

SSIGVH: stratégie du SPW MI version 2024

Stratégie globale à moyen terme (~=30 ans), voire long terme (100 ans)

- Avec une approche systémique qui considère les **multiples fonctions et usages** de la voie d'eau
- Pour une **gestion cohérente** des voies hydrauliques et des **investissements** pertinents

Vision prospective et volontariste au service des usagers

- Situation **idéale** à atteindre en 2050, avec prise en compte de l'évolution probable du climat
- **Objectifs ambitieux**, formulés en termes d'**offre de services aux usagers** et citoyens
- Définition d'**indicateurs** de services mesurables et **tableau de bord** sur base des données existantes
- Avec **priorisation** des objectifs (sécurité, bon fonctionnement, optimisation)
- Liste d'**actions** macroscopiques avec évaluation des **ressources** budgétaires et humaines **nécessaires**


Construction en intelligence collective au sein du SPW MI

- Stratégie **évolutive**: révision périodique (2020, 2024, 2029 ...)
- Sur base de **consultations**: chefs de projet, experts, **usagers** ...

SSIGVH: objectifs stratégiques par thématique

TRANSPORT FLUVIAL

FAST 2030

REPORT MODAL 

une **INFRASTRUCTURE** et une **OFFRE de SERVICE EFFICIENTES** ☆☆☆


OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- Offrir un **RÉSEAU de GABARIT HOMOGENE** intégré dans le **RÉSEAU EUROPEEN** □→□→□
- Offrir une **CAPACITÉ SUFFISANTE**
- Offrir des **SERVICES MODERNES** 📶


GESTION DES EAUX

FAIRE FACE AUX EXTREMES MÉTÉOROLOGIQUES dans un contexte de changement climatique 

OBJECTIFS STRATÉGIQUES


- SÉCHÉRESSE**: ASSURER TOUTES les FONCTIONS ESSENTIELLES de l'alimentation en eau 
- CRUES**: ADAPTER les OUVRAGES et leur exploitation 
- Gestion courante des eaux: disposer d'**OUTILS de GESTION GLOBALE** des ressources 
- BARRAGES RÉSERVOIRS** avec une **CAPACITÉ** en ADEQUATION avec les BESOINS

ÉNERGIE

PRODUCTION HYDROÉLECTRIQUE et **PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE** des installations 

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- OPTIMISER** la PRODUCTION HYDROÉLECTRIQUE et la CAPACITÉ de STOCKAGE
- OPTIMISER** la PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE des ÉQUIPEMENTS et des BÂTIMENTS CHAUFFÉS
- OPTIMISER** les COÛTS via des CONTRATS de FOURNITURE ADAPTÉS



ASSET MANAGEMENT


un **RÉSEAU en BON ÉTAT STRUCTUREL & FONCTIONNEL** 

OBJECTIFS STRATÉGIQUES


- DISPOSER d'un **INVENTAIRE** des **COMPOSANTS** et **RÉAUSER** les TRAVAUX de **RÉPARATION**
- Intégrer la **MAINTIENANCE** dès LA **CONCEPTION**
- Disposer d'une **CARTOGRAPHIE** des **RISQUES** (gestion des incidents) 
- Disposer d'**ÉTUDES STRATÉGIQUES** et renforcer la **CONNAISSANCE** & l'**EXPERTISE TECHNIQUE**


ENVIRONNEMENT

DE NO SIGNIFICANT HARM (DNH) éviter les IMPACTS NÉGATIFS et IRREVERSIBLES sur l'environnement

RESTAURER les **ÉCOSYSTÈMES** 

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

VOIE HYDRAULIQUE = BIOTOPE en BON ÉTAT ÉCOLOGIQUE 

- CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE** sur l'ensemble des rivières
- MAINTENIR** les **HABITATS & PAYSAGES**
- SCREENING ENVIRONNEMENTAL** SYSTÉMATIQUE 

MOBILITÉ ACTIVE

REPORT MODAL vers une **MOBILITÉ QUOTIDIENNE & de LOISIRS** à long des voies hydrauliques 

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- Offrir un **RÉSEAU RAVEL** et **CYCLOSTRADES** en **CONTINU, ACCESSIBLE, SÉCURISÉ** et de **BONNE QUALITÉ**
- MAINTENIR** les OUVRAGES de **FRANCHISSEMENT**
- ASSURER** la **SÉCURITÉ**



TOURISME FLUVESTRE

CO-EXISTENCE avec le **TRANSPORT FLUVIAL** 

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- ENCOURAGER** et **PROMOUVOIR** le **DÉVELOPPEMENT** de la **PLAISANCE**, des **LOISIRS NAUTIQUES** et du **TOURISME** 

SCHEMA STRATEGIQUE D'INVESTISSEMENT & DE GESTION 2020 2050 POUR LES VOIES HYDRAULIQUES

Exemple

Objectif: Offrir un réseau de voies navigables de **gabarit homogène**, intégré dans le réseau européen :

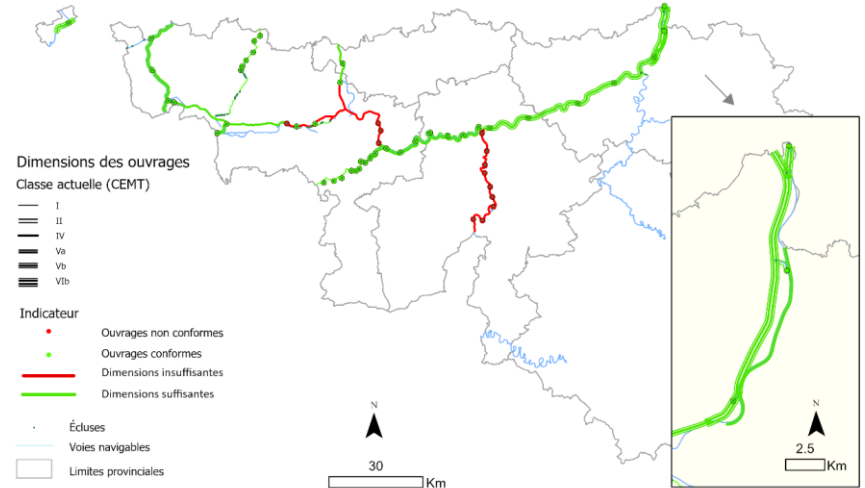
- Disposer d'**ouvrages de franchissement** de dimensions conformes
- Disposer de voies d'eau [...] avec un **rectangle de navigation** suffisant
- Disposer d'un **tirant d'eau** suffisant et homogène
- Disposer d'une **hauteur libre** suffisante et homogène
- Permettre le **virement** des convois

Indicateurs:

Proportion du réseau à la valeur cible, calculée selon la longueur des biefs amont



Dimensions des ouvrages de franchissement
Indicateur 1.1.1 / 2024

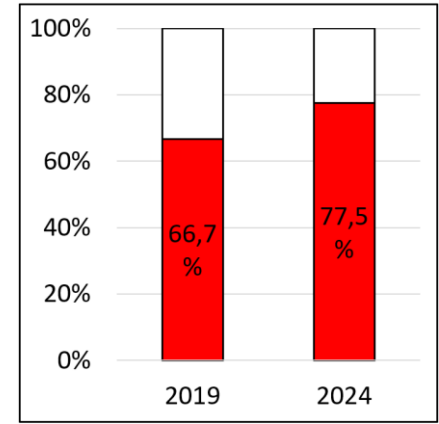


SSIGVH: Transport fluvial

Exemple

Objectif: Offrir un réseau de voies navigables de **gabarit homogène**, intégré dans le réseau européen :

- Disposer d'**ouvrages de franchissement** de dimensions conformes
- Disposer de voies d'eau [...] avec un **rectangle de navigation** suffisant
- Disposer d'un **tirant d'eau** suffisant et homogène
- Disposer d'une **hauteur libre** suffisante et homogène
- Permettre le **virement** des convois



