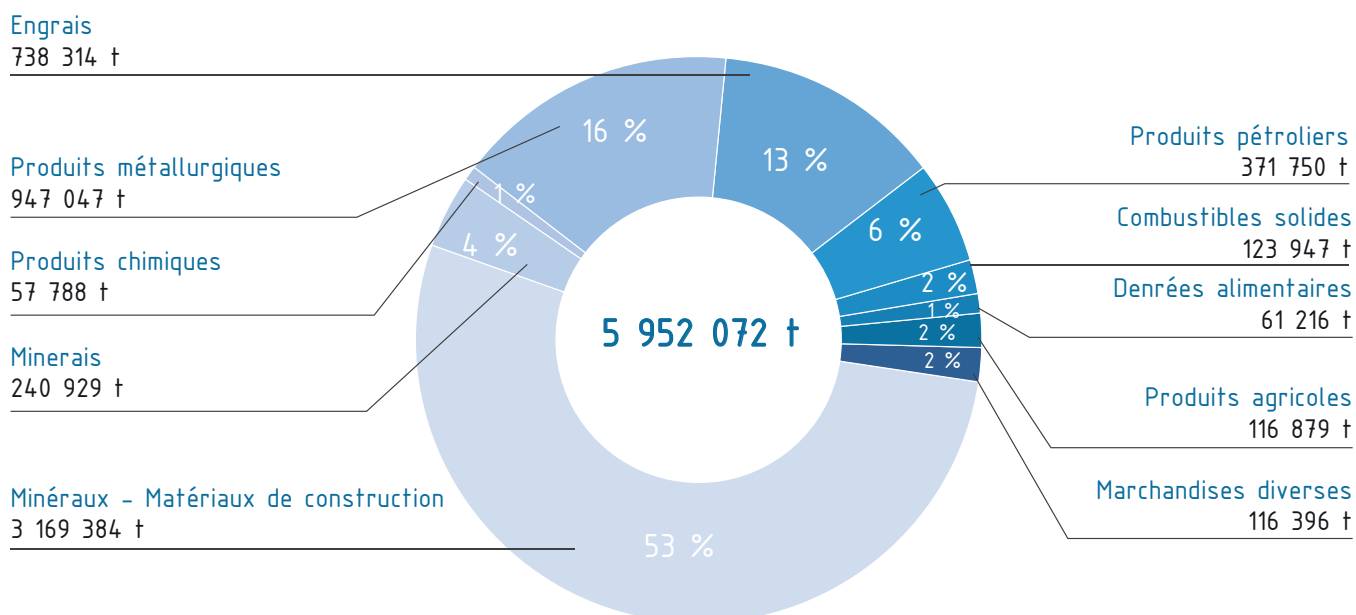
Directrice : Catherine Maheux
Rue Mercure, 1
B-7110 Houdeng-Goegnies
Tél. : +32 (0)64 23 67 00
Fax : +32 (0)65 82 49 60
Mél : info@le-paco.be
www.le-paco.be



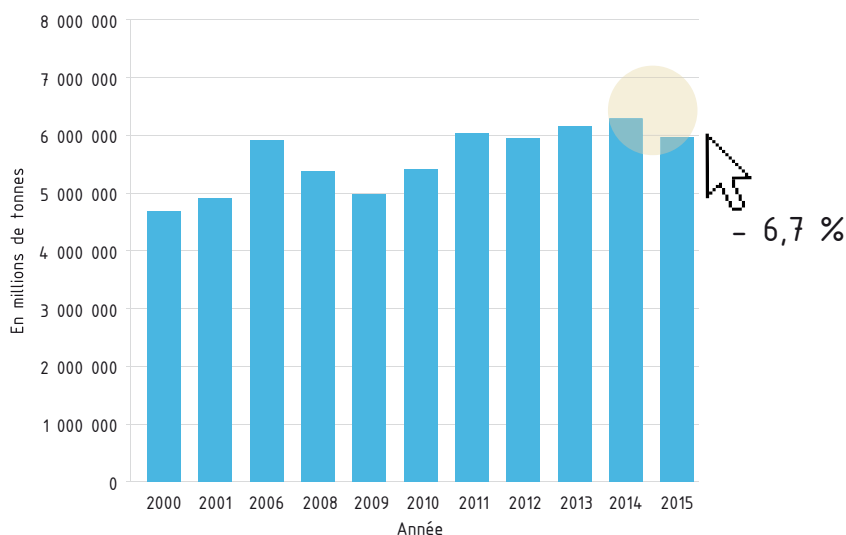
Darse sud de Ghlin. ©FP2



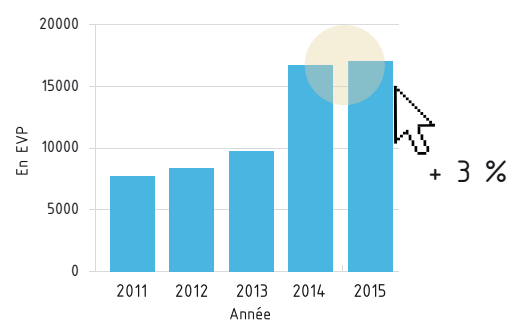
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2015



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP TRANSPORTÉS ENTRE LES TERMINAUX DE GHLIN ET GAROCENTRE (DEPUIS OCTOBRE 2013) ET LES PORTS MARITIMES DE ZEEBRUGES ET ANVERS



(Le Port autonome de Charleroi)

De multiples projets d'infrastructures

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 2015, le trafic fluvial du PAC atteint 1 541 968 tonnes, soit une diminution de près de 9 % par rapport à 2014.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2015

Aménagement de la zone portuaire du Grand Ban à Farciennes (projet Écopole)

Réalisation de deux giratoires et d'une voirie de liaison.
Coût des travaux : 5,65 millions d'euros.
Suite à l'assainissement du site par la SPAQuE, 20 hectares de terrains sont désormais disponibles et proposés à la concession.

Plateforme multimodale (Montignies-sur-Sambre)

Aménagement d'une aire de stockage.
Coût des travaux : 800 000 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 Landelies

Allongement du quai existant pour la concession Calcaires de la Sambre.
Budget estimé : 350 000 euros.

Zone portuaire de Couillet (anciennement TRB)

Réalisation d'une aire de stockage pour la concession Euroports.
Budget estimé : 1 200 000 euros.

Zone portuaire de Pont-de-Loup

Aménagement d'aires de stockage pour la concession Euro-Services.
Budget estimé : 800 000 euros.

Développements

Lannutti développe le rail à Charleroi

La plateforme multimodale de Charleroi a été choisie comme principal hub ouest-européen par la société Lannutti. La première concrétisation de cet accord a été l'ouverture d'une

nouvelle ligne ferroviaire vers l'Italie à raison de 5 trains par semaine. Cette nouvelle ligne a été inaugurée le 19 février 2016 en présence de Messieurs Paul Magnette, Bourgmestre de Charleroi et Sergio Chiamparino, Président de la région du Piémont.

Nouveaux trafics

Transport fluvial de palettes

La société Coeck, qui concentre son activité dans la production et distribution de matériaux de construction, utilise le transport fluvial pour acheminer des palettes de blocs, de Niel vers Montignies-sur-Sambre. Les palettes sont ensuite livrées par camion vers les chantiers situés en ville basse de Charleroi (projet *Rive gauche*). Un nouveau type de trafic pour le port !

What else ?

Amélioration environnementale

Depuis 3 ans, le PAC développe des actions en faveur de l'amélioration environnementale et paysagère de ses sites portuaires :

- volonté de pratiquer une gestion différenciée des espaces non concédables ;
- ensemencement de talus avec un mélange pour prairie fleurie ;
- plantation de plants forestiers indigènes et mellifères.

Tourisme fluvial à Charleroi

Le port de Charleroi vise à diversifier son activité notamment en soutenant le tourisme fluvial. À ce titre, un port de plaisance devrait voir le jour face à la gare de Charleroi.



Plan d'aménagement de la zone portuaire du Grand Ban. ©PAC.



Déchargement de palettes de blocs à Montignies-sur-Sambre. ©Caccioppoli



Le PAC en quelques chiffres :

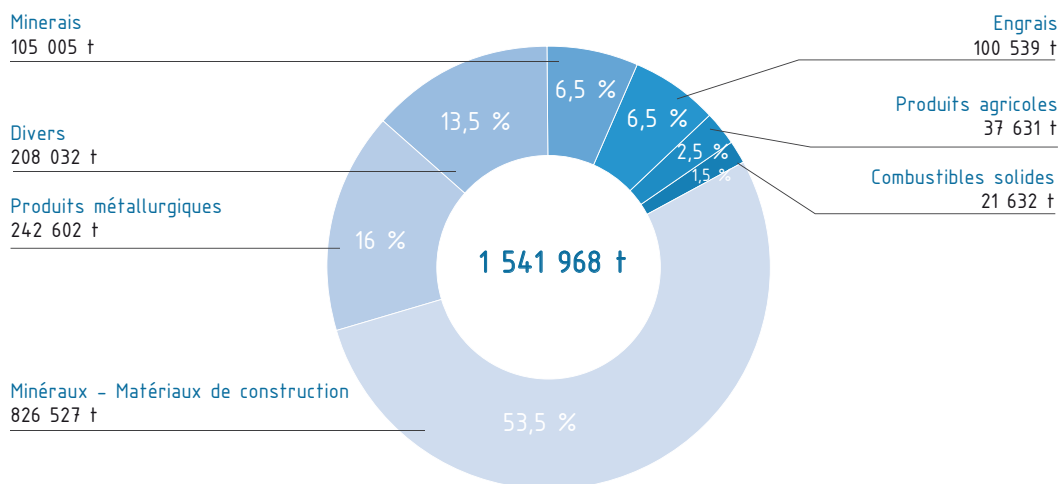
- 29 zones portuaires et 8 km de quai ; - 430 hectares ;
- 3 darses, 1 tire à terre ;
- 1 plateforme multimodale : *Centre logistique de Charleroi (CLC)*
8 000 unités intermodales en 2015 ;
- tonnage voie d'eau : 1,54 millions de tonnes en 2015 (-8,6 %) ;
- tonnage eau-rail-route : 5,07 millions de tonnes en 2015 (-0,8 %).

Port autonome de Charleroi (PAC)

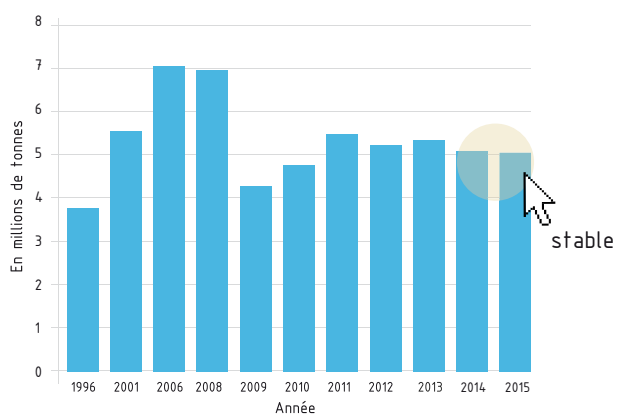
Directeur : Dirk De Smet
Rue de Marcinelle, 31
B-6000 Charleroi
Tél. : +32 (0)71 31 96 33
Fax : +32 (0)71 32 44 57
Mél : info@charleroi.portautonome.be
www.charleroi.portautonome.be

Portique rail-route au Centre Logistique de Charleroi. ©PAC

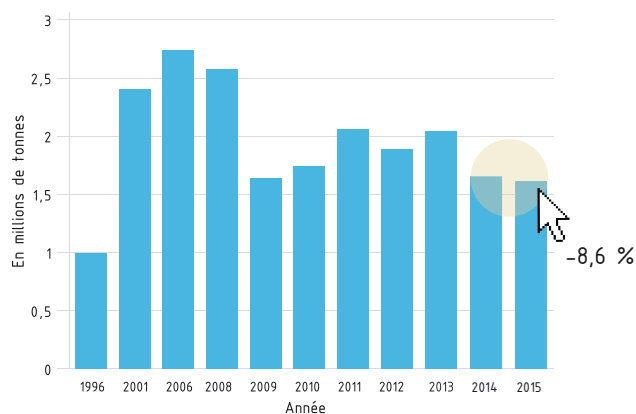
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2015



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 2015 un trafic fluvial de 14 594 172 tonnes (+ 8 %).

