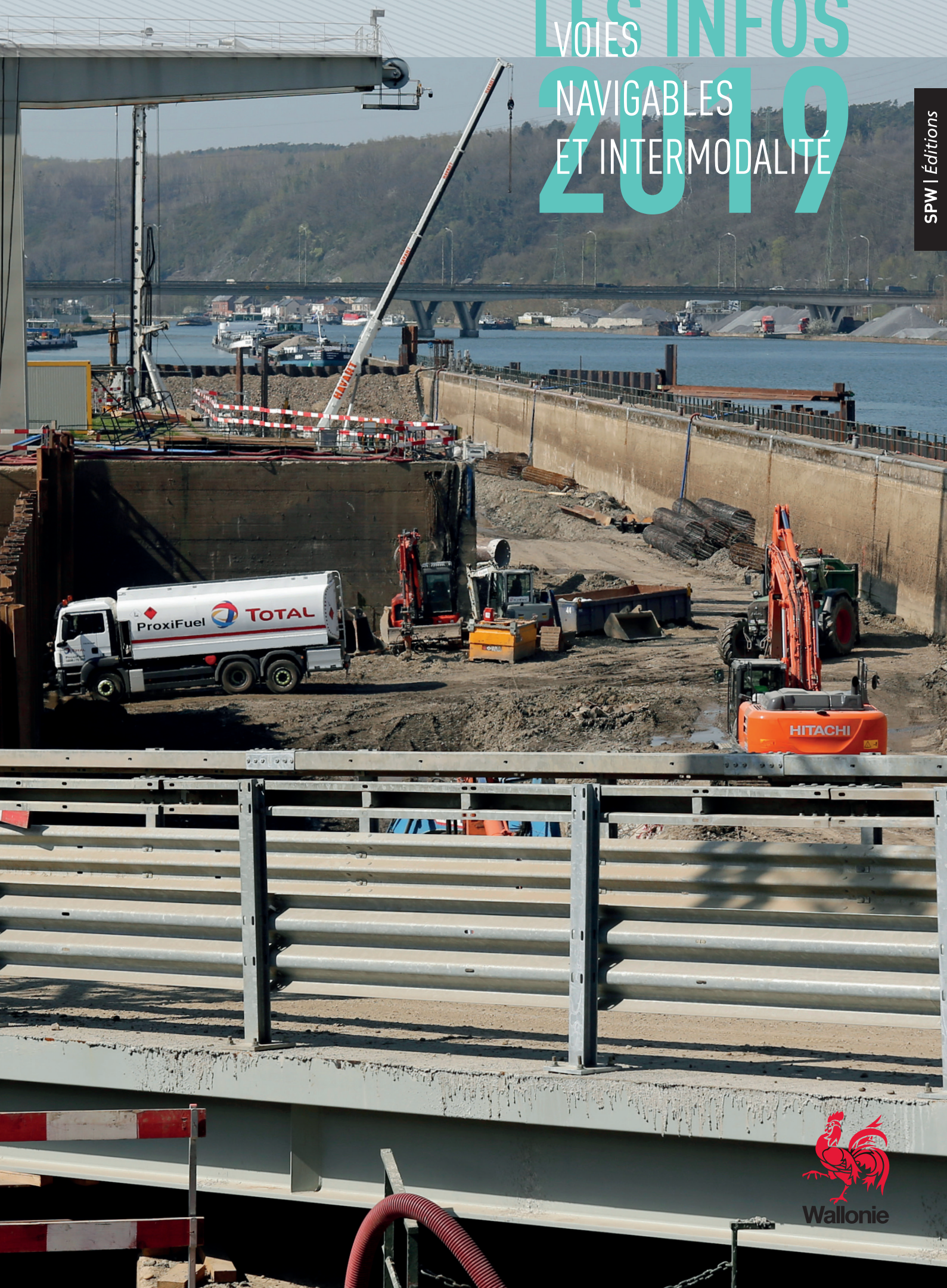


LES INFOS VOIES NAVIGABLES ET INTERMODALITÉ 2019

SPW | Éditions



Wallonie

C'est en tant que Directeur général du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures que j'ai le plaisir m'adresser à vous dans cette publication. Une nouvelle structure qui regroupe et développe les compétences de feu les directions générales « Routes et Bâtiments » et « Mobilité et Voies hydrauliques ».

Une toute nouvelle entité pour faire face aux enjeux d'aujourd'hui et de demain : les défis de la mobilité et du changement climatique, d'une part, et les bouleversements sociaux et économiques, d'autre part. Notre société a un challenge extraordinaire à relever. La mobilité et l'intermodalité des marchandises y ont un rôle essentiel à jouer !

Dans un pays où les prévisions les plus récentes indiquent une tendance lourde à l'augmentation du transport de marchandises et de ses impacts négatifs, où le transport routier restera de loin le mode de transport principal, nous devons radicalement changer de cap.

En actionnant l'ensemble des leviers régionaux de la mobilité, le SPW Mobilité et Infrastructures entend agir avec détermination comme principal acteur de la nouvelle Stratégie régionale de Mobilité. C'est en son sein que celle-ci a été élaborée en collaboration avec des experts extérieurs. La Stratégie régionale de Mobilité des Marchandises tente de répondre aux ambitions de la vision

FAST du Gouvernement wallon : redéployer le transport, outil économique essentiel, en diminuant drastiquement ses impacts négatifs. Comment ? En partie par la dynamisation et l'amélioration des modes ferroviaire et fluvial, mais aussi en agissant sur tous les fronts : une infrastructure régionale tendant vers l'excellence en termes de disponibilité et de fiabilité, un volontarisme nouveau dans les commandes et marchés publics, un pilotage stratégique des terrains et des normes encadrant les déplacements, ainsi que des contrôles renforcés. Et au-delà, une vraie dynamique positive de conseil, d'encadrement et d'incitants.

Vous constaterez dans ce rapport que de nombreux projets sont déjà en cours, que les développements positifs ne manquent pas et ce n'est qu'un commencement ! En tant que Service public de Wallonie, nous devons transformer nos outils, nos méthodes, nos approches et notre rôle au service du développement économique et social de la Wallonie.

Tous, administrations, acteurs publics et privés, citoyens, nous devons aller collectivement encore beaucoup plus loin.

Le SPW Mobilité et Infrastructures se positionne en tant qu'acteur majeur et s'est doté d'une vision nouvelle, mais c'est avec l'ensemble des protagonistes wallons que la mobilité de demain se construit dès à présent.

©SPW-DTIM





À la une

p. 3 L'édito d'Étienne Willame, Directeur général SPW Mobilité et Infrastructures.