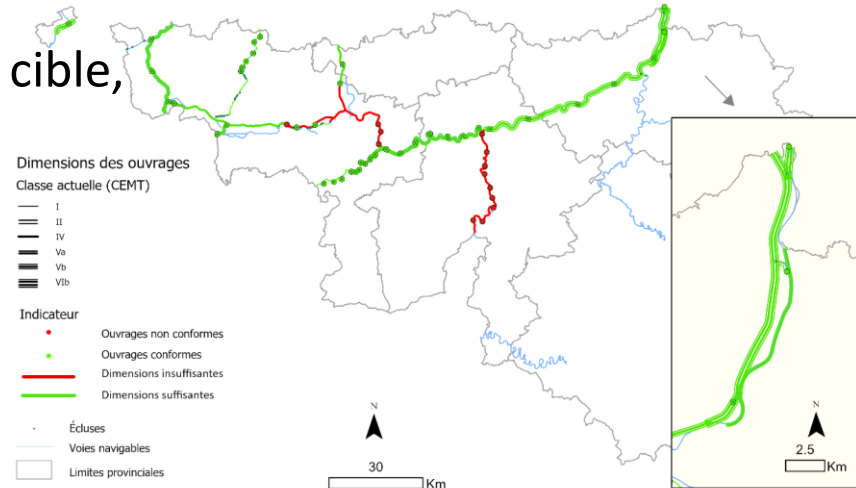
Indicateurs: **Proportion du réseau** à la valeur cible, calculée selon la longueur des biefs amont

Valeurs seuils:

- *axe principal pas au gabarit*
- *axe principal au gabarit*
- *Cible = 100 % du réseau au gabarit*



Dimensions des ouvrages de franchissement
Indicateur 1.1.1 / 2024



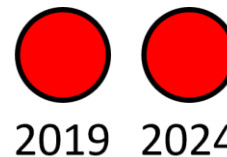
Exemple

Objectif: Disposer d'un **inventaire** précis et à jour des caractéristiques principales, notamment dimensionnelles, de l'ensemble **des composants du réseau des voies hydrauliques**, et de leur **état structurel et fonctionnel**.

Indicateurs: **Pourcentage d'ouvrages inspectés** dans les délais prescrits.

Valeurs seuils:

- *certains ouvrages n'ont pas été inspectés*
- *sur une durée supérieure à 2 fois le délai prescrit*
- *certains ouvrages n'ont pas été inspectés dans le délai prescrit*
- *Cible = 100 % des ouvrages ont été inspectés*



En 2024:

- Les **ponts** et les **stations hydrométriques** font actuellement l'objet d'inspections systématiques.
- Les procédures d'inspections des **ouvrages hydrauliques et du linéaire** sont définies et en phase de test dans le cadre de l'**inventaire en cours**.

Stratégie, plan & programme, projets VH

Définition de la stratégie

- **Échéance** : 30 ans **Schéma Stratégique d'Investissement et de Gestion pour les Voies hydrauliques**
- **Objectif** : se donner une *vision à long terme* ; construire et assurer la *cohérence* des différents programmes.
- **Livrables** : *objectifs stratégiques priorités* et liste d'*actions macroscopiques* pour atteindre ces objectifs avec les moyens nécessaires y associés.
- **Critères** : sécurité et respect du principe DNSH, maintien de l'infrastructure et du niveau de service, optimisation.

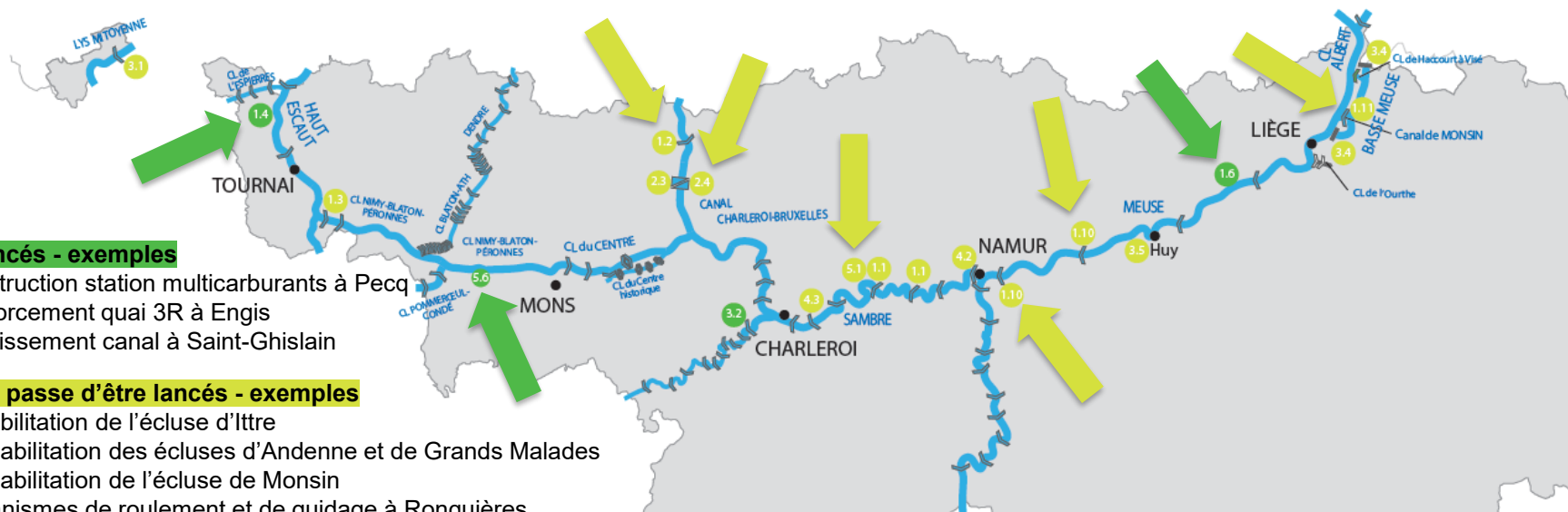
Sélection des projets

- **Échéance** : 4 à 20 ans **Plan d'Investissement des Voies Hydrauliques - GPS1 - Programme Seine-Escaut**
- **Objectif** : définir les projets en vue d'établir les *plans à court, moyen* (par exemple PIVH ou GPS1) *et long terme* (par exemple SEE).
- **Livrables** : *liste priorisée des projets* en vue de contribuer à la réalisation d'*un objectif stratégique* ou *une politique spécifique* (par exemple, réhabilitation d'ouvrages en réponse à leur état de santé).
- **Critères** : techniques, sécuritaires et économiques.

Mise en œuvre des projets

- **Échéance** : 1 à 3 ans **Quickwins**
- **Objectif** : assurer la maîtrise des engagements et liquidations annuelles dans le *respect des budgets alloués*.
- **Livrables** : *projets* à réaliser *à court terme* en tenant compte des moyens disponibles
- **Critères** : en plus des critères précédents, des *critères d'opportunité* : maturité des projets, difficultés technique et administratives (permis, expropriations, etc.), cohérence entre différents projets, opportunités budgétaires, etc.

PIVH : projets lancés et en passe de l'être



Projets lancés - exemples

- 1.4 – Construction station mult carburants à Pecq
- 1.6 – Renforcement quai 3R à Engis
- 5.6 – Elargissement canal à Saint-Ghislain

Projets en passe d'être lancés - exemples

- 1.2 – Réhabilitation de l'écluse d'Ittre
- 1.10 – Réhabilitation des écluses d'Andenne et de Grands Malades
- 1.11 – Réhabilitation de l'écluse de Monsin
- 2.3 – Mécanismes de roulement et de guidage à Ronquières
- 5.1 – Adaptation du bassin de virement d'Auvelais

Axes du PIVH

- I. Fiabilisation des **infrastructures** (berges, stations de pompage, écluses, portes, quais portuaires, etc.)
- II. Fiabilisation : poursuite de la rénovation du **plan incliné de Ronquières**
- III. Fiabilisation : **régulation des eaux** – barrages
- IV. Fiabilisation : **télécommande** et **amélioration du service** (actions de fiabilisation d'équipements des écluses)
- V. Investissements pour les **conditions de navigation** (rectification de courbes, croisement, bassins de virement)

Maintenance : principes et organisation

- **Réalisation interne**
 - Entretien préventif de base des ouvrages et du linéaire suivant un plan préventif critique
 - Importance d'avoir accès à du matériel et des moyens matériels
 - Renfort ponctuel ou systématique par sous-traitance en fonction de la complétude du cadre
- **Sous-traitance récurrente**
 - Techniques spécifiques (CCTV, Automatisation, HVAC, HT, Espaces verts)
 - Choix stratégique (éloignement du coeur de métier)
 - Besoins de moyens matériels spécifiques non disponibles en interne
 - Absence de profils correspondant en interne
- **Marchés d'entretien extraordinaires**
 - Maintenance corrective
 - Accès à des moyens matériels ou des fournitures spécifiques
 - Mobilisation en cas de dépannage
- **Marchés à commandes**
 - Inspection et actions préventives sur techniques (câble, oléohydraulique...)