Travaux d'infrastructures réalisés en 2015

Aménagement de la plateforme Liège Trilogiport

Les travaux de construction et d'aménagement de la plateforme multimodale *Liège Trilogiport* ont démarré le 28 juin 2013. La plateforme multimodale Liège Trilogiport et la quatrième écluse de Lanaye ont été inaugurées le 13 novembre 2015.

Budget : 43 millions d'euros.

Zone portuaire de Renory

- Travaux de remplacement de la voie ferrée et du revêtement adjacent ;
- Réparation du mur de quai endommagé ;
- Réparation du revêtement du terminal à conteneurs ;
- Adjudication : 1 105 383 euros.

Travaux d'infrastructures en projet

Divers travaux sur certaines zones portuaires (réparations d'avales, modifications de bollards, travaux électriques, installation de pylônes d'éclairage publics, réfection des quais, aménagements de merlons...) sont prévus au budget 2016 et représentent un montant global de 970 000 euros pris en charge par le Port autonome de Liège et subsidiés en partie par le Service public de Wallonie.

Développement commercial

Liège Trilogiport, la plateforme multimodale située le long du canal Albert, bénéficiera :

- d'un terminal à conteneurs (15 hectares) géré par *DP World* ;
- d'une zone logistique gérée par *D.L. Trilogiport Belgium*

(30 hectares) et *WDP* (10 hectares) ;

- de terrains portuaires (22 ha) encore disponibles.

Véritable « futur village logistique au cœur de l'Europe », *Liège Trilogiport* a pour objectif d'attirer des entreprises utilisatrices de la voie d'eau et des grands centres de distribution européens présentant une activité à haute valeur ajoutée et génératrice de nombreux emplois nouveaux.

Nouveaux trafics fluviaux

Le PAL est constamment à la recherche de nouveaux trafics en vue de compenser les pertes de trafic liées à la sidérurgie. Dans ce cadre, la parfaite collaboration avec l'*AWEX* et *ArcelorMittal* a permis d'identifier très rapidement de nouveaux concessionnaires pour le site laissé libre suite à la fermeture d'*Oxybel*, la filiale d'*ArcelorMittal* spécialisée dans le découpage des tôles.

Les sociétés *TRH*, *THL Toitures*, *Inter Découpe* et *Envisan* développent de nouveaux trafics et génèrent de nouveaux emplois.

La remise en gestion au Port autonome de Liège du quai utilisé par *CBR* au Port de Lixhe, induit également de nouveaux trafics voie d'eau pour le port.

What else ?

De nombreux développements ont eu lieu au port pétrolier de Wandre. La *Compagnie Pétrolière Liégeoise* vient de reprendre l'ancien site *Belgomazout* pour y effectuer un stockage APETRA (réserve stratégique de l'État).

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



La plateforme Liège Trilogiport. ©SPW-DPVNI

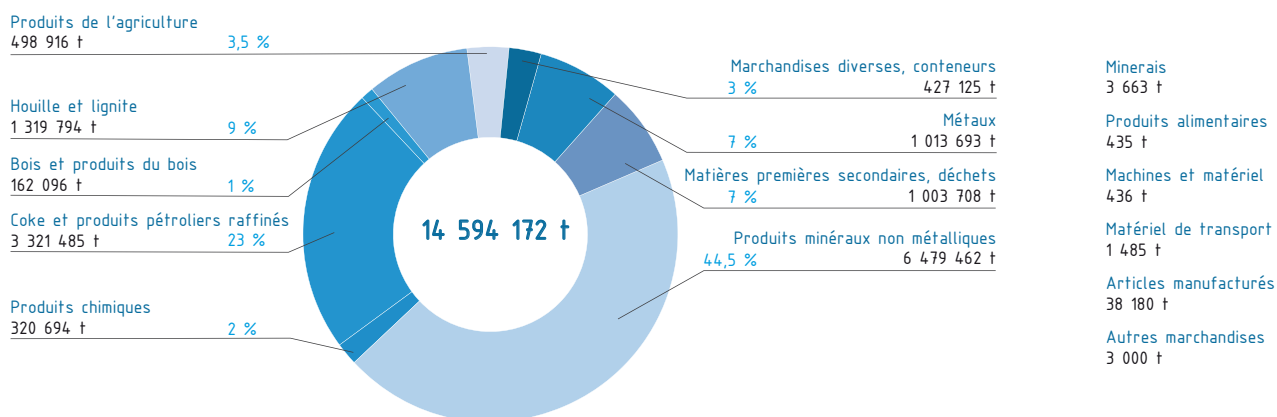


Le PAL en quelques chiffres :

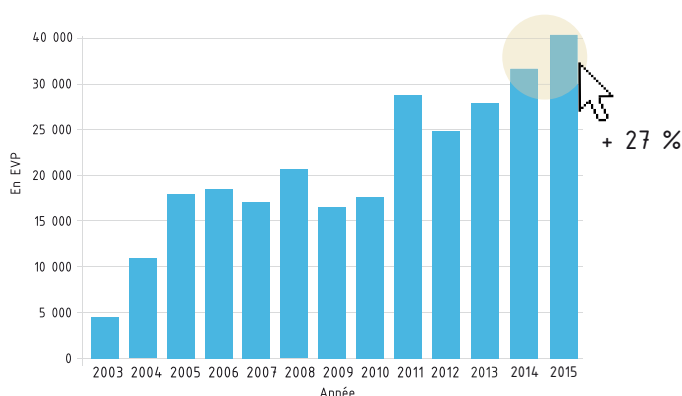
- 32 zones portuaires et 26 km de quai ;
- 370 hectares ;
- 3 darses (darse couverte incluse) ;
- 4 plateformes multimodales (Semeries, Renory, Monsin et Liège Trilogiport) ;
- 40 665 EVP (+ 16 %) manutentionnés (voie d'eau) en 2015 ;
- tonnage voie d'eau : 14 594 172 tonnes en 2015 (+ 8 %) ;
- tonnage eau-rail-route : 19 822 944 tonnes en 2015 (+10 %) ;
- chiffre d'affaires : 3 990 723 euros (+ 6,82 %).

Zone portuaire d'Hermalle-sous-Huy. ©SPW-DPVNI

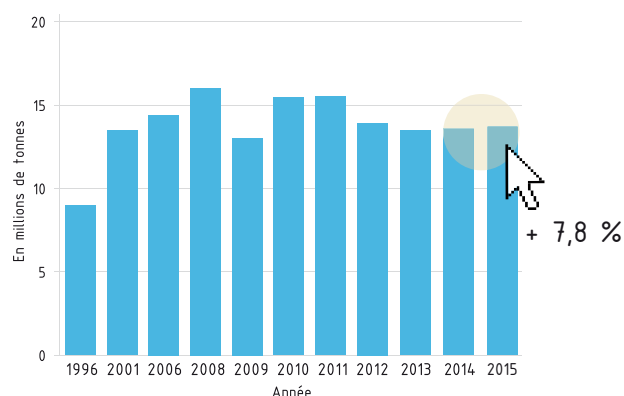
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2015



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP TRANSPORTÉS ENTRE LIÈGE ET ANVERS



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL





(Entreprises
et batellerie)



(Problème de mobilité ? Livrez vos palettes par la voie d'eau !)

Roosens Bétons expédie ses palettes de blocs vers Bruxelles par bateau

Roosens Bétons est une société familiale implantée dans la région du Centre (Seneffe) depuis près de 100 ans. Elle fabrique différents produits en béton dont des blocs. L'entreprise est également présente à Liège (Bétorix), à Charleroi (Conforbétón) et depuis 15 ans en Pologne.

Constat de mobilité

Les difficultés de circulation sur le réseau routier belge augmentent et l'accessibilité aux grandes villes pose un réel problème. Bruxelles est d'ailleurs dans le top 3 des villes les plus embouteillées d'Europe et le coût de cette congestion en Belgique est estimé entre 3,5 et 7 milliards d'euros par an par l'OCDE¹.

La solution Roosens Bétons : le bateau

« Roosens Bétons produit des matériaux de construction faiblement émetteurs de CO₂, soit 91,17 Kg de CO₂ par tonne de béton. Nous souhaitons dès lors trouver une solution logistiquement fiable, économique et écologique pour livrer nos produits vers Bruxelles. L'option voie d'eau s'est rapidement imposée » explique Danny Roosens, Administrateur délégué du groupe Roosens.



Chargement de palettes de blocs de béton au quai de Manage.
©Mathilde Avaert-Roosens Béton

Passage à l'acte !

Le 8 octobre 2015, l'entreprise a chargé son premier bateau, le *Zulu 1*, avec 250 palettes de *staboblocs* pour livrer le chantier de construction du futur *shopping district Docks* à Bruxelles. Entre octobre 2015 et février 2016, l'entreprise a expédié 4 bateaux vers Bruxelles (environ 1 000 palettes de blocs), soit pour le chantier *Docks*, soit vers des négociants de matériaux de construction.

Concept logistique

Roosens Bétons travaille avec l'entreprise *Blue Line Logistics* qui a fait construire deux nouveaux bateaux spécialement étudiés pour le transport de palettes. Il s'agit de deux catamarans de 50 mètres de longueur, d'une capacité de 300 tonnes et équipés d'une grue mobile pour les manutentions. Cela permet au bateau de charger ou décharger ses palettes de façon autonome. Les chargements se déroulent actuellement soit sur le quai de Strépy-Bracquegnies, soit sur celui de Manage, avec un pré-acheminement camion. Les déchargements se font sur différents quais à Bruxelles, selon la destination finale des palettes.

Bilan

Après ces premières livraisons par bateau, Danny Roosens se montre complètement satisfait : « Le transport fluvial se montre effectivement fiable, économique et écologique. Chaque bateau nous permet d'éviter 10 camions sur les routes et de diminuer par 3 les émissions de CO₂ dans l'atmosphère (1 439 kg de CO₂ pour le bateau contre 4 319 kg de CO₂ pour la route) ».

Projets

Aujourd'hui, l'entreprise étudie des livraisons de palettes par bateau vers Liège et le nord de la France. Roosens Bétons a sollicité le Port autonome du Centre et de l'Ouest pour l'aménagement d'une infrastructure légère, permettant le chargement de palettes derrière son usine située à Familleureux. Celle-ci permettrait d'éviter la rupture de charge, obligatoire pour l'instant, et donc d'améliorer encore la compétitivité économique du transport fluvial !

Pierre Warnier

1 bateau
= 10 camions
= 3 X moins de CO₂

¹L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) a pour mission de promouvoir les politiques qui amélioreront le bien-être économique et social partout dans le monde.

(Knauf innove à nouveau dans le transport fluvial)

Le 1^{er} industriel wallon avec des palettes sur la voie d'eau persiste et signe !

La société Knauf à Engis est spécialisée dans la fabrication de plâtre pour le parachèvement de bâtiment. En 2000, le groupe Knauf était la première entreprise à transporter un produit semi-fini en vrac (plâtre) par voie d'eau, grâce à un tout nouveau bateau construit spécifiquement pour ce produit.