Du neuf

pp. 8 et 9 Le SPW Mobilité et Infrastructures à votre service !

pp. 10 et 11 La DPVNI devient la DTIM.

pp. 12 et 13 La Wallonie se dote d'une Stratégie régionale de Mobilité.

p. 14 Les zones de basse émission.

pp. 15 à 23 Le point sur le réseau wallon des voies navigables – Focus sur l'écluse d'Ampsin-Neuville.

pp. 24 et 25 Nouveaux avis à la batellerie – Site internet Éconavigation.

p. 26 La *Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie*.

p. 27 Le Groupe *Cometsambre*, prix DPVNI 2018 !

pp. 28 et 29 Les brèves : 1^{er} navire sur la Basse Meuse, *Logistics Days*, 40 ans du PAN et Plateforme de coordination « Transports ».

Intermodalité

pp. 32 à 35 Tour d'horizon des plateformes intermodales en Wallonie.

p. 36 Le plan d'action « transport fluvial de conteneurs » du port d'Anvers.

p. 37 La voie de la soie – *Rail Freight Forward*.

pp. 38 et 39 Gestion des travaux sur le réseau ferroviaire.

pp. 40 et 41 De nouvelles normes routières en Wallonie.

Statistiques

pp. 44 à 49 Le transport fluvial 2018 en chiffres.

Ports autonomes

pp. 52 à 59 PAL, PAN, PACO et PAC : les 4 ports autonomes wallons.

Entreprises et batellerie

pp. 62 et 63 L'entreprise *Greg Transport* investit dans le rail !

p. 64 Le *Plan wallon d'aides aux modes de transports alternatifs à la route*.

pp. 65 et 66 L'aide aux entreprises.

p. 67 L'impact de la mesure d'aide aux entreprises.

pp. 68 et 69 L'aide aux bateliers.

p. 70 Règlement européen EMNR.

p. 71 Électricité verte à bord.

Transport fluvial en Europe

pp. 74 et 75 Le projet global Seine-Escaut en Wallonie.

p. 76 La convention de subvention du projet Ampsin-Neuville est signée !

p. 77 Financements européens des infrastructures de transport.

Médiathèque

pp. 80 à 82.

DU NEUF EN VRAC

6





DU NEUF EN VRAC

LE SPW MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES À VOTRE SERVICE !

DG01 et DG02 fusionnent

La Direction générale Routes et Bâtiments (DG01) et la Direction générale Mobilité et Voies hydrauliques (DG02) se fondent en une seule entité pour plus d'efficacité !

Rétroactes : 10 ans et 10 % !

En 2018, le Service public de Wallonie a fêté le 10^{ème} anniversaire de sa structure¹. L'occasion de jeter un coup d'œil dans le rétro et de se remettre en question : un bilan positif à bien des égards, quelques tâtonnements constatés et ... l'envie d'évoluer pour mieux appréhender les défis à venir. Dans un même laps de temps, tombait une décision du Gouvernement wallon imposant une diminution de 10 pourcents des postes de direction au sein du Service public de Wallonie.

En découlait une nécessaire révision structurelle pour permettre cette réorganisation des postes de direction ... qui allait impliquer des fusions, suppressions de services et créations de services.

Rationalisation de la structure

Dès juillet 2018, une première étape est franchie avec l'adoption par le Gouvernement wallon d'un nouveau cadre organique du Service public de Wallonie.

Le 7 février 2019, le Gouvernement wallon a adopté les arrêtés concrétisant cette réforme qui est entrée en vigueur au 1^{er} avril 2019. La fusion de la DG01 et de la DG02 y est entérinée et aboutit à la création d'une nouvelle direction générale qui comporte 13 départements et 48 directions, contre 54 auparavant : le **SPW Mobilité et Infrastructures !**

Dans la foulée, de nouvelles appellations sont données aux directions générales dans un but de simplification et pour une meilleure compréhension par le citoyen.

Nouvelles appellations au Service public de Wallonie

- SPW Secrétariat général
- SPW Budget, Logistique et TIC
- SPW Mobilité et Infrastructures
- SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement
- SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie
- SPW Intérieur et Action sociale
- SPW Économie, Emploi, Recherche
- SPW Fiscalité

©SPW-Mobilité et Infrastructures



©SPW-DGVN-G. Pasquarelli



Une fusion pleine de bon sens

La DGO1 et la DGO2 travaillent depuis toujours sur des projets dont les finalités sont similaires. Un rapprochement ne peut que renforcer la complémentarité et la transversalité des deux entités. Encore plus de cohérence et d'efficacité sera indispensable pour relever les défis posés par la vision FAST 2030² et par les objectifs environnementaux et climatiques à respecter.

La vision de la toute nouvelle entité, elle, s'affiche claire et ambitieuse : des infrastructures de qualité, un système de transport performant, innovant et respectueux de l'environnement au service du développement économique et social de la Wallonie.

Réorganisation des missions

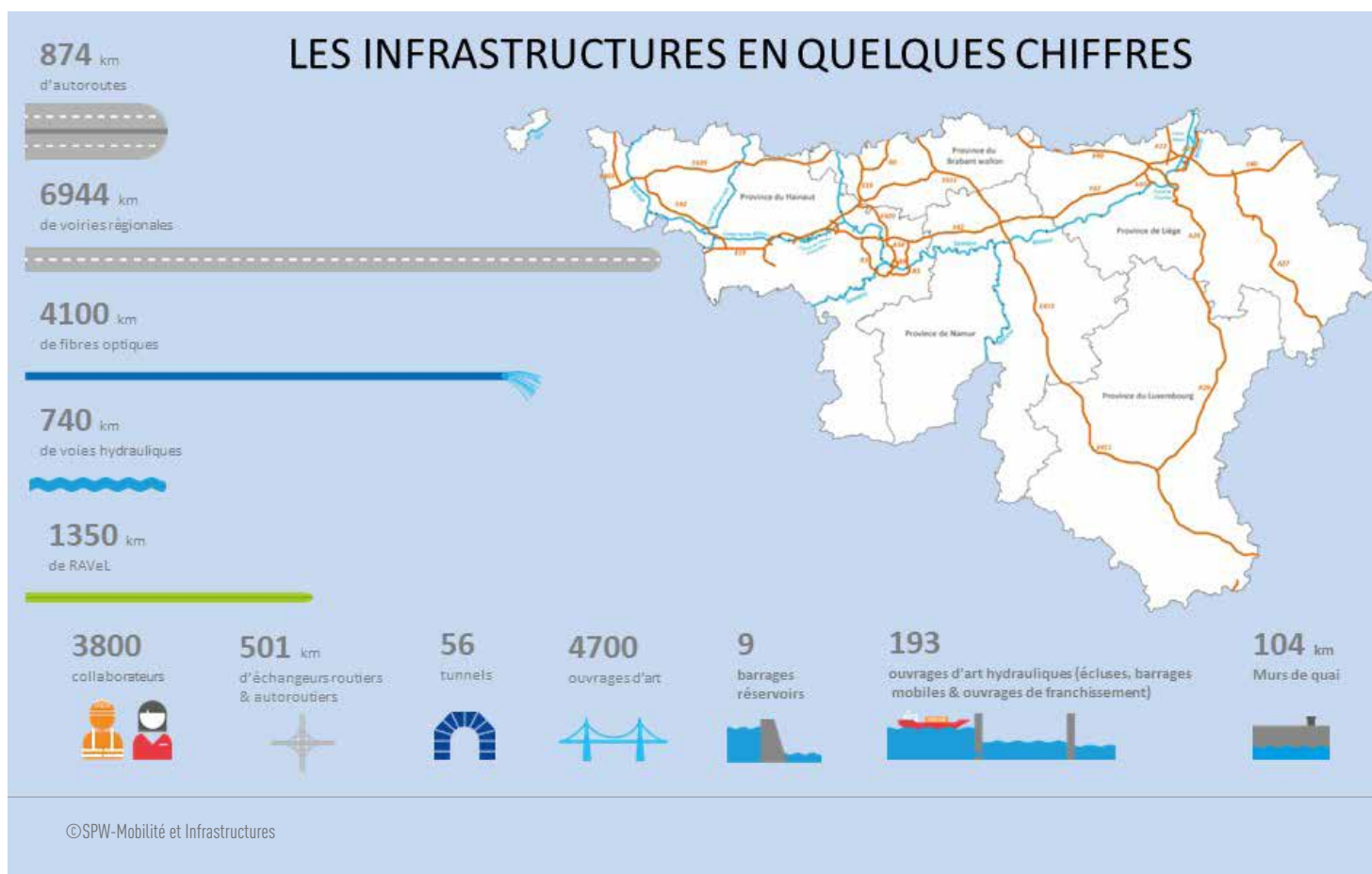
Au-delà d'un changement de façade, c'est un bouleversement bien plus profond qui se dessine avec une redéfinition complète des missions pour les adapter aux défis des années à venir.