Maintenance préventive: enjeux

- **Variété des actifs à maintenir**
 - Impact sur maintien des connaissances, les pièces de réserves critiques
- **Variété et complexification des techniques et technologies à maintenir**
 - Difficulté d'obtenir/maintenir des compétences en interne
- **Accès aux équipements à maintenir complexe et/ou immergée**
 - Besoin de moyens matériels spécifiques, détection des anomalies plus complexe
- **Prise en compte de la maintenabilité dès la conception**
- **Âge des ouvrages**

- **Transmission des connaissances (interne comme externe)**
 - Besoin d'accompagnement et de formation
- **Contexte organisationnel contraint**
 - Ressources budgétaires et humaines limitées

En amont des chantiers

2 objectifs :

Intégrer

- la plateforme VisuRIS.be (guichet unique au niveau belge)
- le portail EURIS.eu (calcul d'itinéraire, etc.)



Amplifier

- la consultation des acteurs en amont des chantiers
- la concertation avec gestionnaires voisins

Cartes “arrêts de navigation”

- Disponible sur infrastructures.wallonie.be
- Classe IV CEMT min. (80 x 9,5 – 1 350 t)
- Couverture = national + Nord-PdC + P-B sud
- Focus sur les arrêts avec impact (min. 4 h)
- Édition mensuelle, mises à jour régulières



liens directs vers les avis
à la batellerie

Permanence Voies Hydrauliques



Permanence VH,
j'écoute !

Numéro d'appel d'urgence
081 219 555
perex.voieshydrauliques@spw.wallonie.be

**24/24
7/7**



Signaler un problème technique

Planifier un chantier

S'abonner aux avis à la batellerie

Se renseigner sur un arrêt de navigation

Numéro d'appel d'urgence
081/ 219 555
perex.voieshydrauliques@spw.wallonie.be

**24/24
7/7**

Wallonie
mobilité
SPW

Permanence VH,
j'écoute !

Liveblog

- ⇒ situation de crise
- ⇒ incertitude quant à l'évolution de la situation
- ⇒ infos « au jour le jour »

Mise en place du batardeau et des palplanches

30 juin, 09h30
Ce matin, une équipe de plongeurs est intervenue afin de nettoyer l'enclave destinée à accueillir le batardeau et les palplanches. Cette opération, essentielle, précède leur mise en place, qui a pu débuter en début de matinée. Une fois l'étanchéité installée, l'écluse pourra être mise à sec pour permettre les travaux à venir.



29 juin, 20h22

Entrée de 3 bateaux dans l'écluse

Trois bateaux ont pu entrer dans le sas de l'écluse d'Andenne ce dimanche soir, peu avant le début des travaux, ils resteront en attente jusqu'à ce que l'étanchéité des batardeaux soit assurée, condition indispensable pour lancer la procédure d'éclusement. Cette méthodologie est particulière et est mise en œuvre dans le but d'optimiser au maximum le sas et de pouvoir libérer trois bateaux parmi ceux concédés.



27 juin, 17h00

Dernier week-end de navigation avant la fermeture

Le montage de la grue se termine. Dans la vidéo ci-dessous, Elodie Bultot, directrice des Voies hydrauliques de Namur, nous détaille les prochaines opérations ainsi que la solution qui permettra de désendaver 3 des 5 grands bateaux coincés en amont de l'écluse.



Étude des services à la batellerie

- ⚡ Alimentation électrique à quai (UE2024)
- 🚰 Fourniture d'eau potable
- ♻️ Gestion des déchets (CDNI)
- 💧 Récolte des eaux noires
- 🔇 Réduction du bruit
- 🌍 Diminution du CO₂
- 🚤 Amélioration du confort à bord
- 🏠 Qualité de vie des riverains



8 tronçons fluviaux concernés en Wallonie



1 Lys mitoyenne	3 Canal Pommerœul - Condé	5 Obourg - Seneffe	7 Seneffe - Charleroi	Tronçons modernisés dans le Programme Seine-Escaut
2 Haut Escaut	4 Pommerœul - Obourg	6 Seneffe - Bruxelles	8 Sambre	

- Partie « Seine-Escaut »

Du bassin de la Lys, de l'Escaut et de la dorsale wallonne de Pommerœul à Namur

- Partie « hors Seine-Escaut »

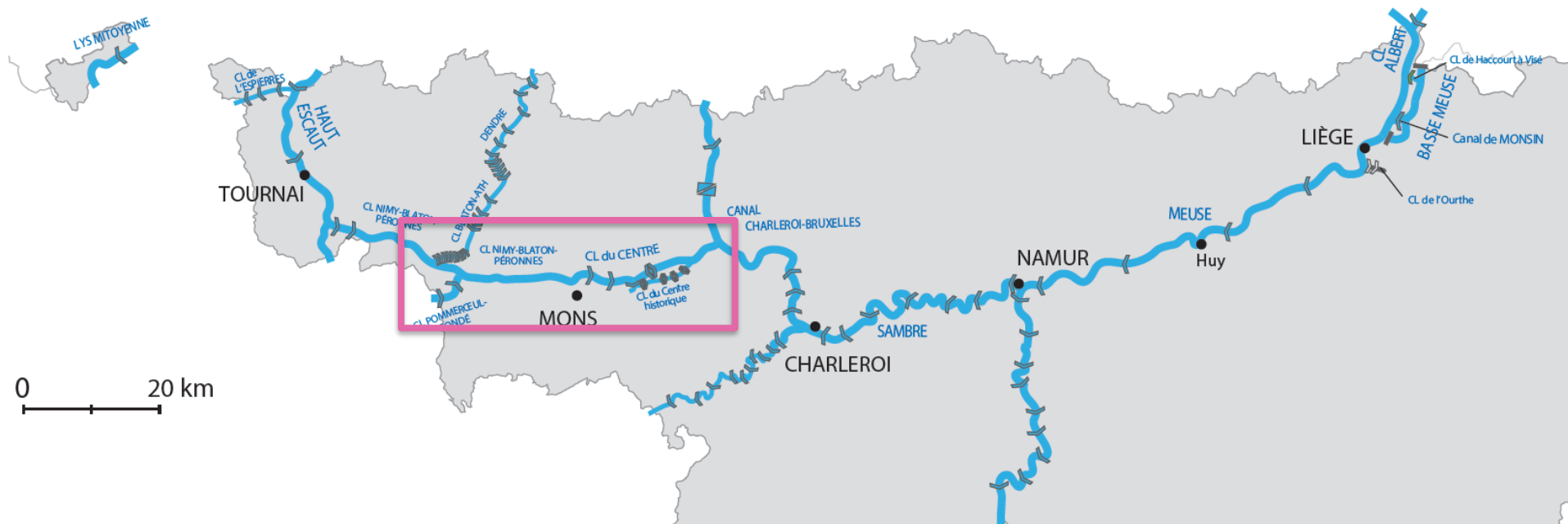
Échéances & perspectives

- 2025–2027 : étude globale
- 2026–2027 : installations pilotes des 4 bornes électriques test
(une par port autonome)
- À partir de 2028 : " déploiement progressif "