Nouvelle infrastructure

En 2013, après plusieurs essais de livraisons de palettes par bateau, l'entreprise décide d'investir dans une infrastructure dédiée au chargement de palettes. Elle construit notamment un ascenseur à palettes (breveté) qui permet de charger des palettes sur bateau en toute sécurité, malgré l'important dénivelé entre le niveau de la Meuse et le quai à Engis.

Deux formules de chargement différentes

L'entreprise charge ses palettes de plâtre dans différents bateaux affrétés par des clients (Coeck, Celis) à l'aide de deux chariots élévateurs : un sur le quai qui dépose les palettes par deux sur l'ascenseur tandis que le second, situé dans la cale, les récupère et les range dans le bateau.

Knauf travaille également avec la société Shipit, propriétaire du

bateau l'Oorderdam, un bateau de 86 m de long, équipé d'une grue mobile. Ce bateau permet de transporter 1 200 palettes, soit 1 400 tonnes de produits, et de les manutentionner de manière autonome.

Près de 40 000 tonnes de palettes livrées par bateau

En 2014, l'année suivant la construction de son ascenseur, l'entreprise optimise les flux vers ses sites internes et les clients. Elle expédie 25 000 tonnes de produits palettisés !

En 2015, elle charge plus de 38 000 tonnes de produits palettisés par bateau vers Bruxelles, la Flandre et les Pays-Bas.

Une première initiative en Wallonie qui a permis en 2015, une réduction d'environ 1 400 camions sur notre réseau routier !

Pierre Warnier

En 2015,
38 000 tonnes
de produits
palettisés sur la
voie d'eau



Chargement de palettes via un ascenseur et des chariots élévateurs. ©Knauf



Chargement de palettes de plâtre via un bateau auto-chargeant. ©SPW-DPVNI

(La société Coeck)

« Un pionnier » du transport fluvial de palettes en Belgique

Coeck sa est une société familiale implantée à Niel, près d'Anvers, et fondée en 1929. L'entreprise fabrique des produits en béton et distribue des matériaux de construction et de finition.

Transport de produits en vrac, expéditions et approvisionnements en palettes, plateforme de distribution : la société Coeck utilise la panoplie complète du fluvial !

Le fluvial, un choix stratégique

« Le secteur de la construction est de plus en plus sensible à la notion d'écologie et de durabilité, de manière globale, mais aussi en matière de transport. Par ailleurs, le coût du transport routier est à la hausse : congestion importante et croissante, prix de l'énergie et taxation kilométrique. C'est pourquoi la croissance durable de notre entreprise est devenue un axe stratégique de développement, y compris dans le volet logistique ! » explique Thomas Coeck, Directeur de Coeck sa.

Développements fluviaux

L'entreprise décharge depuis longtemps une partie importante de ses matières premières en vrac par bateau. Depuis 7 ans, l'entreprise reçoit des produits palettisés par bateau. Pour ce faire, elle a notamment dû investir dans la construction d'un nouveau quai en partenariat avec *Waterwegen & Zeekanaal*, le gestionnaire local du réseau fluvial flamand. Depuis 2013, Coeck sa vient également chercher en Wallonie plusieurs dizaines de milliers de tonnes par an de produits palettisés via bateau chez Knauf à Engis et CBR à Lixhe.

Livraisons fluviales pour le chantier Rive gauche à Charleroi

Entre fin 2015 et mars 2016, l'entreprise a livré 2 500 tonnes (environ 2 000 palettes) de blocs de béton par bateau au chantier *Rive gauche* à Charleroi. Les expéditions fluviales depuis Niel vers Montignies-sur-Sambre se font en un jour de navigation, via le bateau *Saphir*, un bateau de 1 200 tonnes (avec un système de deux chariots élévateurs). Les livraisons finales vers le chantier se font par camion.

Nouveau projet

« Nous envisageons d'utiliser le quai de Montignies-sur-Sambre comme plateforme logistique qui serait alimentée par bateau avec différents types de produits. Cela nous permettrait ensuite de livrer nos clients locaux par camions à la demande » nous confie enfin Thomas Coeck.

Pierre Warnier



Déchargement de palettes de blocs de béton à Montignies-sur-Sambre. ©Caccioppoli



Plusieurs
dizaines de
milliers de tonnes
de produits
palettisés via
bateau chaque
année

Chargement de sacs de ciment à Lixhe. ©CBR

(Enquête de satisfaction auprès des chargeurs en Wallonie)

Une extension des horaires de manœuvres des ouvrages d'art plébiscitée !

Pour être mieux à l'écoute de ce secteur économique, la DPVNI a lancé une enquête de satisfaction auprès des « chargeurs » actifs en Wallonie, qui aborde divers thèmes relatifs au transport fluvial.

Objectifs

Identifier le plus précisément possible les besoins actuels et futurs des chargeurs, de manière à pouvoir mieux les rencontrer. Recenser leurs avis sur la qualité des différents services du SPW « Mobilité et Voies hydrauliques » : communication et exploitation, entretien, modernisation de notre réseau fluvial wallon, afin de nous aider à améliorer l'efficacité de ces prestations.

Engagements de la DPVNI

Toutes les informations récoltées ont été traitées confidentiellement et globalement. Les résultats obtenus sont intégrés dans des **rapports et propositions concrètes aux autorités**. Les participants et le secteur sont informés des suites de ces démarches.

Méthodologie

Le 28 octobre 2015, la DPVNI a envoyé par courriel l'enquête de satisfaction auprès de 275 utilisateurs actifs de la voie d'eau : industriels, prestataires logistiques et affréteurs. L'enquête a été clôturée le 10 décembre 2015, et une synthèse générale a été envoyée aux répondants le 16 décembre 2015.

Résultats et représentativité des réponses

Septante entreprises différentes ont répondu de manière complète à l'enquête. Tandis que 27 formulaires incomplets n'ont pu être comptabilisés dans les résultats.

Le tonnage cumulé des 70 réponses représente plus de 20 millions de tonnes (dont 14 millions pour les industriels) couvrant l'ensemble des types de matériaux. Il s'agit donc de résultats largement représentatifs du secteur.

Quelques éléments clés de cette enquête

Parmi les mesures proposées aux chargeurs pour développer le transport fluvial au sein de leur entreprise en Wallonie, voici leurs trois préférences : l'extension des horaires de manœuvre des ouvrages d'art, l'amélioration de la fiabilité des ouvrages et le dragage.

Pierre Warnier

Les résultats de cette enquête sont téléchargeables sur notre site : <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> via les onglets : -> Promotion et Intermodalité -> Transport fluvial -> Études



- horaires de manœuvre
- fiabilité des ouvrages
- dragage

©SPW-DPVNI

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

La Wallonie soutient le secteur fluvial et intermodal !

Développer le transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie, et y pérenniser une flotte de navigation intérieure performante, voici les deux objectifs poursuivis par les Plans wallons successifs.

Rétroactes

En 1996, l'Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN)¹ 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 (DGEE)² et le cabinet du Ministre wallon de l'Économie. Ce *Plan wallon* a évolué, pour en 2008, être étendu aux investissements ferroviaires, et se transformer en *Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route*.

En 2014, vu son succès et sa pertinence, une cinquième version du *Plan wallon* a vu le jour et couvre la période 2014-2020.

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

Le Plan wallon entre 1996 et 2015, c'est

- **5 plans** successifs ;
- **2 cibles** : les entreprises et la batellerie ;
- **717 demandes d'aide** (batellerie + entreprises) ;
- **89,4 millions d'euros** d'investissement de la part du secteur privé ;
- **21,2 millions d'euros** d'aides octroyés par la Wallonie !



©SPW-DPVNI

¹En 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).

²En août 2008, la Direction générale de l'Économie et de l'Emploi (DGEE) est devenue la Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche du Service public de Wallonie (SPW).

(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, 30 % pour les petites et moyennes entreprises ou 20 % pour les grandes entreprises, pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer. Cette aide régionale est plafonnée à 500 000 euros par an. 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

Bilan global de la mesure relative aux entreprises sur la période 1996-2015

- 75 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER ;
- 34 706 644 euros investis par des entreprises ;
- 8 244 682 euros d'aides alloués par la Wallonie ;
- soit 109 929 euros d'aide par dossier en moyenne ;
- préférences :
 - transbordement de matériaux de construction (51 %) ;
 - acquisition de grues de manutention (48 %) ;
- répartition géographiques :
 - territoire du PAL (34 %) ;
 - territoire du PAC (28 %) ;
 - territoire du PACO (23 %) ;
 - territoire du PAN (15 %).
- 51 % des dossiers sont introduits par des prestataires logistiques.



Chargement de produits pulvérulents. ©SPW-DPVNI



Chargement de moellons à l'aide d'une grue portuaire. ©SPW-DPVNI



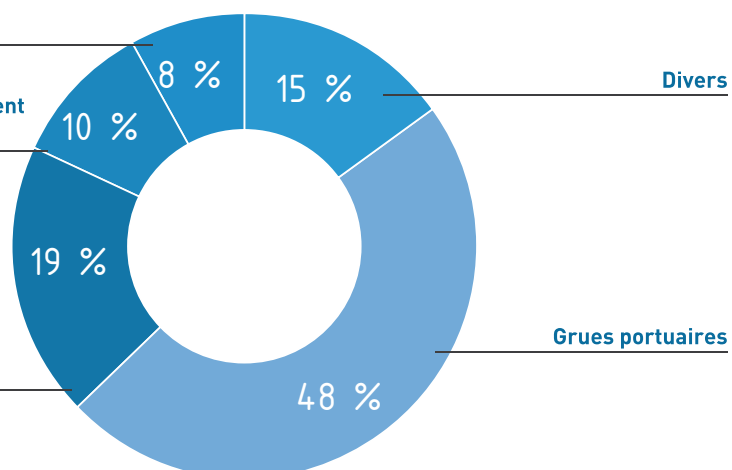
Goulotte de chargement. ©SPW-DPVNI

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE TRANSBORDEMENT SUBVENTIONNÉS PAR LES DIFFÉRENTS PLANS WALLONS ENTRE 1996 ET 2015

« Trémies » de chargement

Installations pour le transbordement de produits liquides

Bandes transporteuses



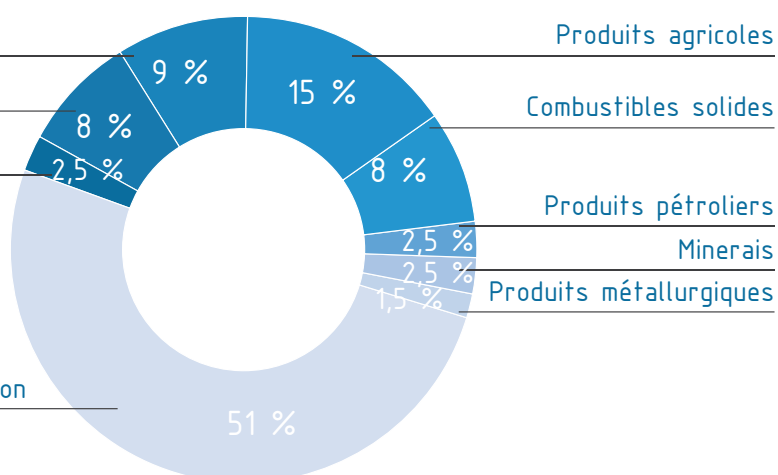
RÉPARTITION DES DOSSIERS D'AIDES INTRODUITS ENTRE 1996 ET 2015 SELON LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MARCHANDISES

Divers

Produits chimiques

Engrais

Matériaux de construction



Déchargement de produits pétroliers. ©SPW-DPVNI

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

Une mesure durable...