**Infrastructures de qualité,
transport performant
et respectueux de
l'environnement,
développement
économique et social**

Dix groupes de travail - dont notamment un sur l'exploitation des voies hydrauliques et un sur la stratégie de la mobilité - se sont réunis jusqu'au printemps pour peaufiner les missions de la nouvelle direction générale. Inventaires des chantiers à mener, missions propres à chaque composante (département-direction-cellule) et compétences de chacun

sont désormais au clair : le SPW Mobilité et Infrastructures est sur les rails !

Christel Job



²Vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal) : ce plan a pour but de réduire l'encombrement sur les routes wallonnes. Il vise à combiner, pour chaque déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité avec un objectif ambitieux visant à réduire de manière drastique les déplacements via la route.

La Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité - DPVNI devient

La Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises - DTIM !

Focus sur les marchandises tous modes de transport terrestres confondus

Au 1^{er} avril 2019, la réforme du cadre du Service public de Wallonie est entrée en vigueur (cf p. 8) et la DPVNI a fait place à la DTIM...

Une évolution de plus ! En 2008, alliant au transport fluvial la notion d'intermodalité, l'Office de Promotion des Voies Navigables était devenu la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité, au sein de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques.

Aujourd'hui, la direction mue en **Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises**. Le ton est donné ! Désormais le champ d'action sera le transport des marchandises¹ et l'intermodalité de celles-ci tous modes de transport terrestre confondus : ferroviaire, fluvial et routier.

DTIM
=
DPVNI

DTIM même team !

Les missions de la DTIM évoluent certes, mais adoptent une évolution logique avec les défis à venir du transport des marchandises : opérer un transfert modal massif vers la voie d'eau et le rail, diminuer drastiquement les impacts

du système de transport et préserver la compétitivité des entreprises. L'équipe de la DTIM reste la même dans un premier temps et continuera à œuvrer de son mieux pour le développement de l'intermodalité en Wallonie, en privilégiant comme toujours un contact proche et professionnel avec les acteurs économiques du secteur.

Missions

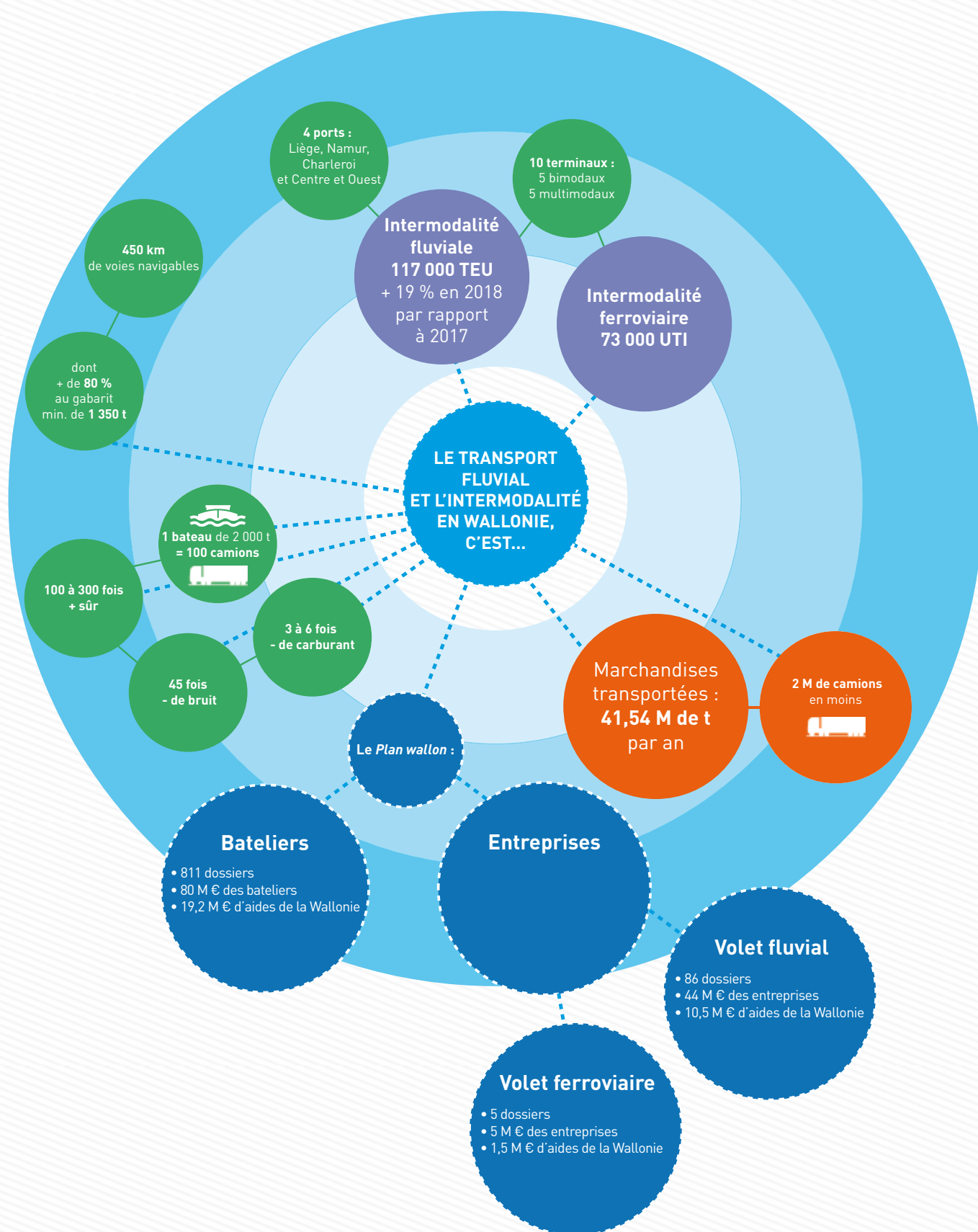
Nos nouvelles missions sont vastes et ouvrent la porte à de nombreux projets à venir. La DTIM assure, entre autres, le conseil et l'expertise wallonne en matière de mobilité des marchandises, le développement des contacts avec les acteurs économiques du secteur, promeut toutes les formes de transport des marchandises dans l'optique des objectifs FAST, concourt à la réalisation du volet fret de la Stratégie régionale de mobilité. Un exemple des nouveaux défis à rencontrer ? Établir l'inventaire régional des terrains à vocation multimodale ! Tout un programme et un enjeu essentiel pour l'intermodalité en Wallonie.