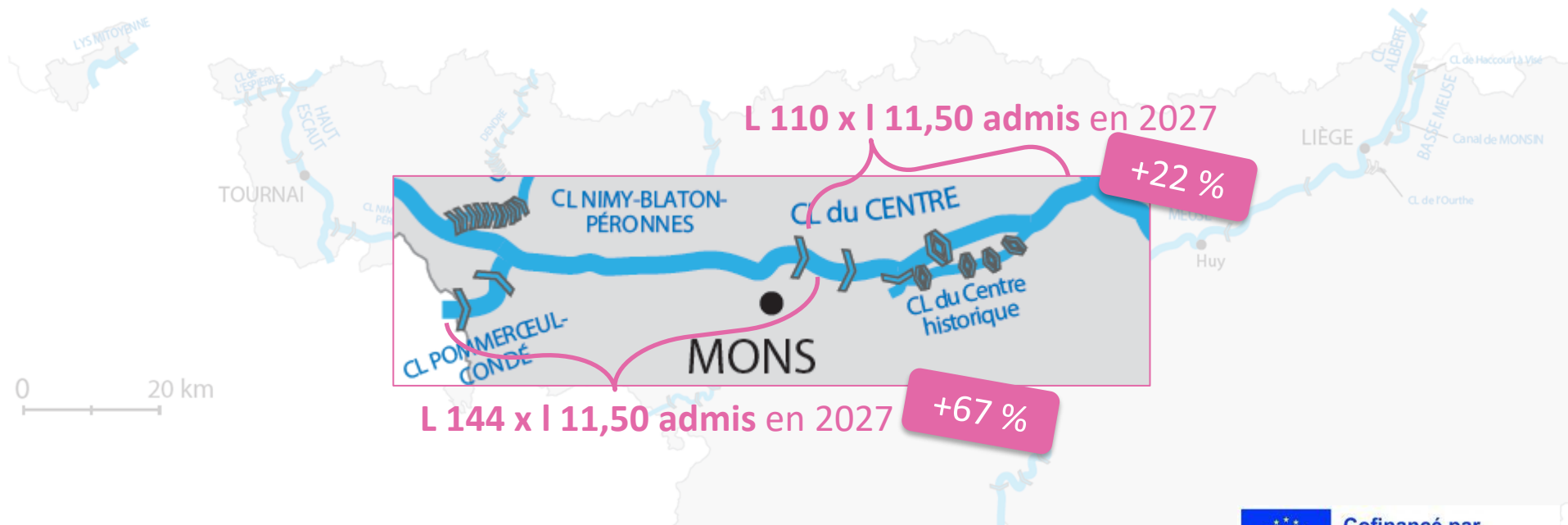
Évolutions récentes ou prochaines



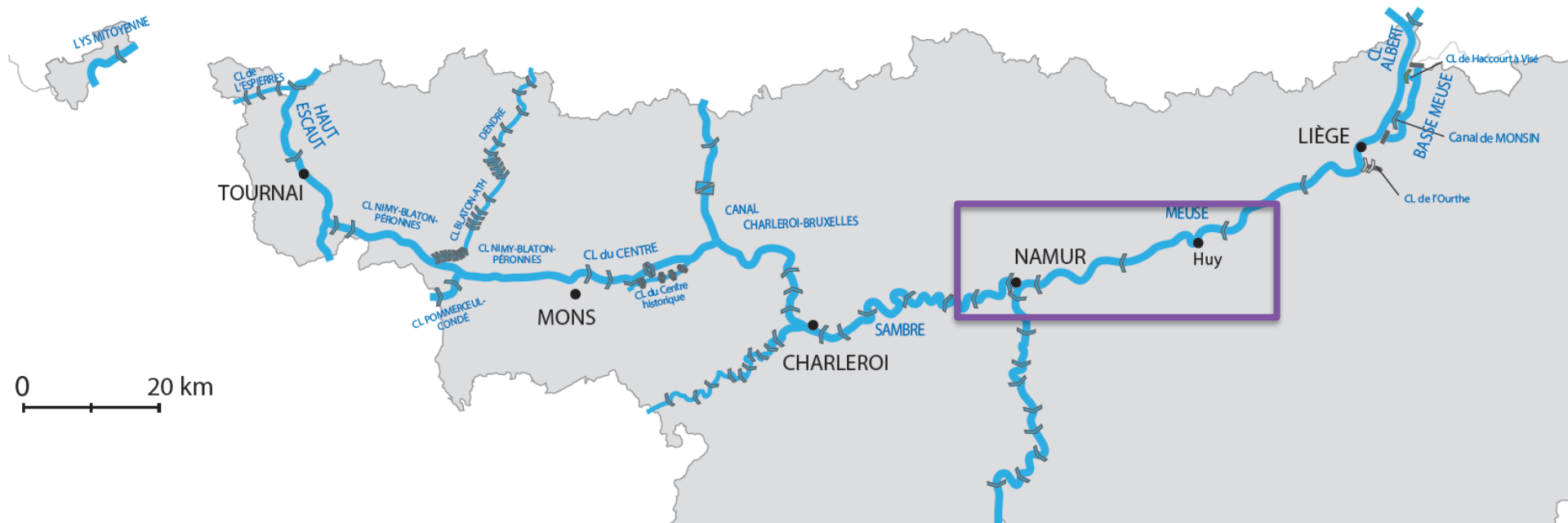
Nimy-Blaton-Péronnes / Centre à grand gabarit