Pour l'année 2015 :

- plus de 5,4 millions de tonnes de marchandises supplémentaires sur la voie d'eau ;
- 40 000 tonnes de CO₂ en moins dans l'atmosphère ;
- entre 24 et 58 millions d'euros de coûts externes liés aux transports routiers évités.

Entre 1996 et 2015, la DPVNI a introduit septante cinq 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 2015, ces 75 investissements ont permis aux entreprises concernées de charger ou de décharger plus de 5,4 millions de tonnes supplémentaires sur le réseau fluvial wallon.

Pour l'année 2015, le transport fluvial de ces 5,4 millions de tonnes de marchandises représente une réduction d'émissions de CO₂ de 39 850 tonnes par rapport à un transport routier équivalent et une **économie en coûts externes en matière de transport estimée entre 23,67 et 58,43 millions d'euros.**

Un impact concret pour les entreprises, les autorités et tous les citoyens !

Pierre Warnier

Impact de la mesure d'aides aux entreprises en matière de coûts externes de transports (hors pollution atmosphérique) pour l'année 2015.

Coûts externes (en millions d'euros)	Camion	Bateau	Gain
Changement climatique	1,46 - 10,24	0,52 - 3,93	0,94 - 6,31
Pollution atmosphérique	3,26 - 8,91	-	-
Nuisances sonores	3,66	0,0	3,66
Consommation d'espace	1,93	0,89	1,04
Accidents	4,06	0	4,06
Congestion	13,97 - 43,36	0	13,97 - 43,36
TOTAL (hors pollution atmosphérique)	25,08 - 63,25	1,41 - 4,82	23,67 - 58,43

Source : Indicateurs clés pour l'environnement wallon 2013 - Estelle Naves et Pierre Arnold¹

Calculs : Pierre Warnier SPW-DPVNI



Grâce aux Plans wallons, plus de 5,4 millions de tonnes supplémentaires sur la voie d'eau en Wallonie en 2015. ©SPW-DPVNI

¹Références 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.

²Données 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 bateliers)

La Wallonie soutient l'évolution et l'amélioration de sa flotte !

Vous entreprenez des investissements destinés à moderniser votre bateau, à le rendre plus performant et innovant, à intégrer des technologies vertes dans le domaine de la motorisation ou encore à l'équiper d'appareils d'aides à la navigation et de communication dernier cri ?

Depuis 20 ans, la Wallonie accorde une prime à l'adaptation technique de la flotte de navigation intérieure ainsi qu'une prime à l'acquisition d'un premier bateau d'occasion (mesure dite de « première installation »). Pour l'entreprise de transport de marchandises par voie navigable, la principale condition pour pouvoir bénéficier de ces 30 % de ristourne sur investissement est d'être établie en Wallonie et d'y payer ses impôts.

Bon à savoir : la mesure est plafonnée à 200 000 euros d'aide par entreprise sur une période de 3 ans¹ et le plan d'aide actuellement en cours prend fin en 2020.

Les résultats pour l'année 2015

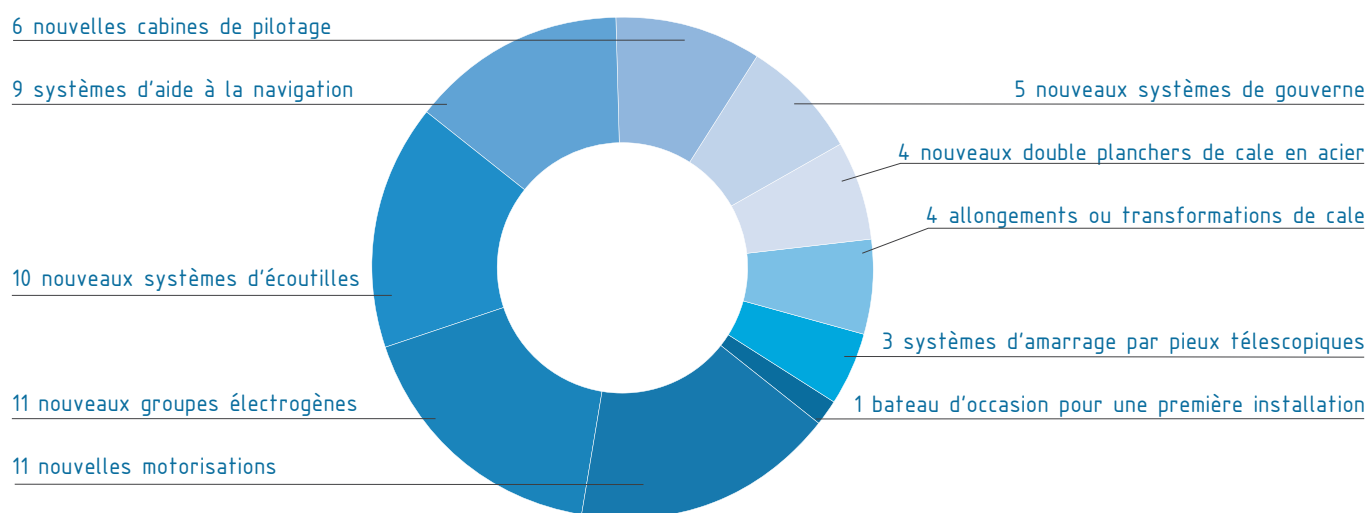
Un record en termes de dossiers introduits ! 51 dossiers pour un investissement global du secteur de près de 5 000 000 d'euros.

Bilan global de la mesure relative aux bateliers sur la période 1996 – 2015

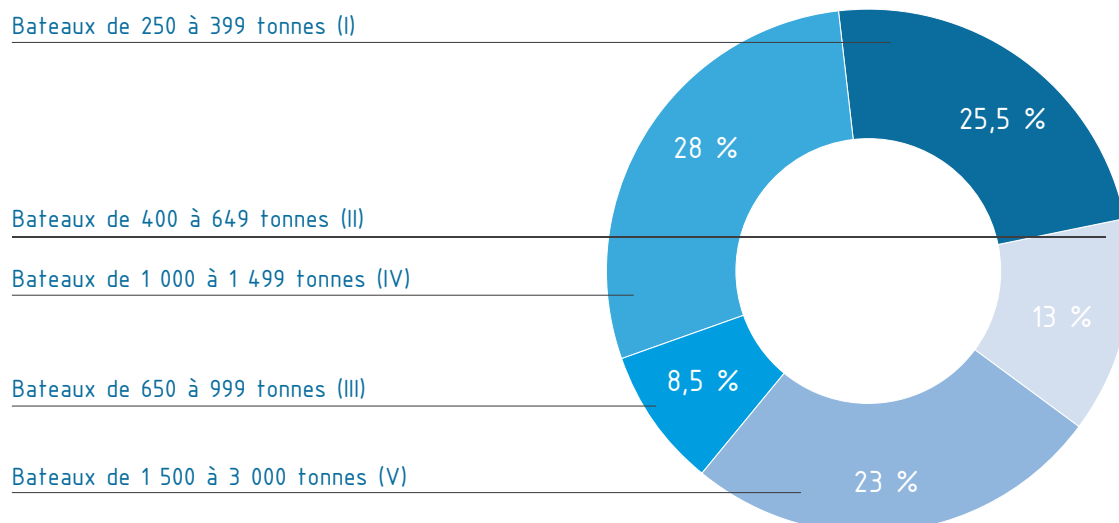
- 643 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER² ;
- 54 935 672 euros d'investissements de la part des bateliers et des entreprises de transports fluviaux ;
- 13 053 410 euros d'aides alloués par la Wallonie ;
- soit 20 300 euros d'aide par dossier en moyenne.

Hélène Cornet

TYPES D'INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LE CADRE DES DOSSIERS DE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2015



LES TYPES DE BATEAUX AYANT BÉNÉFICIÉ D'UNE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2015



¹Conformément au Règlement (UE) N° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de *minimis*.

²Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche – Service public de Wallonie

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



Nouvelles écouilles. ©SPW-DPVNI



Tableau de bord. ©SPW-DPVNI



Treuil d'accouplement à moteur électrique. ©Joël Theuninck-bateau Jo

(Étude sur la position concurrentielle de la navigation intérieure belge)

Vers un plan d'actions concrètes

En réponse aux actions de protestation menées par le secteur de la batellerie belge au printemps 2013¹, l'ITB² a lancé une étude visant à faire le point de façon exhaustive sur la position concurrentielle de la flotte belge de navigation intérieure par rapport aux flottes des pays voisins que sont les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et la Suisse.

Domaines de recherche et conclusions

Attribuée à un consortium de trois consultants spécialisés, l'étude, lancée en décembre 2014, s'attache à mettre en lumière les différences existantes entre les pays retenus dans les trois domaines suivants : les coûts d'équipage, l'application des prescriptions techniques imposées aux bateaux de navigation intérieure, le financement et les mesures de soutien au secteur.

Le rapport final a été remis au conseil d'administration de l'*Institut pour le Transport par Batellerie* en décembre 2015, qui l'a validé.

Coûts d'équipage

La navigation intérieure belge est confrontée à un niveau de charges salariales nettement supérieur à celui des pays voisins. Pour la France, les Pays-Bas et l'Allemagne, les charges salariales liées aux équipages sont environ 30 % moindres, et pour ce qui est du Luxembourg et de la Suisse,

cette différence atteint même 50 % !

Cependant, pour les travailleurs indépendants, en termes de dépenses de sécurité sociale et fiscales, la Belgique se trouve plutôt dans la moyenne.

Par ailleurs, la Belgique est le seul pays étudié à subir l'interdiction du travail intérimaire dans le secteur de la navigation intérieure, ce qui désavantage notre flotte et crée des difficultés lors des pics de la demande, des périodes de vacances, des absences pour maladie des membres d'équipage permanents, etc.

Prescriptions techniques

Les différences d'application des directives européennes et règlements rhénans en la matière se font sentir dans la durée de validité maximale des certificats obtenus, l'importance d'être inspecté ou non par un bureau de classification reconnu, les instances de certification, le nombre de parties concernées et la marge d'interprétation



¹Protestations liées à l'effondrement des niveaux de fret sur certaines relations et à la surcapacité dans certains segments de la flotte européenne.

²ITB : Institut pour le Transport par Batellerie asbl.

réservée aux réglementations. Les différences mentionnées ci-dessus ont ainsi un impact direct sur le coût de l'inspection d'un bateau, sans pour autant jouer un rôle déterminant dans le calcul global des coûts d'exploitation d'une entreprise de transports par voie navigable.

Financement et mesures de soutien

Si, par le passé³, il était possible, aux Pays-Bas, de bénéficier plus facilement et plus rapidement d'un financement bancaire et de l'octroi de garanties de l'État, cette situation est désormais révolue. Partout en Europe, les banques ont modifié et renforcé leurs conditions de financement, ce qui fait qu'aujourd'hui, on ne peut parler de véritables désavantages concurrentiels pour la navigation intérieure belge dans ce domaine. Cependant, en Belgique, le manque et la difficulté d'accès au financement se fait sentir, notamment par manque de connaissance fine du secteur de la batellerie de la part des institutions bancaires traditionnelles.

Plan d'actions

Sur base des conclusions et recommandations de l'étude, et en concertation avec les instances représentatives du secteur, l'ITB prépare un plan d'actions concrètes qu'il soumettra aux différentes autorités compétentes en leur demandant de les retranscrire dans la pratique et à travers des actes législatifs. Les domaines particulièrement ciblés sont le statut social des bateliers (travailleurs salariés et indépendants), la fiscalité appliquée aux équipages, l'harmonisation de la

mise en œuvre des prescriptions techniques et une réflexion approfondie sur l'adéquation entre besoins en formation et filières de formation aux métiers de la navigation intérieure.