Christel Job

Chargement de mœllons à Beez. ©SPW-DTIM



¹Désormais la promotion du tourisme fluvial ne fera plus partie des compétences de la direction.



DU NEUF EN VRAC

LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE MOBILITÉ SE DOTE D'UN VOLET « MARCHANDISES » !

Une stratégie enfin complète

La Stratégie régionale de Mobilité a été approuvée en mai 2019. Un volet consacré aux marchandises suit son parcours d'approbation ! À la demande du Gouvernement, le Service public de Wallonie a déposé un projet fin mars et le document a été soumis courant mai à la consultation du Pôle Mobilité, l'instance qui regroupe l'ensemble des acteurs de la société civile dans ce domaine.

Un avis indispensable pour que le Gouvernement wallon adopte le document complet de la Stratégie régionale de Mobilité incluant à la fois le volet « Personnes » et le volet « Marchandises ».

FAST à l'origine de la SRM

Adoptée en octobre 2017, la vision FAST poursuit comme finalités la réduction de la congestion (Fluidité), l'accès aux biens et services pour tous (Accessibilité), la réduction drastique des accidents de la route (Sécurité) et la réduction importante des nuisances environnementales (Santé). Cette vision a été traduite en objectifs ambitieux notamment de Transfert modal.

La vision FAST énonce le « pourquoi ? » et fixe une direction claire. La Stratégie régionale de Mobilité (SRM), elle, énonce le « comment ? ». La SRM devra ensuite être traduite dans l'ensemble des plans opérationnels, cette dernière étape constituant le « quoi ? ». Les plans détailleront les actions précises qui seront entreprises.

Des enjeux et des objectifs déclinés pour les marchandises

La particularité du système de transport de marchandises, soulignée dans la vision FAST, est son rôle majeur dans l'économie. Vital tant pour la production, la distribution et le commerce, il est très fortement lié à l'emploi et à la compétitivité des entreprises¹. Ce rôle est d'autant plus important que l'économie wallonne est très ouverte. Les échanges y sont un facteur essentiel et ils sont aujourd'hui soumis à une pression forte.

La croissance de la mobilité des marchandises continuera à progresser selon le Bureau fédéral du Plan dans ses dernières projections². Pour la Belgique, en 2015, le transport routier de marchandises représente 66 milliards de tonnes.km et 79 % de parts modales. En 2040, il devrait représenter 79.5 milliards de tonnes.km et 77 % de parts modales. Le transport routier restera donc dominant à l'horizon 2040 avec un taux de croissance de 20 % du trafic ! Ces prévisions ont été réalisées à politique constante. L'enjeu de la SRM est donc bien d'infléchir cette tendance.

Parallèlement, les défis environnementaux, notamment la réduction de gaz à effet de serre, visent très clairement le transport qui est un de ses contributeurs essentiels. La congestion est également un élément stratégique tant du point de vue économique qu'environnemental. Enfin, l'évolution technologique, réglementaire et économique de la mobilité laisse présager de grands bouleversements (digitalisation, véhicules autonomes, etc.) qu'il convient d'anticiper, de mettre à profit, d'encadrer voire de réglementer.

Favoriser le report modal et la transformation logistique des entreprises, agir de manière forte sur la fiscalité et la tarification de l'usage des infrastructures

Des réponses aux défis

Dans la SRM, trois grands chantiers ont été identifiés. Voici quelques unes des options qui sont désormais sur la table :

Gouvernance

La base sera de redéfinir le rôle des acteurs et de les responsabiliser par rapport aux objectifs qui doivent être mesurés. Cela concerne tous les acteurs et, bien que le plan soit régional, il s'adresse autant aux organismes publics qu'aux privés. La collecte et la gestion régionale des données sont un enjeu crucial. C'est un outil de connaissance, de décision, mais aussi d'action envers de nombreux acteurs.

La nouvelle gouvernance implique de revoir les fonctionnements régionaux pour y intégrer une approche multimodale et aussi une déclinaison de l'ensemble de la stratégie dans les relations internationales.

Enfin il faut accompagner le changement en favorisant l'innovation et permettre l'appropriation par les acteurs de nouvelles approches et de nouvelles technologies.

Accélérer la transformation du secteur

Il faut d'abord **favoriser le report modal** à la fois par une analyse et par des **actions ciblées filière par filière** pour la recherche de solutions spécifiques.

Faire évoluer le **plan d'aide spécifique au transfert modal**³ existant pour indiquer clairement les priorités à poursuivre par les acteurs économiques, pour montrer le soutien et l'engagement ferme des autorités publiques dans cette action et pour surmonter ponctuellement les obstacles financiers à la prise de décision. Ce plan doit être public et transparent, permettre l'émergence de projets viables économiquement, s'inscrire sur du moyen ou du long terme, mais apporter un soutien temporaire, ainsi qu'être doté des moyens financiers qui lui permettent de peser sur le système économique. Les aides doivent être liées au transfert modal. Le plan d'aide devra s'étendre à l'avenir vers l'aide à

l'innovation et aux expériences innovantes, la formation, le support aux pré- et post-acheminements...

La Wallonie doit **favoriser la transformation logistique des entreprises**. À titre d'exemple, elle doit agir de manière forte pour favoriser le **déploiement de véhicules autonomes**.

Les **services publics** doivent systématiser les dispositifs permettant aux chantiers d'être des exemples en matière

¹Concernant la compétitivité, le poste « transport & logistique » pèse en moyenne 15 % dans la structure des coûts, mais souvent bien plus pour l'industrie.