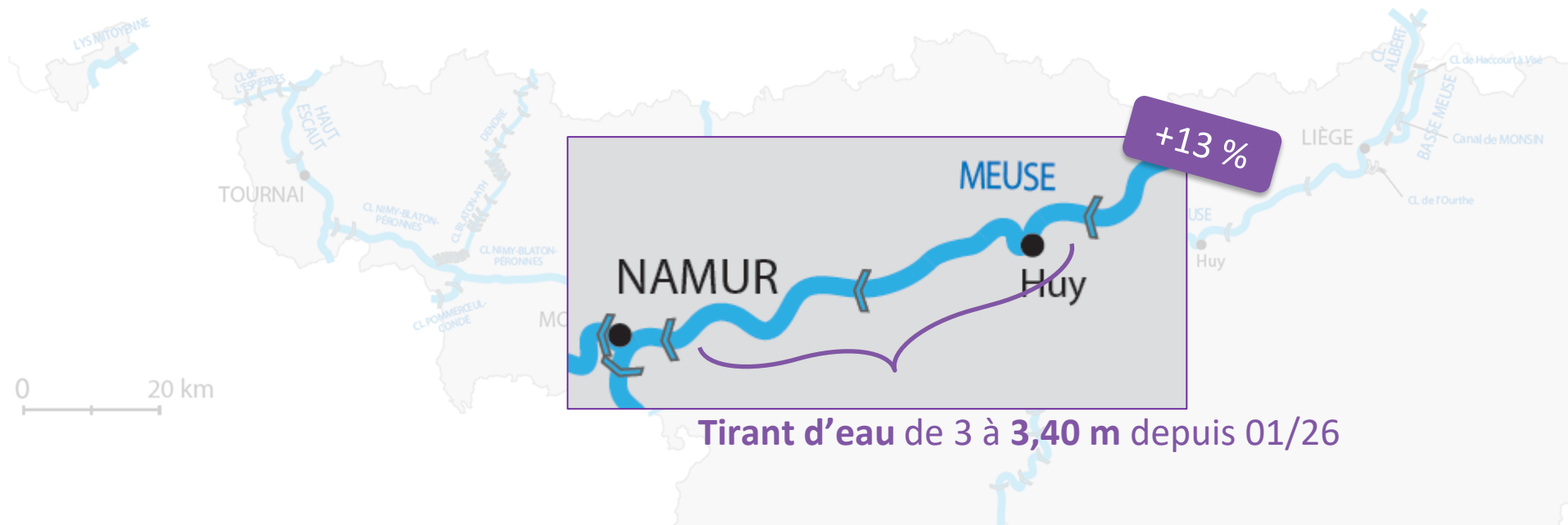
Vers une classe Va



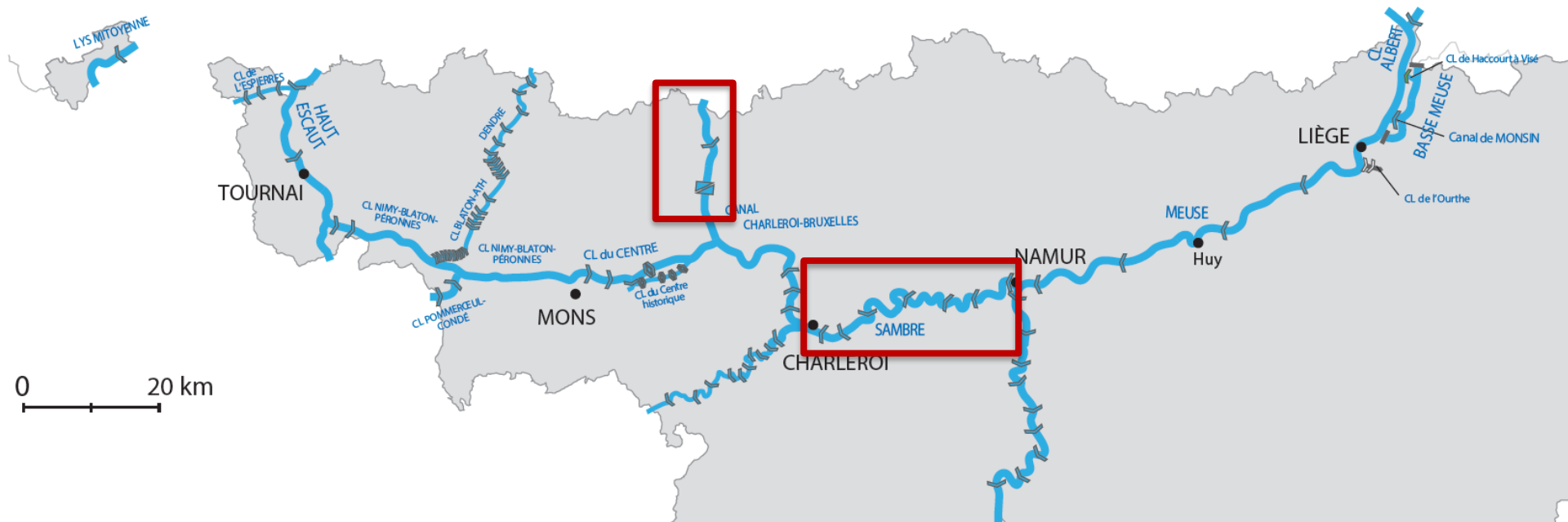
Meuse moyenne



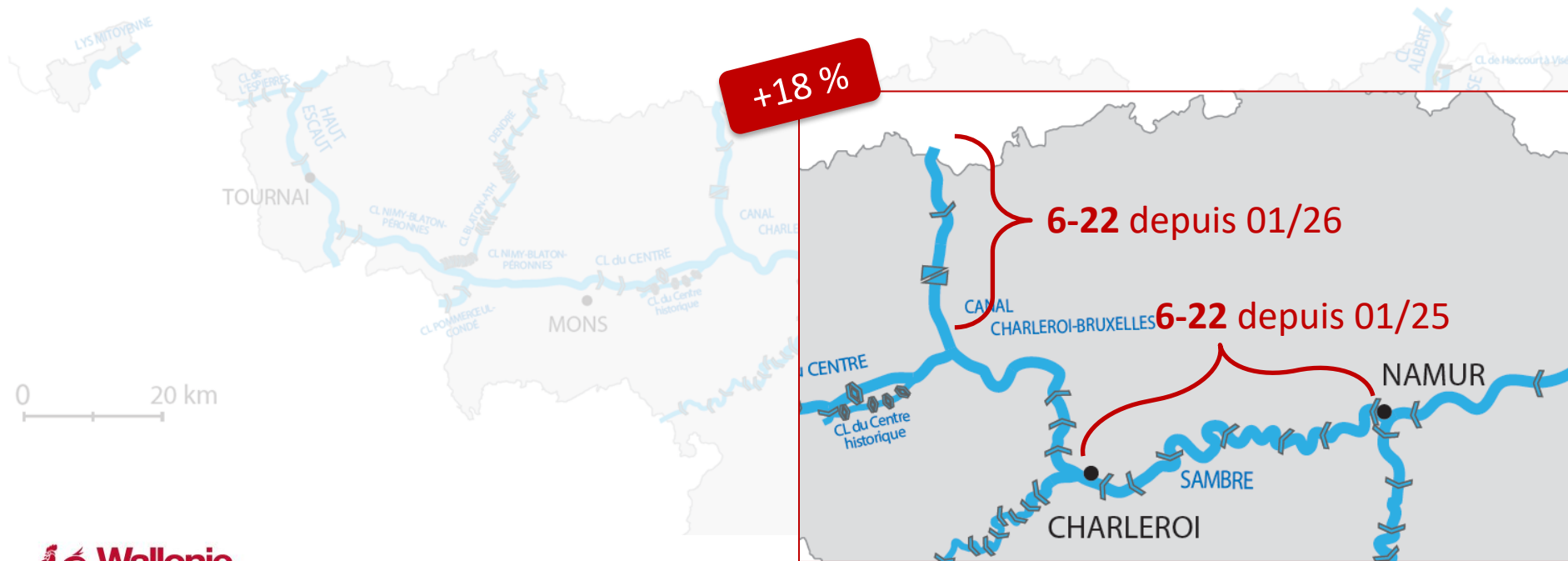
Vers une classe Vb en aval de Namur



Sambre et canal Charleroi-Bruxelles



Extension des horaires de manœuvre



Canal Albert



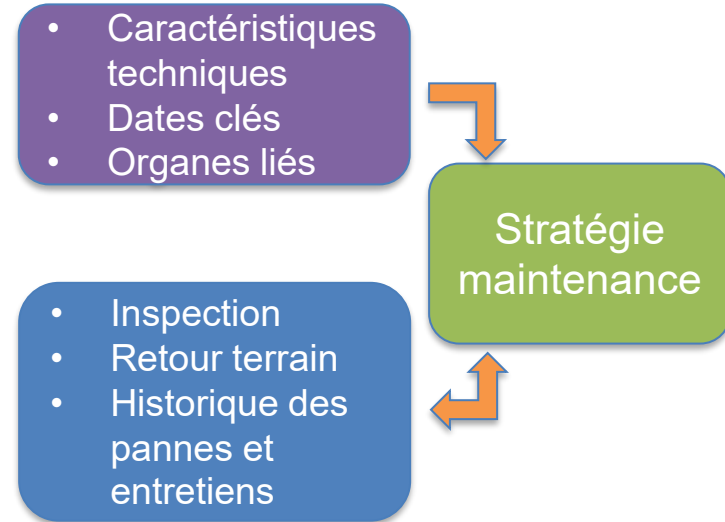
Bientôt 4 couches de conteneurs standards possibles

22/05/2026
26



Évolution de la gestion de la maintenance : importance de la base de données

- La **GMAO** est un outil qui permet de consulter et constituer une base de données unique et centralisée.
- Cet outil permet:
 - La visualisation et la description du parc d'équipements et des données des assets
 - La gestion des interventions réalisées sur ces derniers (préventif, correctif, dépannage)
 - La gestion des ressources nécessaires (planning, gestion des stocks)



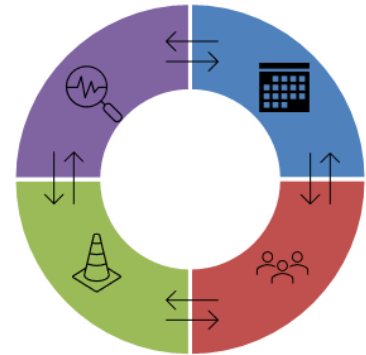
→ **Carnet de famille** et **carnet de santé** de l'ouvrage qui permettent d'alimenter la stratégie de maintenance

Centralisation des données : amélioration de la quantité et la qualité des données