Marc Delaude

Belgique :
charges salariales
liées aux
équipages
de 30 à 50 %
+ chères



³Début des années 2000 jusqu'à la crise en 2009.

(Éco-navigation)

Systèmes de propulsion alternatifs en navigation intérieure

La Wallonie soutient pour la première fois l'installation d'un système de propulsion hybride diesel-électrique à bord d'un nouveau pousseur en construction.

Dans le cadre du *Plan wallon*, et plus particulièrement de la mesure d'aide à l'adaptation technique de la flotte de navigation intérieure, il est prévu, pour la période 2014 à 2020, que la Wallonie puisse soutenir les « 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 des piles à combustible ».

Pour ce type d'investissements, l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 prévoit un taux de prime de 50 % des investissements éligibles, la prime étant cependant plafonnée à 200 000 euros par entreprise sur une période de trois exercices fiscaux¹.

Fin 2015, pour la première fois, la DPVNI a introduit² un dossier de demande d'aide à l'investissement au nom d'une entreprise familiale de transports fluviaux de marchandises basée en Wallonie et qui se lance dans la construction d'un nouveau bateau-pousseur équipé d'une motorisation hybride diesel-électrique de dernière technologie.

Celle-ci consiste en un ensemble de trois groupes électrogènes agréés CCR II fonctionnant au diesel (deux groupes de 603 kWe chacun et un groupe de 192 kWe) pouvant alimenter en courant – de façon entièrement modulable – les deux moteurs électriques reliés aux deux hélices de propulsion spécialement

conçues pour ce type de motorisation hybride. Ces hélices, munies de tuyères, sont pivotantes sur 360° et assurent ainsi une manœuvrabilité exceptionnelle au bateau !

En outre, chaque génératrice est munie d'un catalyseur permettant de réduire significativement les émissions polluantes ! Le fait d'utiliser pour la propulsion une seule génératrice, deux ou même les trois ensemble, permet d'adapter constamment la puissance de propulsion aux conditions changeantes de navigation, et donc, de façon globale, d'économiser 25 % de carburant par rapport à un système de propulsion conventionnel (moteur marin diesel).

Gageons que cette première initiative du genre en Wallonie sera suivie d'autres projets portés par des entreprises de navigation intérieure soucieuses de réduire l'impact environnemental de notre flotte et d'ouvrir la voie aux bateaux de demain !

Marc Delaude

- 25 %
de consommation
moyenne de
carburant

Tuyère

Dispositif circulaire pour hélice de bateau, conçu pour accélérer le flux d'eau autour de l'hélice et ainsi augmenter la poussée générée par l'hélice. En navigation intérieure, les tuyères sont installées notamment sur les hélices devant développer une forte traction (par exemple sur les remorqueurs ou pousseurs).



Tuyère ©Xtian29

¹Conformément au Règlement (UE) N° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis.

²Auprès de la Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche – Service public de Wallonie.

³C'est-à-dire répondant aux normes de pollution en vigueur pour la navigation rhénane, telles qu'établies par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

(Vers plus de rentabilité)

L'Aly-Son se coupe en deux pour s'adapter à la demande du secteur

Curriculum vitae & Cie

Une barre, deux capitaines. Le lycée professionnel Jean Monnet pour toujours en mémoire. Depuis, seize années de labeur et de grands bonheurs à bord dont trois beaux enfants et l'aventure en fond de cale. Jusque là, un tableau de batellerie conventionnel, presque un long fleuve tranquille sous le ciel du Nord... Et pourtant ! L'Aly-Son, leur bateau actuel acquis en 2005 pour prendre la relève de leur premier campinois (500 tonnes), porte en son nom de baptême les germes d'une étrange destinée...

Une opération de mise à terre structurellement consentie

Ce printemps, au chantier de Maasbracht¹, l'Aly-Son convertira son tiret en une véritable césure au chalumeau. L'intervention est planifiée, impatiemment attendue même. Mais s'attaquer ainsi au ventre de la bête, mettre ses tripes à plat, toucher à la matrice même de l'entreprise... C'est palpitant et dantesque à la fois ! La mise à terre d'un bateau, c'est comme une asphyxie... S'ensuivent le vacarme et les lueurs flamboyantes du chantier. Et l'opération dure des jours, des semaines durant lesquels tels des sauveteurs, des chirurgiens en zone de combat, s'active en tous

sens une armée de petites mains. Jusqu'à ce que soudure après soudure, câblage après câblage, la déchirure se referme enfin et que la coque reprenne forme, que le sang circule à nouveau.

Un potentiel supplémentaire de 200 tonnes qui change tout

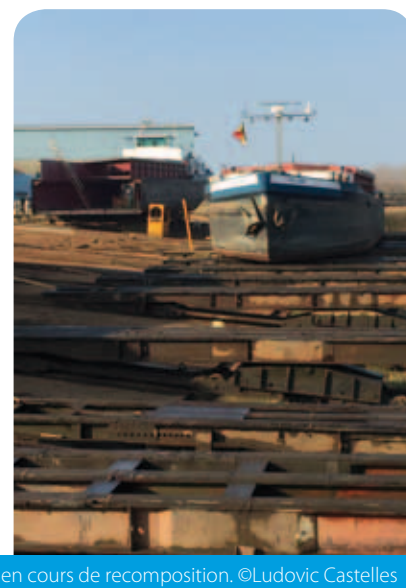
Une résurrection en quelque sorte. Car le façonnage et la mise en service d'une nouvelle section de cale d'une longueur de 13 mètres permettra au nouvel Aly-Son d'augmenter de 900 à un peu plus de 1 100 tonnes sa capacité de port en lourd. On comprend mieux dès lors qu'il ne s'agit pas d'un simple coup de scalpel purement esthétique mais d'une intervention capitale. Dans un secteur où les lots de travail oscillent actuellement entre 1 000 et 1 500 tonnes, il convient pour ne pas rester à quai et/ou subir le fret, d'adapter son outil à la demande de transport. Aux alentours de Pâques, et avec le concours de la Wallonie, ce sera chose faite ! Et gageons que le chiffre 13 portera encore longtemps l'Aly-Son nouveau à travers les remous des flots économiques.

Hélène Cornet

Bonnet marin :

- propriétaires : Portner Cindy, 38 ans et Castelles Ludovic, 38 ans ;
- début de l'activité en 1999 ;
- bateau Aly-Son : • 67 x 8,20 mètres, 900 tonnes avant transformation ;
• 80 x 8,20 mètres, 1100 tonnes après transformation ;
- destinations habituelles : France, Belgique, Pays-Bas ;
- matières transportées : vrac (engrais, céréales, etc) ;
- aide à l'investissement : • façonnage d'une nouvelle section de cale,
• nouveaux fond de coque et plancher de cale,
• grue de chargement du véhicule.

Les lots
de 1000 tonnes :
une niche
de travail !



L'Aly-son en cours de recomposition. ©Ludovic Castelles

¹Pays-Bas.



(Transport fluvial
en Europe)



(La convention de subvention *Seine-Escaut 2020*)

Le contrat qui valait 1 milliard d'euros

Le 1^{er} décembre 2015, une convention de subvention pour le projet « Seine-Escaut 2020 » a été signée entre l'INEA¹, la Région wallonne, la Région flamande et la France. Dénommée *Grant Agreement* « Seine-Escaut », elle couvre la période 2014 à 2019 et marque le démarrage officiel du plus important projet actuel d'infrastructures de transport fluvial en Europe.

Cette première tranche du projet global Seine-Escaut porte sur un investissement total de 2,3 milliards d'euros ! Sur ce montant, la Commission européenne s'engage à hauteur de 979 millions d'euros. La Wallonie investira sur cette période 124 millions d'euros et pourra compter sur un cofinancement européen de 51 millions d'euros.

En Wallonie, ce projet permettra, d'une part, d'atteindre le gabarit Vb sur la Lys transfrontalière et, d'autre part, d'harmoniser au gabarit de classe Va l'ensemble des voies du Haut Escaut jusqu'à la Meuse via la dorsale wallonne qui reliera² ainsi, grâce à la mise en service du canal Seine-Nord Europe, le bassin de la Seine et le Nord de la France au réseau du Nord et de l'Est de l'Europe.

À terme, le projet Seine-Escaut permettra d'éliminer un chaînon manquant des voies navigables de grand gabarit et positionnera la Wallonie fluviale comme une alternative crédible au transport par route pour les marchandises en transit par les ports du Nord-Ouest de l'Europe.

Soulignons que, pour la première fois, l'acte de subvention prend la forme d'un contrat engageant les parties. Cela démontre de manière forte la volonté de l'ensemble des partenaires d'aboutir !

Pascal Moens



124 millions d'euros d'investissements pour le transport fluvial en Wallonie de 2016 à 2019

¹L'Agence exécutive « Innovation et réseaux » gère des projets d'infrastructure et de recherche dans le domaine des transports, de l'énergie et des télécommunications. Cette émanation de la Commission européenne a été créée le 1^{er} janvier 2014 et succède à l'agence exécutive du réseau transeuropéen de transport (TEN-TEA).

²En ce compris la liaison navigable transfrontalière du canal Pommerœul-Condé.

(Appel à projets 2015 au titre du *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe*)

Priorités horizontales

Le « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE)¹ est l'instrument financier pour réaliser la politique infrastructurelle de la Commission européenne. En soutenant les investissements, elle souhaite promouvoir la création de nouvelles infrastructures de transport et/ou la réhabilitation et la modernisation du réseau existant.

But : relancer la croissance et la création d'emplois.

Priorités

Avec pour objectif de financer des projets dans le domaine des transports ou des priorités horizontales, ce nouvel instrument intégré privilégie les projets transfrontaliers ainsi que les projets visant à supprimer les goulets d'étranglement ou à compléter les liaisons manquantes au sein des réseaux central et global.

L'appel à projets du programme multi-annuel 2015 portait essentiellement sur l'enveloppe générale dédiée aux priorités horizontales. Étaient notamment éligibles : le système européen de surveillance du trafic ferroviaire, les infrastructures de transport sûres et sécuritaires, les nouvelles technologies et l'innovation, les services d'information fluviale, les plateformes logistiques multimodales.

Une manne sollicitée par 427 projets

Cet appel à projets publié le 5 novembre 2015 proposait une enveloppe de financement total de 7,6 milliards d'euros. Le financement disponible pour l'enveloppe générale est de 1,09 milliards d'euros, et de 6,47 milliards d'euros pour l'enveloppe réservée aux « pays de la cohésion »².

La Commission européenne a reçu 427 propositions de projets totalisant 12,96 milliards d'euros de demandes de financement. Les résultats seront publiés dans le courant de l'été 2016. Les projets ayant la « valeur ajoutée européenne » la plus élevée seront sélectionnés.

Sous le signe des transports innovants et des nouvelles technologies

Une des priorités soutenues par le MIE est le développement des nouvelles technologies et de l'innovation dans les systèmes de transport. Elle cible des projets dont l'objectif est d'améliorer l'utilisation des infrastructures, de réduire l'impact environnemental des transports, de renforcer l'efficacité énergétique et d'améliorer la sécurité.

En Wallonie, des projets privés ont été déposés sous cette priorité. Ils concernent essentiellement les études de faisabilité et le déploiement de stations-services de recharge et de ravitaillement des véhicules fonctionnant aux carburants alternatifs.

Le Plan d'investissement Juncker

Le MIE est un des piliers du *Plan d'investissement* proposé par la *Commission Juncker*. Les investissements stratégiques sont aussi soutenus par la Banque européenne d'investissement (BEI) à l'aide du fonds européen pour les investissements stratégiques. Ces investissements peuvent être accompagnés par la plateforme européenne de conseil en investissement³, une initiative conjointe de la BEI et de la Commission. Le portail de projets d'investissement⁴ rassemblera les projets viables avec une réelle valeur ajoutée destinés aux investisseurs privés potentiels.