²Rapport publié en février 2019.

³Voir pp. 65 à 69.

de gestion de la mobilité des marchandises par l'inclusion de clauses CO₂, de dispositifs renforçant le transfert modal, la gestion logistique des déblais, terres polluées, etc. Ils devront faire évoluer leurs propres pratiques et flottes de véhicules.

La Wallonie doit encadrer et optimiser la **gestion du territoire** en ce qui concerne les enjeux de la mobilité des marchandises : inclure les marchandises dans les plans communaux, gérer de manière active les terrains à vocation multimodale, encadrer le déplacement des marchandises en ville, favoriser les synergies entre acteurs d'une même zone.

Enfin, les autorités publiques doivent **agir de manière forte sur la fiscalité et la tarification de l'usage des infrastructures**, par exemple en élargissant le champ de la redevance kilométrique aux utilitaires de moins de 3,5 tonnes tout en modulant et adaptant ses tarifs aux objectifs. Elle doit organiser des contrôles renforcés de ses dispositifs avec de véritables mesures dissuasives. Parallèlement, elle doit assurer la promotion des solutions souhaitables et la sensibilisation des acteurs, comme par exemple la labellisation des produits du commerce sur base de critères liés au transport.

Gestion des outils publics

Pour tous les réseaux wallons, le principe qui doit prévaloir est une politique d'entretien et de gestion opérationnelle active des voiries, avec pour objectif la disponibilité maximale des infrastructures et une minimisation pour les usagers des conséquences des dégradations temporaires de service.

Le plan **ITS/RIS** doit permettre pour tous les modes de développer de véritables niveaux de services aux usagers en matière d'information, d'échanges, de gestion des crises, de simplification administrative, etc.

Les **zones économiques multimodales** doivent faire l'objet d'un traitement particulier : elles doivent être inventoriées, classifiées, protégées, réservées à l'usage multimodal, correctement desservies par les différents modes et bénéficier de niveaux de service élevés.

Et maintenant ?

La stratégie pose des jalons importants, mais la partie la plus critique du travail est seulement en cours avec l'élaboration des plans d'action qui en découlent. L'année 2019 sera l'année des choix en matière de mobilité des marchandises en Wallonie !

Pascal Moens

©PAL



DU NEUF EN VRAC

ZONES DE BASSE ÉMISSION

Un nouvel enjeu pour les transporteurs !

L'adoption des mesures concernant les zones de basse émission combinée au système de redevance kilométrique régionale créent les conditions d'un avantage concurrentiel déterminant pour les flottes de véhicules les plus respectueux de l'environnement.

ZBE, de quoi parle-t-on ?

Adopté début 2019, le cadre légal pour le *Plan air-climat-énergie (Pace)* décrit de manière intégrée les actions à mener pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre (GES), pour diminuer notre consommation d'énergie et pour limiter les émissions de polluants atmosphériques. Les enjeux de ce plan extrêmement ambitieux ont été évoqués précédemment¹.

En son sein, un dispositif attire l'attention : les zones de basse émission (ZBE). Il s'agit, sur un territoire déterminé, de restreindre ou d'interdire l'accès à certains véhicules en fonction de leurs performances environnementales afin de limiter dans la zone visée les impacts liés à la pollution due aux transports. Les zones urbaines sont généralement visées sans exclusive. Depuis quelques années des initiatives de ce type apparaissent un peu partout en Europe avec une diversité de dispositifs, de règles, de sanctions qui transforment progressivement les territoires en un vaste labyrinthe.

La Wallonie a désormais adopté son propre texte. Son but est clair : définir de manière uniforme sur son territoire ce que sont les zones de basse émission et les restrictions qui s'y appliquent. De cette manière, on limite le risque d'incohérence, par exemple entre deux communes ou provinces ou même entre le niveau communal et régional.

ZBE :
des prescriptions
uniformes
en Wallonie

Quelles restrictions ?

Ainsi, depuis l'adoption du texte, les dispositions sont exactement les mêmes pour l'ensemble des zones de basse émission temporaires ou permanentes, actuelles ou futures.

Seront autorisés à circuler dans les zones basses émissions :

- les véhicules qui ne sont pas M (« classique ») ou N (transport de marchandises), sauf certains véhicules, voir tableau ci-dessous ;
- les véhicules exclusivement électriques ;
- les véhicules hybrides et plugin hybrides émettant maximum 50 g de CO₂/km ;
- les véhicules hydrogènes ;
- les véhicules prioritaires, forces armées, adaptés au transport de personnes handicapées, transport public, etc.²

Dès janvier 2020, les premiers effets se feront ressentir !

Comme on peut supposer qu'un nombre croissant de communes voudront entrer dans le dispositif de zones basse émission, les entreprises ayant à transporter de manière régulière des marchandises dans les communes ont tout intérêt à planifier le renouvellement de leur flotte afin de répondre à ces prescriptions.

Avec le dispositif des zones basse émission combiné à celui de redevance kilométrique sur les routes régionales, les entreprises dotées d'un parc le plus performant au niveau environnemental disposeront d'un avantage concurrentiel important !