- **Création d'une vue globale de l'ouvrage**
 - Evolution d'une visualisation EM vers visualisation de l'ensemble des équipements
 - Centralisation des données historisées localement
 - Encodage systématique des demandes d'intervention (vision des défaillances et des compléments de maintenance)
 - Suivi des travaux de réhabilitation
- **Donner du sens et de la valeur à la donnée**
 - Procédures d'encodage
 - Révision et homogénéisation des plans de maintenance
 - Contrôle et analyse des données
 - Création d'indicateurs pertinents
 - Connaissance en temps réel de la disponibilité des équipements et de leur mode de fonctionnement

Valorisation des données: effets escomptés et facteurs limitants

- **Fiabilité**
 - Amélioration de la planification et du suivi des ouvrages
- **Appui renforcé à la décision d'investissement**
 - Indicateurs pertinents pour l'allocation des budgets
 - Guide dans les choix techniques
- **Gestion plus homogène du réseau**
 - Uniformité des procédures pour des équipements identiques
 - Support et dialogue entre équipes
- **Gestion du changement**
 - Adaptation des usages et processus internes
 - Lenteur du processus
- **Mobilisation des ressources**
 - Alimenter l'outil en données
 - Organiser et réaliser les interventions
 - Exploiter les données pour les valoriser
- **Retour terrain**



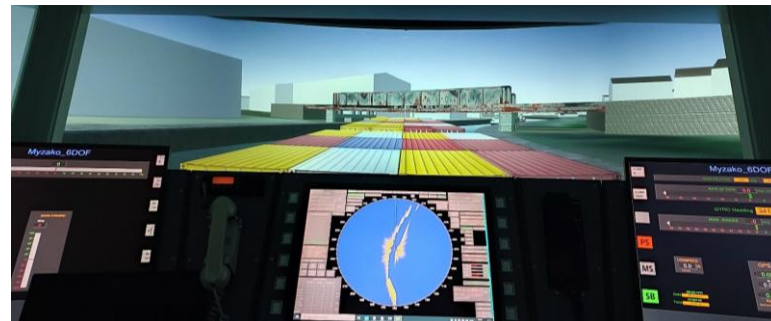
Études nautiques

Objectifs

- Appuyer des études en cours et des **travaux** de mise à gabarit du réseau (Seine-Escaut)
- Optimiser / valider les **conditions d'exploitation** définies dans les **règlements particuliers** pour assurer la **sécurité et la fluidité** du trafic
 - Navigabilité en crue (débit limite selon gabarit)
 - Possibilités de croisement
 - Plan de stationnement
 - Vitesses maximales
 - Nécessité du propulseur d'étrave

Méthode

- Étude sur **plan** (référence: PIANC WG 141, IMDC)
- Étude sur **simulateur** (*Flanders Hydraulics*)
- **Expertise** nautique (*Ghent University*)
- Calcul de vitesses critiques (berges, bateaux amarrés)
- Études de trajectographie (exploitation données AIS)



Traversée de Liège :

Navigabilité en période de crue

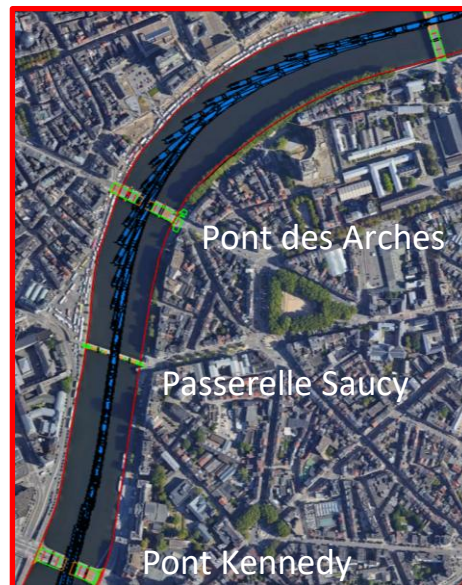
Navigation en régime de crue sur la Meuse moyenne en aval du pont de Fragnée:

- Lorsque le débit à Amay est de **800 m³/s** ou plus, interdiction de naviguer pour les bateaux et convois de **plus de 135 m** de longueur.
- Lorsque le débit à Amay est de **1200 m³/s** ou plus, interdiction totale de naviguer.

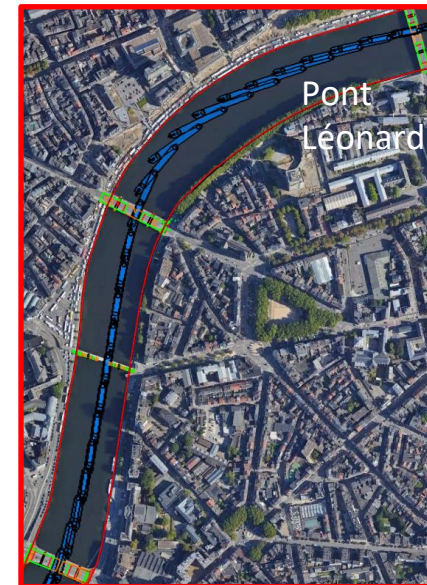
Validé par des tests avec des bateaux:

- Va (110 m x 11,45 m) et Vb (191 m x 11,45 m)
- Vides ($h_{libre} = 5,60$ m) et chargés (enfouissement: 3,40 m)
- Sens avalant et montant

Vb avalant vide – Q1200



Va avalant vide – Q1400

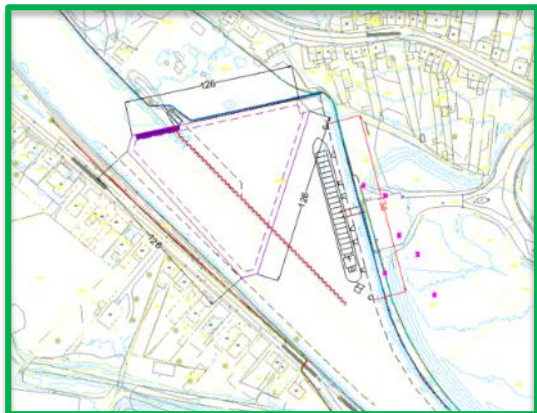


Plaine puissance nécessaire en sortie du pont des Arches / Dérive vers pont Léonard
Très faibles marges de manœuvre à ces débits: **non recommandés**

Bassin de virement à Auvelais

Géométrie pour bateaux Va (110 m x 11,45 m)

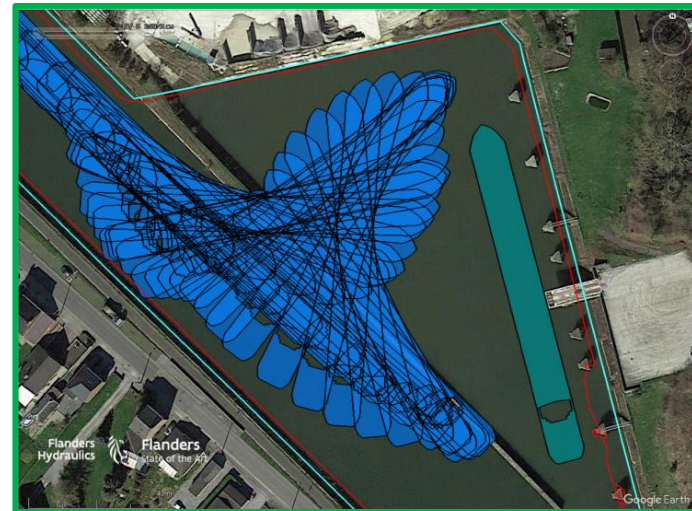
1. Deux géométries testées: bassin ouvert préférable



Variante 5 (mur démoli)



Variante 6 (triangle élargi)