Christelle Viaud-Mouclier

**MIE 2015 :
427 propositions
de projets
soit 12,96 milliards
d'euros de demandes
de financement**



¹Il succède aux orientations des Réseaux transeuropéens de transport.

²États membres dont le PIB est inférieur à 90 % de la moyenne de l'Union européenne des 27.

³<http://www.eib.org/eiah/index.htm>

⁴http://ec.europa.eu/priorities/european-investment-project-portal-eipp_fr

(Les corridors européens de transport Mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpes)

Plans de travail : Clap ! Deuxième !

La Commission européenne vise à développer un réseau de transport européen efficient pour promouvoir la croissance et l'emploi : le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Dans ce cadre, neuf corridors multimodaux de transport ont été définis. Ils formeront le réseau central qui doit être achevé en 2030.

Une nouvelle tendance se fait jour, des stratégies de corridor s'imposent...

Où se situe la Wallonie dans ce contexte ?

Des corridors se créent, se développent, se concurrencent au gré des investissements disponibles, de la volonté des parties prenantes, des atouts géographiques, économiques, logistiques et infrastructurels. Dans cette nouvelle perspective de compétition des territoires, la Wallonie est principalement concernée par deux corridors de transport : le corridor Rhin-Alpes et le corridor Mer du Nord-Méditerranée.

Le **corridor multimodal Rhin-Alpes** suit le cours du Rhin dans une direction Nord-Sud reliant les ports maritimes de Rotterdam et Anvers situés sur la mer du Nord avec le port de Gênes ouvrant sur la mer Méditerranée ainsi que quelques grands centres économiques et industriels de la dorsale européenne. Un des objectifs du corridor est d'améliorer la connexion entre les réseaux belges et néerlandais et le réseau allemand. Un des projets phares pour la Wallonie est notamment le projet *Euro Carex*, qui vise le report modal du fret aérien pour les courtes et moyennes distances sur les trains à grande vitesse.

Le **corridor Mer du Nord-Méditerranée** a lui aussi une orientation Nord-Sud, partant de l'Irlande, poursuivant en Angleterre, traversant le *Benelux* pour déboucher sur la mer Méditerranée dans le Sud de la France. Le principal objectif du corridor est de compléter les chaînons manquants et de supprimer les goulets d'étranglement existant entre la Seine

et l'Escaut ainsi qu'entre le Rhin et le Rhône. Le projet Seine-Escaut cofinancé par la Commission européenne est un des projets phares du corridor.

Mettre en lumière les forces et faiblesses

Les coordinateurs européens nommés pour chaque corridor et les forums des corridors, qui rassemblent notamment les États membres et autres parties prenantes, ont pour mission d'élaborer des plans de travail. Ces véritables feuilles de route doivent mettre en lumière les forces et faiblesses de chaque corridor, notamment les goulets d'étranglement et problèmes d'interopérabilité, et ainsi orienter le développement à venir des corridors. Après approbation de ces plans de travail par les États membres, des décisions d'exécution seront adoptées. Elles indiqueront les actions à mettre en œuvre, les ressources nécessaires et disponibles ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre pour le développement spécifique du corridor.

Pour la réalisation des plans de travail relatifs aux deux corridors précités, le Service public de Wallonie a contribué, en partenariat avec des équipes de consultants, à la création d'une liste de projets à haute valeur ajoutée européenne. Des indicateurs de performance permettant d'évaluer les projets sur leur niveau de contribution aux objectifs stratégiques du corridor ont également été développés.

Christelle Viaud-Mouclier

La Wallonie
au cœur de
2 corridors
européens





European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



Legend

- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE

(Fédération européenne de promotion des transports par voie navigable)

Waterways – The key ingredient for better mobility !

Un partenariat redessiné

En janvier 2016, le conseil d'administration (*Board*) de *Inland Navigation Europe*, dont la DPVNI est membre, a nommé ses nouveaux président et vice-président. La présidence revient désormais à *Viadonau - Österreichische Wasserstraßen-GmbH* (gestionnaire de la section autrichienne du Danube) et la vice-présidence à *Voies navigables de France* (VNF).

Par ailleurs, au 1^{er} janvier 2016, l'association *Promotie Binnenvaart Vlaanderen* (PBV) s'est complètement retirée de *INE*, au profit du gestionnaire flamand de voies navigables *De Schepvaart*, qui prend ainsi place au sein du *Board*, de même que le *Departement Mobiliteit en Openbare Werken* de l'administration de la Région flamande. En même temps, le Centre de développement de la navigation intérieure croate se retire du conseil d'administration d'*INE*, tout en restant « membre correspondant » de l'association.

Objectifs 2016

D'une certaine façon, en terme de membres adhérents, *INE* va se trouver en 2016 à la croisée des chemins... Malgré l'excellent travail de promotion des voies navigables auprès des institutions européennes et en dépit des succès obtenus au cours des dix dernières années¹, *INE* ne recueille pas encore l'adhésion de pays aussi importants que l'Allemagne sur la carte européenne des voies navigables.

En 2016 et en 2017, le conseil d'administration d'*INE* s'attachera à rallier à sa cause les gestionnaires des voies navigables d'Allemagne, de pays riverains du Danube et d'autres pays membres de l'Union européenne et disposant d'un réseau de voies navigables.

Parallèlement, de nombreuses associations nationales ou internationales pourraient devenir « membres correspondants » d'*INE*, bénéficiant ainsi des informations qu'elle diffuse dans le domaine des politiques européennes de transports.

Dans sa stratégie pour les prochaines années, *INE* entend renforcer, vis-à-vis des instances européennes, son rôle de défenseur et d'expert reconnu dans le domaine des voies navigables. Elle mettra en exergue les avantages du mode fluvial pour le transport de marchandises, l'intermodalité et l'industrie européenne, mais aussi, globalement, comme moyen de participer à la « décarbonisation » et à la mise en place d'un mode de vie et de production plus durables à l'échelle européenne.

La voix des chargeurs

Une piste de diversification des missions d'*INE* consiste à mettre en place, de façon ponctuelle et sur des sujets précis, une plateforme réunissant les membres d'*INE* et les associations européennes représentatives des secteurs industriels clients de la voie d'eau. Avec pour objectif de s'échanger des informations pertinentes et d'étayer certaines positions liées au développement de l'infrastructure au moyen de données économiques probantes. Ceci pourrait renforcer l'argumentaire d'*INE* pour allouer davantage de moyens nationaux et européens au développement du transport fluvial.

Marc Delaude

Quelques chiffres-clés européens

Le réseau européen de voies navigables, c'est :

- 40 000 km ;
- 20 000 km accessibles aux bateaux de 1 000 t et plus ;
- 18 états membres sur les 27 concernés ;
- 500 millions de tonnes par an ;
- 12 850 bateaux de navigation intérieure ;
- 40 000 emplois directs.

Comparaison des émissions de CO₂

Le transport fluvial = 1/3 des émissions du transport routier à la tonne.kilomètre.

Objectifs de l'UE en matière de transfert modal :

- 2030 : 30 % des flux routiers transférés vers le rail et la voie d'eau ;
- 2050 : 50 % des flux routiers transférés vers le rail et la voie d'eau.

Budget global alloué par l'UE au RTE-T et part réservée aux voies navigables :

- 2000-2006 : 4 milliards d'euros, dont 1,5 % alloués à des projets fluviaux ;
- 2007-2013 : 8 milliards d'euros, dont 10 % alloués à des projets fluviaux ;
- 2014-2020 : 26 milliards d'euros, dont 20 % à allouer à des projets fluviaux.

¹ Par exemple dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et des budgets alloués au développement du réseau européen de voies navigables, à travers les programmes européens de promotion de la navigation intérieure (*Naiades I* et *Naiades II*), la mise en œuvre des *Services d'information fluviale*, l'amélioration des performances environnementales de la flotte, etc.

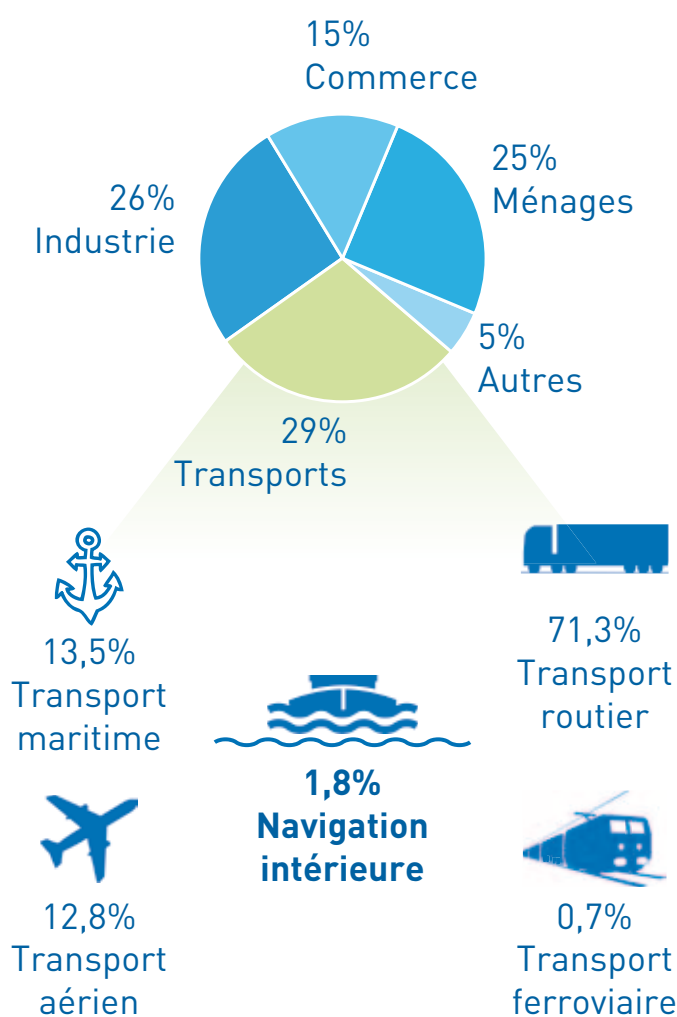
INE et ses missions de base

Association internationale sans but lucratif établie en 2000 avec le soutien de la Commission européenne, *Inland Navigation Europe (INE)* est la plateforme européenne réunissant les gestionnaires nationaux et régionaux de voies navigables ou les organismes de promotion du transport par voie navigable. Ses membres ont pour conviction que l'augmentation du transport de marchandises par eau dans les régions et zones économiques européennes - au travers de fleuves, rivières et canaux navigables et aisément accessibles - participera significativement à la mise en œuvre d'une mobilité efficace et durable en Europe.

À travers ses actions et son approche à moyen et long terme, *INE* met en évidence les avantages économiques et environnementaux du transport fluvial. Elle agit ainsi comme l'avocat de ce mode de transport auprès des institutions européennes mais également auprès des états membres, pour favoriser la mise en place de mesures concrètes renforçant l'attrait et l'accessibilité des voies navigables pour le transport de marchandises.



Origines des émissions de gaz à effet de serre en Europe



(Le Plan infrastructures 2016-2019 de la Wallonie)

En phase avec la dynamique européenne !

Fin janvier, Maxime Prévot, Vice-Président et Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, présentait son plan d'investissement stratégique concernant les infrastructures.

Visant à moderniser les infrastructures routières et fluviales de Wallonie afin de stimuler le développement socio-économique et la création d'emplois, ce plan suit parfaitement la mouvance européenne actuelle¹.