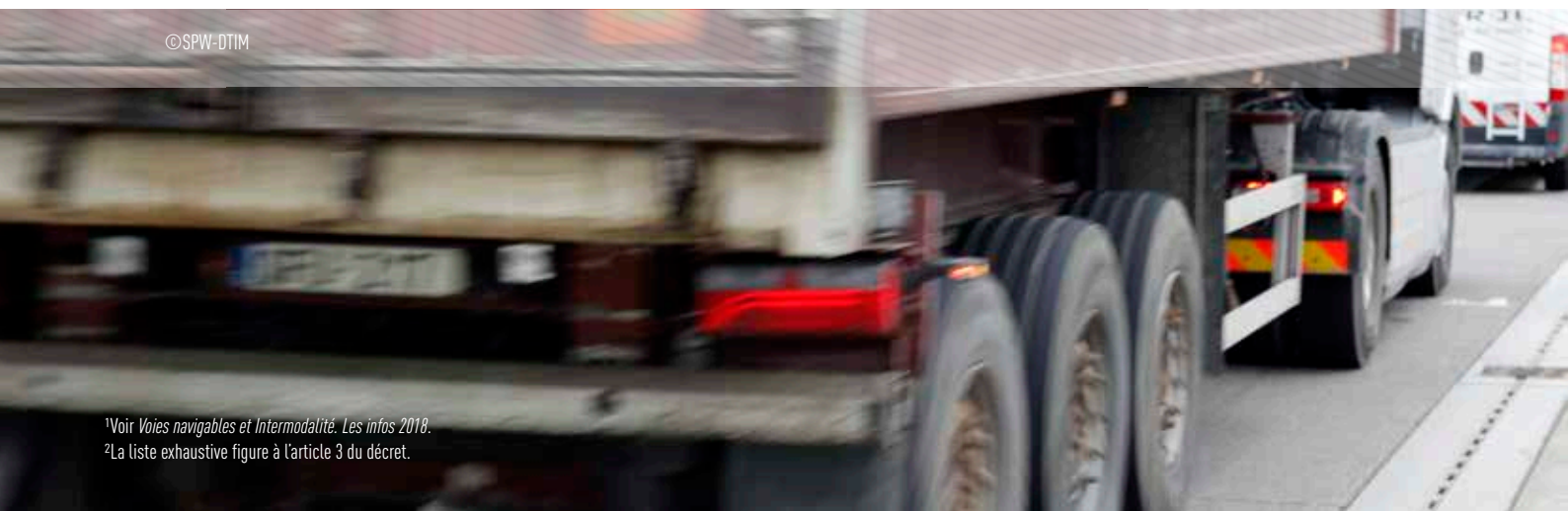
Pascal Moens

Concernant les véhicules M & N, sont autorisés en zone basse émission :				
Début intervalle	Diesel	Essence / CNG / LPG	Diesel	Essence
01/01/2020	minimum Euro IV	minimum Euro II	2006 - 2010	1997 - 2000
01/01/2022	minimum Euro V	minimum Euro III	2011 - 2015	2001 - 2005
01/01/2025	minimum Euro VI	minimum Euro IV	2015 - 2019	2006 - 2010

©SPW-DTIM

¹Voir *Voies navigables et Intermodalité. Les infos 2018*.

²La liste exhaustive figure à l'article 3 du décret.



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

Épinglons quelques interventions parmi les plus récentes :



Chantiers et autres aménagements sur la voie d'eau



Aménagements portuaires



Études



Équipements de plaisance

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE TOURNAI

Haut-Escaut, traversée de Tournai

Tournai - Quais Saint-Brice et Vifquin :



l'élargissement de l'Escaut à hauteur des quais Saint-Brice et Vifquin se concrétisera à l'aube de l'été 2019. Dans l'ordre chronologique, les étapes réalisées en 2018 ont consisté au déplacement des différents réseaux d'impétrants, la création d'une paroi de 219 pieux sécants (sur 250 m de long), le ferrailage-bétonnage d'un nouveau pertuis bordant le nouveau mur de quai. Pour 2019, le parement de pierres du nouveau mur de quai et la démolition de l'ancien (avec évacuation des gravats par voie d'eau) sont planifiés avant la réalisation des nouvelles voiries. L'achèvement complet de cette phase est prévu pour le 4^{ème} trimestre 2019.

Impact pour les utilisateurs : à terme, amener la passe navigable à 27 m (plutôt que 19 m actuellement) pour rendre possible le passage en toute sécurité des péniches de classe Va (2 000 tonnes).

En quelques chiffres : cette première phase de travaux repose sur un budget MIE / Wallonie de 9 100 000 euros.

Tournai - Pont à Pont :



après la démolition, fin mai 2018, du tablier en béton et la pose, le 9 juin 2018, du nouveau tablier métallique, le Pont à Pont a fait l'objet de travaux de stabilisation durant l'hiver : pose sur appuis définitifs et mise en tension programmée en 2019. Plus fine et plus légère (430 tonnes contre 800 actuellement), cette structure d'une portée de 60 m sur 15 m a été conçue pour se passer des épaisses piles sur chaque rive. Les travaux de finition (revêtement matricé et garde-corps) sont programmés d'ici l'été 2019.

Impact pour les utilisateurs : le tirant d'air sous cet ouvrage est passé à 7,3 m ; soit un gain de 70 cm par rapport à la situation précédente.

En quelques chiffres : intégré au projet Seine-Escaut Est, cet ouvrage représente un coût de 3 900 000 euros.

Tournai - Quais Poissonsceaux et Taille-Pierre :



entamée en novembre 2018, la phase 2 des travaux prévoit le réaménagement complet des quais en rive gauche, soit les 900 m des quais Poissonsceaux et Taille-Pierre jusqu'au pont Devallée. Après renouvellement des conduites et réseaux, le planning des travaux a été scindé en deux étapes, la première concernant l'aménagement et l'intégration d'un môle et d'une halte nautique pour bateaux de plaisance, à hauteur du quai Taille-Pierre. Les travaux de voirie démarreront à la clôture de cette première étape, soit à l'été 2019. La finalisation complète est prévue pour le 4^{ème} trimestre 2020.

Impacts pour les utilisateurs : l'extension de la halte nautique évolutive apportera davantage d'espace aux plaisanciers, et l'intégration du môle sécurisera la navigation de transit en séparant les deux flux.

En quelques chiffres : 8 300 000 euros d'investissement.

Tournai - Quai du Luchet d'Antoing et place Gabrielle Petit :



la phase 3 des travaux a débuté en septembre 2018. Celle-ci prévoit le réaménagement complet des quais en rive droite, entre le pont Devallée et la limite de la phase 1 (quai Vifquin). Le renouvellement des conduites et réseaux ayant déjà été réalisé en amont, les travaux de voirie sont en cours. L'évacuation progressive des gravats et terres est effectuée par voie d'eau après stockage tampon sur site. La fin du chantier sur ce tronçon, qui inclut également la reconfiguration de la place Gabrielle Petit, est planifiée pour le 4^{ème} trimestre 2019.

En quelques chiffres : 3 800 000 euros d'investissement.

Tournai - Pont des Trous :



à l'heure d'écrire ces lignes, la demande de permis (après enquête publique et avis des différentes instances concernées) était encore à l'examen auprès du Fonctionnaire délégué. La décision est attendue pour l'été 2019. Les travaux de déconstruction des arches centrales devraient démarrer dans la foulée. L'objectif du Service Public de Wallonie est bien sûr de lever un goulot d'étranglement sur cet axe majeur. Le projet final de pont à reconstruire reste cependant à confirmer.

Impacts pour les utilisateurs : amélioration des conditions de navigabilité et accès à la classe Va en toute sécurité.

En quelques chiffres : l'adaptation de l'ouvrage présente un coût estimé à 12 000 000 d'euros.

Nouveau barrage de l'écluse de Kain :



le chantier du nouveau barrage s'est achevé, au 2^{ème} trimestre 2018, par l'installation d'une centrale hydroélectrique.

Impact pour les utilisateurs : l'électricité produite par la centrale est consommée par les équipements de l'écluse et du barrage. Deux échelles à poissons permettent le franchissement du barrage.

En quelques chiffres : le nouveau barrage comporte deux pertuis de 12 m de largeur, la centrale hydroélectrique accueille trois vis hydrodynamiques de 3 m de diamètre d'une puissance de 57 Kw chacune. Le coût des travaux (génie civil et électromécanique) s'élève à 12 000 000 d'euros subsideés en partie par les fonds européens RTE-T.