2. Nécessité du propulseur d'étrave
3. Quelques recommandations sur la signalisation

Canal Nimy-Pommerœul

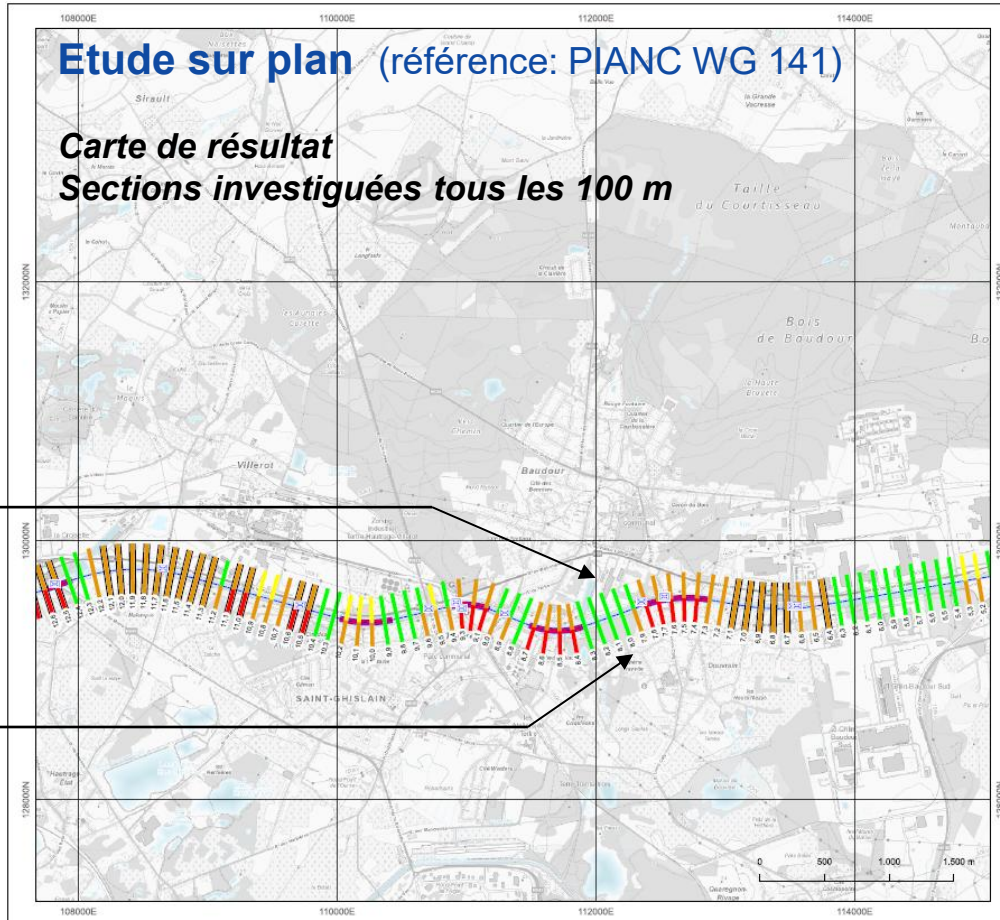
Scénario 1

Canal Nimy-Pommerœul
Après travaux d'élargissement

Navigation Va++
144m x 11,50m x 2,50m

À droite de l'axe : la navigabilité à étudier par simulation

À gauche de l'axe : la navigabilité garantie



Etude sur plan (référence: PIANC WG 141)

Carte de résultat
Sections investiguées tous les 100 m



Etudes de navigation et de trajectographie sur le réseau navigable wallon

Canal Nimy-Bazon-Pommerœul, secteur Nimy-Pommerœul : bassin de 144 m (Va++), renforcement : 2,50 m

Navigabilité après études sur plan

Version	Date	Concept	Int



OMIP - secteur Nimy-Pommerœul, 20-05-25 (Va++), SNCB

Rapport no: 27/05/2025



Légende

- Ecluses

Analyse nautique de l'axe

- Axe adapté
- Axe inadapté

Analyse nautique des profils en travers

Largeur disponible à la quille

- Double sens (Va++)
- Alternat sélectif (Va++/IV)
- Alternat strict (Va++)
- Navigation impossible (Va++)

Facteur de blocage

- Facteur de blocage insuffisant pour l'alternat strict
- Double sens (Va++)
- Alternat sélectif (Va++/IV)
- Alternat strict (Va++)
- Navigation impossible
- Piles hors de la voie d'eau

Gauche de l'axe (sens avalier): navigabilité garantie
Droite de l'axe (sens avalier): navigabilité à étudier

Canal Nimy-Pommerœul

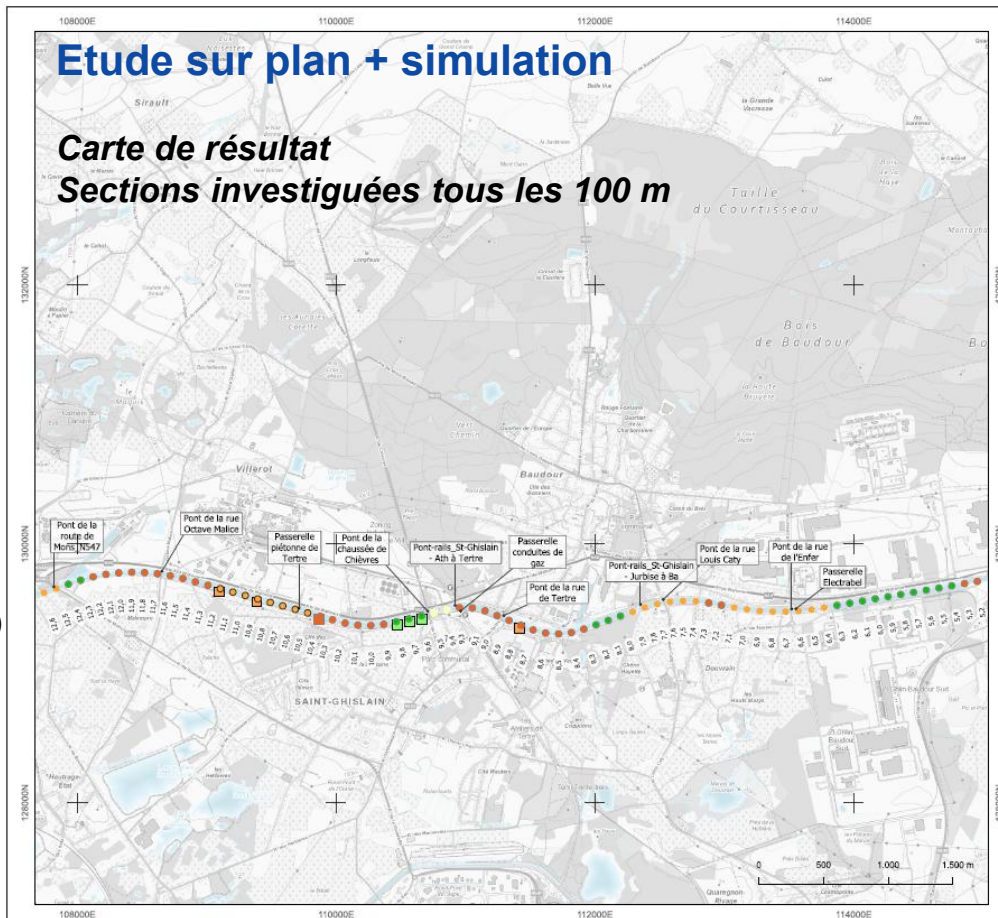
Scénario 1

22/05/2026
35

Canal Nimy-Pommerœul
Après travaux d'élargissement

Navigation Va++
144 m x 11,50 m x 2,50 m

- Identification des zones de croisement et des zones d'alternat
- Validation du plan de stationnement
- Réduction de vitesse à 6 km/h dans les sections étroites (y compris aux quais)





Etudes de navigation et de trajectographie sur le réseau navigable wallon
Canal Nimy-Station Péronnes, secteur Nimy-Pommerœul ;
travaux de 144 m (Va++), renforcement 2,50 m

Navigabilité réelle après simulations de navigation

Version	Date	Concept	Int

CNIP - secteur Nimy-Pommerœul, 34h_03-05-25_352
Rapport n° WL2024R22_012_10 03/06/2025



Légende

 Ecluses

Navigabilité quais occupés

-  Double sens Va+++ - Va++
-  Double sens Va++ - Va+ après mesures
-  Alternat strict Va++
-  Alternat strict Va++ après mesures