Quatre axes stratégiques

Le *Plan infrastructures 2016-2019*, doté de moyens budgétaires inédits – 640 millions d'euros en provenance pour moitié du prélèvement kilométrique pour les poids lourds – vise plus de 300 dossiers articulés autour de quatre axes :

- la poursuite de la réhabilitation des autoroutes (128 millions d'euros) ;
- la rénovation et la sécurisation des voiries régionales du réseau dit « secondaire » (347,5 millions d'euros) ;
- le développement des « Routes de l'emploi » (89,5 millions d'euros) ;
- l'investissement dans les voies hydrauliques (75 millions d'euros).

Si le plan ne précise pas la planification des travaux², il indique en revanche clairement que l'ensemble des moyens doit être engagé au cours de la période de validité du plan.

L'axe fluvial

Pour les voies hydrauliques, le *Plan infrastructures 2016-2019* vise 6 dossiers particulièrement symboliques :

- le financement de la **partie wallonne du dossier Seine-Escaut³** ;

- le **barrage de Monsin** ;

En service depuis 1930, il commande la flottaison de la Meuse dans la traversée de l'agglomération liégeoise, ainsi que celle du canal Albert jusqu'à Genk. Ce bief est long de quelque 60 km (dont 13 km en Meuse). Grâce à l'écluse de Monsin, il permet d'accéder à toutes les installations du Port autonome de Liège. Près de la moitié de la navigation fluviale wallonne est concernée par le barrage de Monsin. C'est donc un ouvrage particulièrement critique tant pour la navigation que pour la protection contre les crues de toutes les zones entre Flémalle et Liège. Signalons qu'il est également considéré comme remarquable d'un point de vue patrimonial et classé comme tel. Le défi est de taille : renouveler entièrement l'ouvrage et ses équipements, moderniser, améliorer et sécuriser son fonctionnement tout en le maintenant en service pendant toute la durée des travaux. La mise en œuvre d'un tel chantier est extrêmement délicate. Elle sera étalée en différentes phases sur quatre ans pour en assurer la bonne exécution.

- les **écluses et stations de pompage du canal Charleroi-Bruxelles** ;

Les trois écluses du versant Sambre du canal Charleroi-Bruxelles sont au croisement de l'axe Nord-Sud qui relie le cœur de la Wallonie à Anvers, mais aussi au centre de la dorsale wallonne. Datant des années cinquante, ces ouvrages sont aujourd'hui vétustes et sujets à de nombreuses avaries. Le projet consiste à renouveler l'ensemble des équipements électromécaniques

des ouvrages et en particulier les stations de pompage, qui serviront également pour les nouvelles écluses qui seront construites ultérieurement. À terme, chaque site sera équipé de deux écluses modernes, ce qui fiabilisera complètement la navigation sur ce tronçon du canal.

Il faut également souligner la possibilité de télécommander à l'avenir ces ouvrages. Ces travaux très importants devront se réaliser sans interruption importante de la navigation sur l'axe. Ils seront dès lors échelonnés sur 6 ans et devraient s'achever en 2021.

- le **plan incliné de Ronquières** ;

Cet ouvrage unique au monde constitue le point de passage obligé de la liaison entre Bruxelles et Charleroi. Victime à la fois du vieillissement des ses structures et de quelques défauts de conception, son état est aujourd'hui critique. Le projet consiste à opérer une réfection complète du pont-canal, ainsi que du système de roulement de ses bacs (chemins, rails, galets). Les travaux permettront d'assurer la fiabilité du service.

- la **nouvelle écluse d'Ampsin-Neuville** ;

Depuis la mise au gabarit Vlb des sites de Lanaye et d'Ivoz-Ramet, Ampsin-Neuville est la dernière écluse de la Meuse moyenne limitée à la classe Va. Sa mise à niveau est essentielle pour garantir l'homogénéité de l'axe mosan et éliminer son dernier goulet d'étranglement. La configuration du site rend l'opération complexe et nécessitera une organisation particulière. Le *Plan infrastructures 2016-2019* lancera le chantier d'Ampsin-Neuville sous la responsabilité de la Sofico.

- les **ascenseurs du canal du Centre historique**.

Il n'est pas question ici de trafic et de transport, mais de patrimoine et de tourisme. Classé au Patrimoine mondial de l'Unesco, le canal du Centre historique et ses ascenseurs hydrauliques, remis en fonction et sécurisés, devraient générer un potentiel de 25 000 à 200 000 visiteurs par an. Depuis sa réouverture à la navigation au printemps 2016, le succès a été immédiatement au rendez-vous pour les plaisanciers. Une affluence de bonne augure !

Pascal Moens



¹ Cf. articles pp 72 à 76.

² Le plan renvoie la responsabilité de l'organisation des travaux aux services dont c'est la compétence.

³ Cf. Article p. 75.



Le Plan infrastructures : un budget global de 640 millions d'euros. ©SPW-Direction de l'Édition



(Tourisme fluvial)



©SPW-DPVNI

(Statistiques du tourisme fluvial en Wallonie en 2015)

Le secteur professionnel connaît une belle croissance

Le tourisme fluvial a quelque peu évolué en 2015. Si la plaisance accuse une légère érosion de 0,3 %, le secteur professionnel, lui, connaît une embellie significative : une augmentation de 5,2 % du nombre de passagers transportés et de 4,3 % du nombre de bateaux à passagers. Des écarts significatifs ont été observés sur certains points du réseau.

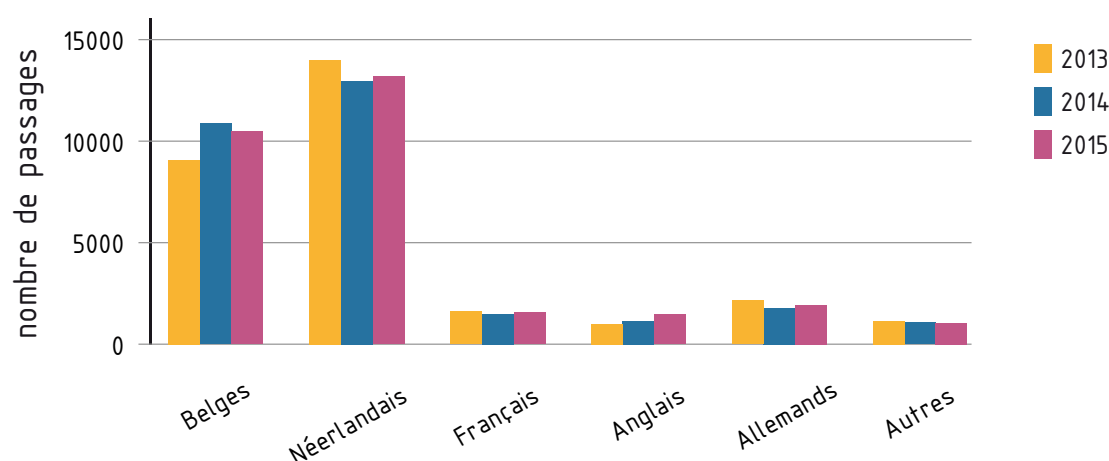
Navigation de plaisance

Ainsi, pour la navigation de plaisance, on a constaté un mouvement inverse à celui établi l'an dernier. La fréquentation chute sur presque toutes les voies navigables wallonnes à l'exception de la Meuse moyenne (+ 3 % à 5 % selon les endroits), de la Lys mitoyenne (+ 1,0 %), ainsi que de la Basse Meuse et du canal Albert (+ 3,4 % à 6,9 %).

Si les diminutions sur la Haute Meuse, la Haute Sambre et le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal du Centre ou encore sur le canal de Charleroi à Bruxelles restent limitées (entre - 2,6 % et - 7,1 %), elles sont beaucoup plus sévères sur le Haut Escout à Kain (- 11 %), et sur la Basse Sambre (de - 12,8 % à - 14,3 %).

En 2015, les plaisanciers belges ont été moins nombreux à circuler sur les voies navigables de Wallonie (- 5,9 %) tout comme ceux d'origines diverses (- 11,9 %). Par contre, on constate une relative stabilité du côté des Français et des Néerlandais (+ 0,61 % et + 0,80 %) et une croissance de fréquentation des Allemands (+ 4,64 %) et surtout des Anglais (+ 21,9 %). Les plaisanciers néerlandais restent les utilisateurs les plus nombreux du réseau wallon. Ils représentent à eux seuls plus de 45 % des plaisanciers. Les ports de plaisance constatent, en général, une moindre fréquentation en nombre de bateaux, mais par contre une augmentation significative du nombre de nuitées passées par chaque visiteur.

ÉVOLUTION DES PASSAGES DE BATEAUX DE PLAISANCE SELON LA NATIONALITÉ



Un régime de croisière à tendance bipolaire !

Les haltes sous la loupe...

Après avoir inspecté les ports et relais en 2014, les agents du SPW ont commencé, avec le concours de la commission plaisance, l'examen des haltes nautiques.

Une halte nautique est un lieu d'amarrage temporaire, c'est-à-dire de quelques heures entre le lever et le coucher du soleil, équipé de panneaux d'informations touristiques et de poubelles.

En Wallonie, 22 haltes sont répertoriées. Force est de constater que toutes ne rencontrent pas les critères correspondant à l'appellation. Des actions spécifiques sont donc menées à l'égard des concessionnaires afin de respecter les prescriptions du lieu. Si nécessaire et selon les cas, un changement d'affectation, une reprise en gestion par le SPW ou encore un transfert des pontons vers d'autres sites pourraient être envisagés.

Un nouveau port à Charleroi ?

Dans le cadre de la rénovation urbaine de la ville basse de Charleroi, l'édification d'un nouveau port de plaisance se profile. Cette installation serait située en rive droite de la Sambre, à proximité immédiate de l'esplanade de la gare. Elle pourrait être le point d'arrêt des plaisanciers lors de leur trajet entre la région du Centre et Namur.

Christian Charlier

Bateaux à passagers

Concernant les bateaux professionnels, une belle augmentation de 5,2 % cache des variations fort importantes.

Ainsi, on notera des pics de croissance à Péronnes (+ 97,3 %), à Ittre et à Anseremme (un peu moins de 50 % chacun). La Meuse moyenne et le Lys mitoyenne enregistrant entre 20 et 30 % d'augmentation de fréquentation.

Du côté des baisses de volume, on notera Strépy-Thieu (- 8,7 %) mais surtout Le Haut Escaut, la Basse Sambre (- 75 % !) et La Haute Sambre où aucun trafic n'a été constaté en 2015.

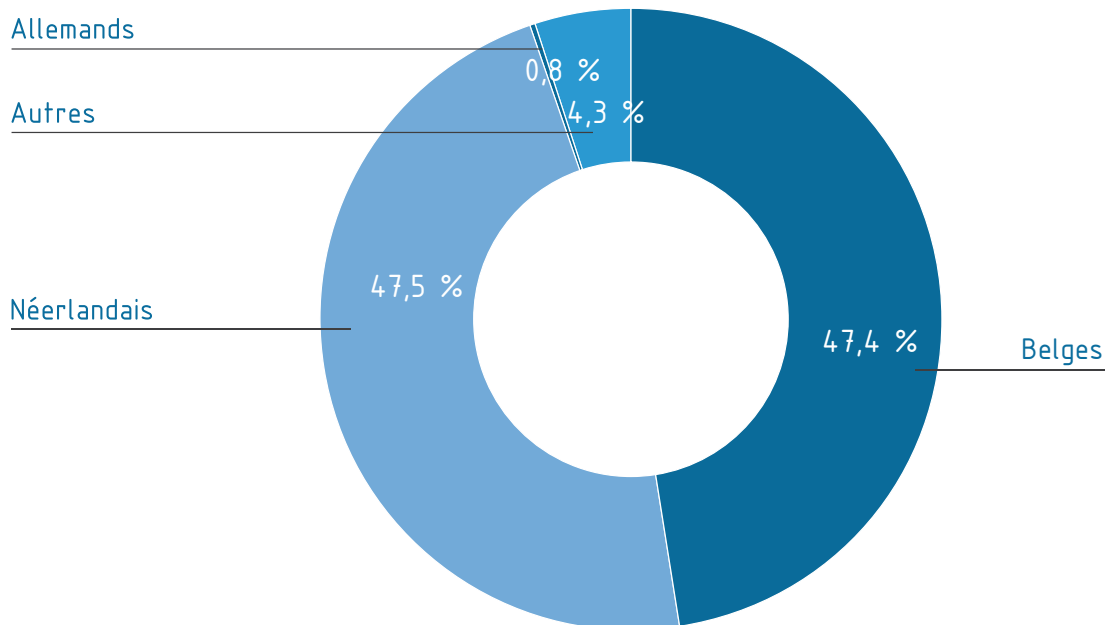
Le nombre global de passagers a augmenté de 4,3%.