Lys mitoyenne

Élargissement de la Lys mitoyenne en aval de l'écluse de Comines :



une première phase des travaux préparatoires et relatifs à la mobilité douce s'est achevée au 2^{ème} trimestre 2018 : démolitions diverses, remplacement du chemin de halage (RAVeL), installation d'une halte nautique et d'une rampe d'accès à la Lys et aménagement d'une voirie.

La deuxième phase des travaux devrait se terminer à la fin

de 2020. La Lys mitoyenne sera rectifiée sur les 1 600 m qui séparent l'écluse de Comines de la Région flamande.

Impact pour les utilisateurs : à terme, faciliter le passage et le croisement des bateaux de 2 000 tonnes et porter le gabarit à la classe Vb (4 400 tonnes). Une nouvelle route industrielle déviara le trafic lourd traversant actuellement la ville. Création d'une zone de parc, d'un îlot et de chemins cyclables.

En quelques chiffres : le coût des travaux est estimé à 15 000 000 d'euros subventionnés en partie par les fonds européens RTE-T ; la quantité de terres déblayées s'élève à 250 000 m.

Plateforme bimodale du Pont-Rouge à Warneton :



le début de ce chantier de construction, en rive gauche, 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 est programmé pour début 2019. Les travaux ont été adjugés au 3^{ème} trimestre 2018.

Impact pour les utilisateurs : nouveau potentiel portuaire pour bateliers et entreprises.

En quelques chiffres : coût des travaux : 3 500 000 euros, subventionnés dans le cadre des fonds européens du Feder.

Mise en place du tablier du Pont à Pont à Tournai. ©SPW-DTIM



DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE MONS

Mise en service du centre de regroupement de boues polluées à Obourg (Mons) :



le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures¹ a profité de l'obligation d'assainir un ancien terrain de dépôt à Obourg pour y construire des bassins capables de recevoir et décanter de telles boues, pour un volume total de 30 000 m³. Après une demi-année de dessèchement, les sédiments sont évacués le plus souvent vers un centre d'enfouissement.

En 2018, les bassins ont été remplis suite au dragage du canal du Centre et de celui de Nimy-Blaton. En février 2019, tous les sédiments ont été retirés et envoyés hors de la Wallonie.

Impact pour les utilisateurs : pour la compétitivité du transport fluvial, il est crucial que les voies d'eau soient régulièrement entretenues. Le centre de regroupement d'Obourg y contribue, notamment en réduisant les coûts d'élimination.

En quelques chiffres : le coût de construction s'élève à 12 000 000 d'euros, incluant la dépollution de l'ancien site. Le coût du dragage de canaux pollués est de l'ordre de 85 euros/m³.

Canal Nimy-Blaton

Démolition du pont du Risqu'à Tout à Blaton :



pont de type à béquilles et comprenant de nombreux câbles de précontrainte indispensables à sa stabilité, ce pont arrivait en fin de vie et ne garantissait plus la sécurité des usagers. Décision a été prise de le démolir. L'opération a été menée en novembre 2018, à la faveur d'une interruption de navigation de 4 jours seulement : dépôt d'un matelas de protection en pierres dans le canal et sur les chemins de halage, puis démolition du pont à l'aide de pelles hydrauliques équipées de cisailles de démolition, broyage des restes sur place pour permettre leur évacuation et leur recyclage.

Impact pour les utilisateurs : la sécurité des usagers a présidé à cette démolition. Mais l'ouvrage offrant aux bateaux un tirant d'air insuffisant, sa suppression pallie cet obstacle.

En quelques chiffres : le coût total de la démolition est de

137 000 euros, incluant le désamiantage.

Le coût de reconstruction d'un pont de même dimension coûterait 2 500 000 euros. Vu la proximité d'un pont en bon état à moins d'un kilomètre, sa reconstruction n'est pas au budget des prochaines années.

Canal du Centre à grand gabarit



Ascenseur de Strépy-Thieu – remplacement des joints gonflables :

dans la conception de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu, le joint d'étanchéité entre le bac et l'extrémité du canal est constitué d'un boudin gonflable en caoutchouc. Quand celui-ci doit être changé, c'est une opération lourde qui impose de limiter la navigation à l'autre bac. Un marché de *design & build* avec un fournisseur hollandais a analysé l'origine des défauts et a conçu un nouveau type de joint : celui-ci, plus léger, a été mis en place (à l'aval du bac rive gauche) et a favorablement subi les essais réalisés en février 2019.

Impact pour les utilisateurs : diminution des opérations de remplacement et donc des arrêts de navigation importants.

En quelques chiffres : coût du changement d'un joint de conception initiale : entre 40 000 et 50 000 euros htva. Cette opération a été répétée 17 fois depuis la mise en service de l'ascenseur en 2002. Le montant de la fourniture et mise en place de 4 nouveaux joints est estimé à 350 000 euros, y compris les modifications du porte-joint métallique.



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



¹Anciennement la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques

Les 3 autres joints sont fabriqués et ils seront placés au fur et à mesure de l'apparition de fuites non réparables sur les autres anciens modèles.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE CHARLEROI
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 de Ronquières 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 Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles, prestations de plongeurs comprises, le coût s'élève à 1 416 000 euros au cours l'année 2018, avec 14 voitures retirées des voies d'eau.

Démolition et reconstruction de ponts :



les travaux de remplacement du pont de Luttre se sont terminés en 2018.

Impact pour les utilisateurs : amélioration de la circulation et de la sécurité des usagers.

En quelques chiffres : pour le remplacement d'ouvrages d'art, le coût des travaux s'élève approximativement à 323 000 euros pour l'année 2018.

L'année 2018 a permis d'entamer la restauration du pont-route d'Écaussinnes-Lalaing, ainsi que des travaux relatifs à la création d'une passerelle piétonne à Thuin.

Les réfections des ponts-routes n° 1 et de Soudromont, à Seneffe figurent quant à elles au programme 2019.

Impact pour les utilisateurs : maintien et amélioration d'une circulation en toute sécurité aux abords et sur les ponts et passerelles.

En quelques chiffres : le coût supporté pour l'ensemble de ces travaux en 2018, s'élève à 643 000 euros.

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



divers travaux d'entretien ordinaires et extraordinaires ont été réalisés au niveau des berges et de leurs abords ainsi que sur les chemins de halage, dont une bonne partie sur le réseau RAVeL

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 705 000 euros pour l'année 2018.