Navigabilité quais inoccupés

-  Double sens Va+++ - Va++
-  Double sens Va++ - Va+ après mesures d'exploitation
-  Double sens Va++ - Va+ après mesures structurelles
-  Alternat sélectif Va++ - IV
-  Alternat sélectif Va++ - IV avec mesures d'exploitation
-  Alternat sélectif Va++ - IV après mesures structurelles
-  Alternat strict Va++
-  Alternat strict Va++ après mesures d'exploitation
-  Alternat strict Va++ après mesures structurelles
-  Alternat naturel Va++ (sort)
-  Alternat naturel Va++ (sort) après mesures d'exploitation
- Alternat naturel Va++ (sort) après mesures structurelles
- Navigation impossible Va++

Canal Nimy-Pommerœul

Scénario 2

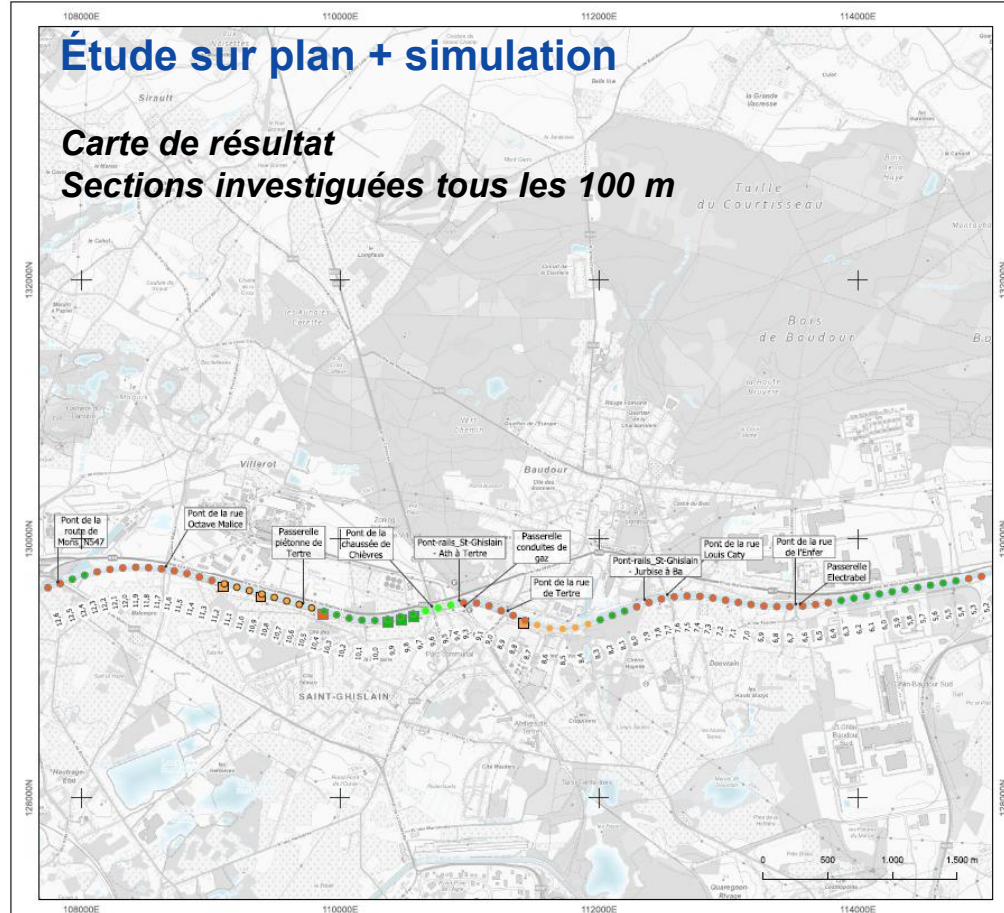
22/05/2026
36

Canal Nimy-Pommerœul
Après travaux d'élargissement
Après rehausse du NFN

Navigation Va++
144 m x 11,50 m x 3,00 m

Scénario prospectif (horizon lointain)

- Rehausse du niveau de flottaison normal (NFN) de 1 m pour permettre un enfoncement de 3 m
- Surélévation de quais et de ponts ($h_{libre} = 6$ m)
- La rentabilité socio-économique doit être évaluée





Etudes de navigation et de trajectographie sur le réseau navigable wallon
Canal Nimy-Pommerœul, secteur Nimy-Pommerœul
Boulevard de 144 m (DN+), entassement,
3,00 m (hypothèse rehausse du NFN à 34 m DNG)

Navigabilité réelle après simulations de navigation

Version	Date	Concept	Int

CNRP_ssecteur Nimy-Pommerœul_S04_S1-01-01-251
Rapport no WL2024022_212_10 03/06/2025




Légende

 Ecluses

Navigabilité quais occupés

-  Double sens Va++ - Va++
-  Double sens Va++ - Va++ après mesures
-  Alternat strict Va++
-  Alternat strict Va++ après mesures

Navigabilité quais inoccupés

-  Double sens Va++ - Va++
-  Double sens Va++ - Va++ après mesures d'exploitation
-  Double sens Va++ - Va++ après mesures structurelles
-  Alternat sélectif Va++ - IV
-  Alternat sélectif Va++ - IV avec mesures d'exploitation
-  Alternat sélectif Va++ - IV après mesures structurelles
-  Alternat strict Va++
-  Alternat strict Va++ après mesures d'exploitation
-  Alternat strict Va++ après mesures structurelles
-  Alternat naturel Va++ (pont)
-  Alternat naturel Va++ (pont) après mesures d'exploitation
- Alternat naturel Va++ (pont) après mesures structurelles
- Navigation impossible Va++

Évolution de la gestion des niveaux pour garantir la navigabilité

22/05/2026
37

- **Constat: Variabilité croissante des apports naturels**
 - Nécessité de faire évoluer les modes de régulations
 - Nécessité d'évaluer les besoins à moyens et long terme
- **Actions: Développement d'un outil d'optimisation**
 - Développement d'un réseau de mesures
 - Développement de modèle de gestion coordonnée sur l'ensemble du réseau (fin gestion locale)
 - Établissement d'une procédure de gestion des travaux en cas de crue
- **Moyens techniques**
 - Déploiement de la télégestion des ouvrages de régulation: rapatriement des données, analyse et pilotage à distance

Cette gestion centralisée, couplée au développement de modèles liées à la météo, permet une meilleure anticipation des périodes de stress hydrique et la garantie d'un accès à la navigation optimisé

AIPCN – Liste des GT InCom

Légende

*Participation active du SPW MI

Recently or almost published

- *WG 206 – Guidelines for Lock Design*
- *WG 242- Permanent Floating Houses along the River Infrastructures*

In progress

- *WG 249 - Adaptation of IW for Climate Change Impacts*
- *WG 255 – Structural Re-Assessment of Existing IW Hydraulic Structures*
- *WG 257 – Digital Twins for IW and Ports*
- *WG 258 – Design of Flexible Loading & Unloading Facilities for IW Natural Rivers*
- *WG 262 – Remote Operated IW Navigation*
- *WG 263 – Key Elements and Best Practices to Improve the Governance of IW*
- *WG 264 – Innovative Digitalisation Approaches for Managing Hydraulic Structures of IW*
- *WG 265 – Innovative Construction Methods of IW Hydraulic Structures*
- *WG 266– Capacity Augmentation and Structural Expansion of Existing IW Facilities*

Future

- *WG 270 - Strategies to Prevent Negative Effects of External Threats in IW Infrastructure and Facilities*
- *WG 271 - IW Guidelines for Navigation Availability Assessment*
- *Decarbonisation of the Inland Navigation Fleet*
- *Optimised Maintenance Dredging Volumes in Inland Waterways*
- *Predictive Inspection and Maintenance of IW Infrastructure*



#stayTUNED!

Complétez ce formulaire pour rester au courant des évolutions, chantiers planifiés et événements impactants du réseau navigable wallon

Démarrer maintenant