Parmi ceux-ci, les Belges (47,4 %) ne sont plus les principaux passagers des bateaux professionnels, ils sont en effet dépassés par les Hollandais (47,5 %). Ceux-ci se rendent principalement à Lanaye mais également sur la Meuse. Les autres nationalités sont faiblement représentées et il n'y a eu que quelques passagers anglais.

Soulignons encore que les bateaux à passagers (tourisme d'un jour) naviguent dans leur province d'origine, à l'exception de la liaison Maastricht-Liège-Givet.

Christian Charlier

RÉPARTITION DES BATEAUX À PASSAGERS SELON LA NATIONALITÉ



Canal Blaton-Ath : passage à l'écluse de Ladeuze. ©SPW-DPVNI

(Belgian Boat Show)

Un cru exceptionnel

Salon international des sports et des loisirs nautiques en Belgique, le BBS accueillait pour la 17^{ème} année consécutive un stand du SPW.

La DPVNI a, cette année encore, répondu présent au salon *Belgian Boat Show* qui s'est déroulé au *Flanders Expo* de Gand lors de deux longs week-ends en février. Le public s'est pressé sur son stand, à la recherche d'informations et de documentation. Au compteur : 5 337 visiteurs tout au long des 6 jours d'ouverture, soit 54 % de plus que l'an dernier !

L'annonce de la réouverture du canal du Centre historique, tellement apprécié des plaisanciers, et celle de l'organisation d'un rassemblement de bateaux de plaisance à Jambes à l'occasion des fêtes de Wallonie ont rencontré un vif intérêt de

la part de nombreux visiteurs.

Sur son stand, 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 nouvelle édition quadrilingue du guide « Tourisme fluvial en Wallonie » fraîchement sortie de presse.

Christian Charlier

Réouverture
à la navigation



Réouverture à la navigation du canal du Centre historique. ©SPW-Direction de l'Édition

(Plaisance Days 2016)

La plaisance s'invite aux fêtes de Wallonie

La dynamique équipe gestionnaire des ports de plaisance de Jambes et de la plage d'Amée s'est lancée dans l'organisation d'un rassemblement de bateaux de plaisance à Jambes, les 16, 17 et 18 septembre 2016, lors des fêtes de Wallonie.

Plus de cent bateaux sont attendus pour trois jours d'activités variées. Le grand public sera convié à participer à cet événement. Des animations diverses sont prévues tant sur l'eau qu'au bord de celle-ci.

La DPVNI sera présente aux *Plaisance Days* 2016 pour faire la promotion non seulement de la plaisance, mais aussi des autres activités sportives ou touristiques à pratiquer sur les voies navigables. L'occasion idéale pour se procurer les toutes

nouvelles publications sur le sujet !

En apothéose, un grand défilé de bateaux de plaisance sera organisé, au confluent de la Sambre et de la Meuse, le dimanche en fin de matinée. Nul doute qu'il attirera le regard de nombreux spectateurs.

Christian Charlier

+ de 100 bateaux
de plaisance
à Jambes



Plaisance Days : les 16, 17 et 18 septembre 2016. ©Capitainerie de Jambes

(Quand le virus vous guette...)

Naviguer à bord de l'*Impavide*

La plaisance allie plaisir de la navigation et découverte des paysages wallons sous un jour inhabituel, loin du bruit et des embouteillages. Nombreux sont ceux qui succombent à son charme et qui larguent les amarres...

Entretien avec Madame et Monsieur Muyschond, sympathique couple de plaisanciers

Comment vous est venue l'idée de devenir plaisancier ?

Je suis né à Thuin sur le bateau de mes parents et j'ai beaucoup navigué dans ma jeunesse. De ce fait, j'ai toujours eu envie d'avoir un bateau.

De plus, je suis employé des Voies hydrauliques du Service public de Wallonie depuis 1983. Après avoir travaillé dans une écluse, je suis devenu plongeur en 1991 et, depuis 2005, je travaille sur le P83. Ce bateau du Service public de Wallonie effectue des missions diverses telles que des sondages, de la recherche de véhicules immergés, etc. Mon épouse, une « fille d'à terre », a goûté la navigation de plaisance et elle a apprécié ! Notre projet pouvait donc devenir réalité.

Encore vous fallait-il un bateau...

Nous avons déjà un motorhome. Après de multiples recherches sur internet, nous avons réussi à l'échanger, en ajoutant dans le troc 2 vélos et 1 000 euros, contre un petit bateau de 9 m sur 3 m, ce que l'on appelle une vedette de Meuse.

Et trouver un port d'attache...

Nous l'avons déjà. En après-journée, je suis également scaphandrier indépendant. Il m'est arrivé plusieurs fois d'intervenir au *Yacht club des Ascenseurs*, à Thieu.

De fil en aiguille, nous sommes devenus membres du club sans même avoir de bateau. Dès lors, une fois notre bateau acquis, nous l'avons amarré dans ce sympathique port de plaisance.

Et par la suite ?

Ce petit bateau était bien pratique et stable. L'idéal pour débuter ! Mais, atteints du virus de la plaisance, nous avons souhaité en acquérir un plus grand et plus confortable.

Nous avons cherché pendant 5 ans, toujours sur internet, avant de trouver notre bonheur. Nous voulions en effet un bateau de plein pied, sans escalier extérieur entre l'avant et l'arrière, avec de grandes fenêtres pour avoir beaucoup de luminosité et un *fly bridge*, c'est-à-dire un poste de pilotage extérieur, situé au-dessus de la cabine. Nous avons fini par trouver ce bateau en août 2014 et l'avons rebaptisé *Impavide* du nom du *spits*¹ de mes parents.

Nous avons d'ailleurs récupéré les plaques nominales de ce *spits* et les avons fixées sur notre bateau de plaisance.



Ancien *Impavide*. ©Muyschond

¹Spits : bateau marchand d'une longueur de 38,50 m pouvant transporter de 250 à 400 tonnes.

Voyagez-vous beaucoup avec l'Impavide ?

Pas trop, faute de temps. Nous sommes allés jusqu'Anvers, Maastricht ou Charleville-Mézières et chaque année, nous remontons la Sambre jusqu'à Hautmont, mais ne pouvons aller plus loin. Une fois pensionnés, nous envisageons de vivre une partie de l'année dessus et de parcourir les voies navigables françaises, hollandaises et belges.

Un bateau, cela a un coût ?

Bien entendu, il y a l'investissement de départ. Pas trop important pour notre premier bateau, plus conséquent pour le deuxième, c'est-à-dire quelque 60 000 euros. Mais il faut savoir qu'un bateau d'occasion bien entretenu se revendra pratiquement sans perte de valeur.

En dehors du prix d'achat, il faut tabler sur un budget annuel de 2 000 à 2 500 euros pour payer les frais fixes (emplacement portuaire, assurance avec ou sans omnium) mais aussi variables (mazout, électricité, vignettes). Cette estimation annuelle tient compte de la cale sèche triennale.

Pour conclure, une anecdote à raconter ?

Nous sommes allés chercher notre deuxième bateau à Brecht, sur le canal de Thurnout à Schoten et sommes revenus au port de plaisance de Thieu en passant par la Basse Nette. Cette rivière est soumise à marée. À Duffel, l'éclusier nous a demandé notre tirant d'eau et nous a assuré que notre 1,10 m passerait alors que la marée était descendante. Cette marée créait un courant

augmentant sensiblement notre vitesse. Heureusement, car nous avons par deux fois touché le fond sablonneux de la rivière, mais sans nous échouer tant nous allions vite.

Propos recueillis par Christian Charlier



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

Grensoverschrijdend waterbeheer in droge en natte tijden

Van regen tot Maas

De Vries Goederenvervoer over water

(Transport fluvial en Europe)

Inland Navigation Europe – Annual Report 2015

Livret format A4, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe*, 2015.

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 2015

Livret format A4, 92 pages, édité par la DPVNI, 2015.

Cette publication présente un bilan des actions et des réalisations de la DPVNI au cours de l'année 2014, 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 en Wallonie)

Voies d'eau, voies d'avenir - Dossier pédagogique

Version enfants : livret format A3, 8 pages, édité par la DPVNI, 2015.

Version ados : livret format A4, 16 pages, édité par la DPVNI, 2015.

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*.



NEW

Transport fluvial et intermodalité – Carte

Carte format A3, éditée par la DPVNI, 2015.

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



NEW

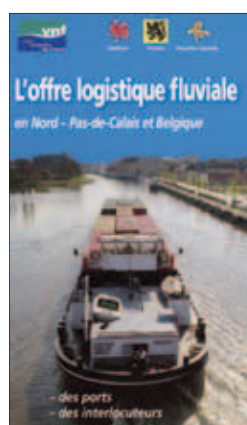
L'offre logistique fluviale en Nord-Pas-de-Calais et Belgique – Carte

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 Scheepvaart* 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



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.



(Transport fluvial en Wallonie)

Tourisme fluvial en Wallonie – Guide

Livret format A5, 122 pages, édité par la DPVNI, 2016

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 (version papier et téléchargeable), et d'autre part, anglais-allemand (version uniquement téléchargeable).



Plaisance en Wallonie – Carte

Format A3, édité par la DPVNI, 2016.

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
<http://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 :** Fabien Bourdeau (PAC), Cindy et Ludovic Castelles (Bateau *Aly-Son*), Claude Del-Ben (Direction des Voies hydrauliques de Charleroi), Delphine Host (PACO), Thierry Ledent (Direction de la Gestion des Voies navigables), Marc Michaux (Direction des Voies hydrauliques de Mons), Christian Muyschond (Plaisancier), Fabrice Piat (Cellule ferroviaire), François Roisin (Direction des Voies hydrauliques de Namur), Michel Stryczek (PAC), Hélène Thiébaud (PAL), Jean-Pierre Thieffry (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Christophe Vanmuysen (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Christelle Viaud-Mouclier (DPVNI), Ann-Françoise Wiame (PAN) • **Crédits photographiques :** Mathilde Avaert, AB InBev, André Bertrand, Caccioppoli, Capitainerie de Jambes, Ludovic Castelles, CBR, Commission européenne, Stéphane Coupé, *Delta 3*, De Nul, EEA, FP2, Benoît Gilson, Michel Hanssens, *Knauf*, PAC, *Shell*, SPW-Cellule ferroviaire, SPW-DPVNI, SPW-Direction de l'Édition, SPW-Direction des Voies hydrauliques de Liège, SPW-Direction des Voies hydrauliques de Mons, SPW-Direction des Voies hydrauliques de Tournai, SPW-Secrétariat général/Th. Marcellis, TCA

• **Graphisme :** Johan Flamey (Direction de l'Édition) • **Impression :** Bietlot Imprimerie • **Tirage :** 4 000 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 • <http://www.voies-hydrauliques.wallonie.be>