Réhabilitation du Plan incliné de Ronquières (Plan Infrastructures 2016 -2019) :



s'est poursuivie en 2018 et a vu arriver à son terme le chantier du remplacement des bacs récolteurs au portique aval, ainsi que la poursuite de la réparation des bétons. L'année 2018 marque aussi le début de 4 autres marchés inscrits dans le projet de réhabilitation du plan incliné, à savoir : le remplacement des appuis des trémies, la réparation et remise en peinture des portiques de manœuvre et des bacs, le remplacement du plancher des portiques amont et aval, ainsi que la rénovation des locaux sociaux du site. En juillet, suite à la rupture d'un joint d'étanchéité, le pont canal du Plan incliné de Ronquières a dû être mis de toute urgence à sec afin d'effectuer la réparation. Cette intervention pendant la période des congés de la construction a nécessité la mobilisation à

Nouveau pont-route d'Écaussinnes-Lalaing. ©SPW-Voies hydrauliques de Charleroi.



la fois du personnel du Service public de Wallonie, mais également des différents prestataires retenus pour rétablir au plus vite la navigation.

Le mois de septembre a été l'occasion d'organiser les festivités liées au cinquantième anniversaire du Plan incliné de Ronquières et de mesurer, lors de celles-ci, la popularité de cet ouvrage pour le public.

Impact pour les utilisateurs : sécurisation et maintien de l'outil opérationnel. Limitation dans l'avenir d'arrêts intempestifs éventuels de l'exploitation et de leurs répercussions sur la navigation commerciale.

En quelques chiffres : les dépenses relatives à ces chantiers se sont élevées à 2 750 000 euros en 2018.

Remplacement des stations de pompage des écluses de Viesville, Marchienne et Gosselies :



les deux premières tranches du marché relatif à la partie génie civil du remplacement des stations de pompage des écluses de Viesville et Marchienne se sont poursuivies en 2018. Le chantier du site de Gosselies a également débuté. Ces travaux sont menés dans le cadre du projet Seine-Escaut Est.

Impact pour les utilisateurs : le remplacement des stations de pompage permettra de fiabiliser et d'améliorer la gestion des eaux du canal ce qui est bénéfique pour la navigation et la réactivité en cas de fortes précipitations.

En quelques chiffres : le total des dépenses pour l'année 2018 se situe à 4 426 000 euros.

Aménagement de zones portuaires :

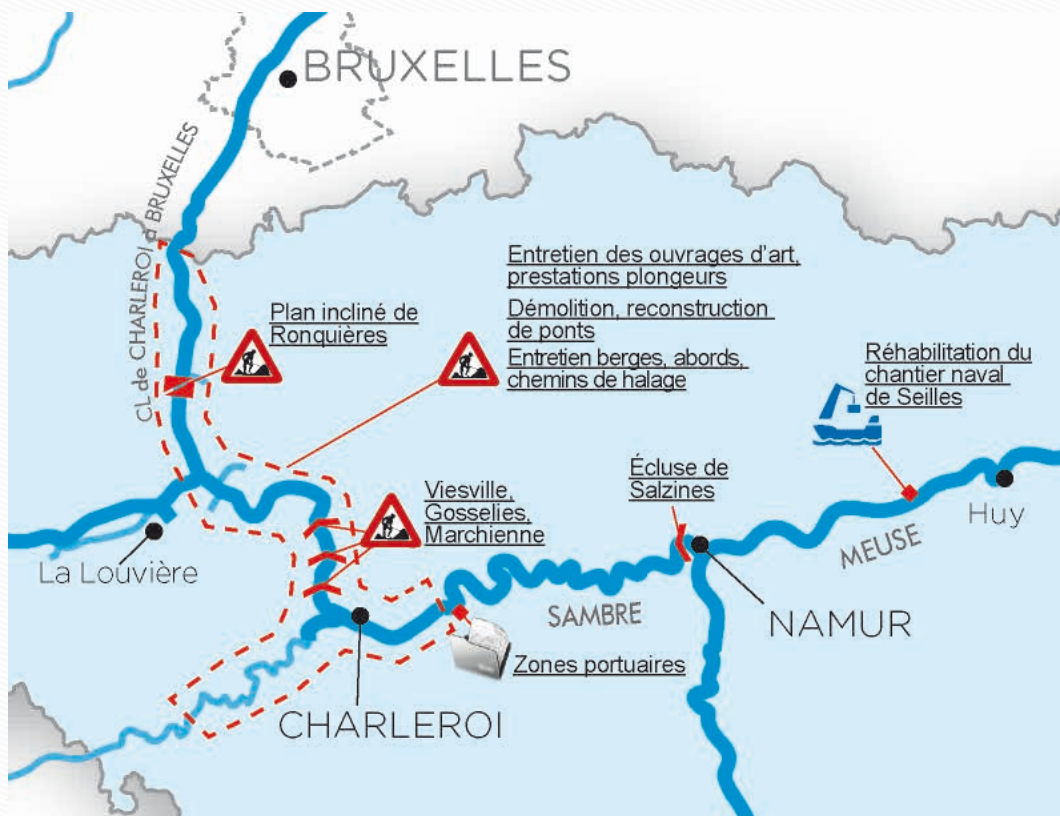


dans le cadre du contrat de gestion entre la Wallonie et le Port autonome de Charleroi, pour lequel la Direction des Voies Hydrauliques offre son expertise lors de la préparation et de l'exécution de certains marchés subsidiés. L'année 2018 a été principalement marquée par la poursuite d'aménagements de zones portuaires le long de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles ainsi que par la réalisation à Courcelles d'une voirie d'accès mixte camions/voitures et d'un parking. Un poste de transformation haute tension a été fourni et installé sur la zone portuaire de la Praye-Sud. La construction d'une dalle a débuté à Couillet. Notons également la poursuite des études et acquisitions préparatoires au lancement, dès 2019, de deux réalisations importantes : l'aménagement des quais de la Sambre dans la traversée de Charleroi et le désenclavement du pôle économique de Marchienne-au-Pont avec création de voiries, d'un pont et d'une dalle de quai.

Impact pour les utilisateurs : soutien au développement économique de la région et plus particulièrement au développement du transport fluvial.

En quelques chiffres : ces différents marchés ont été subsidiés en 2018 d'un montant de 1 678 000 euros.

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



Réhabilitation de l'écluse de Salzinnes :

dans le cadre des travaux d'entretien des ouvrages de la Sambre namuroise, l'écluse de Salzinnes a subi une réhabilitation importante lors de deux arrêts de navigation. La réparation des portes amont et aval et le remplacement des chardonnets en pierre par des chardonnets en béton doivent permettre de fiabiliser l'ouvrage dans l'optique de la téléconduite dont les tests sont en cours cette année 2019. À terme, le remplacement des portes de l'écluse sera néanmoins envisagé.

Impact pour les utilisateurs : la limitation des fuites au niveau des bois d'étanchéité des portes et la remise en service de toutes les vannes permettra de raccourcir la durée de sasement. Les portes réparées doivent, quant à elles, éloigner le spectre d'une avarie mettant l'écluse à l'arrêt, dans l'attente de la fourniture de nouvelles portes.

En quelques chiffres : la valeur des travaux sur les portes et le génie civil de l'ouvrage est de 300 000 euros, et les travaux ont été réalisés durant deux interruptions de respectivement 5 et 9 jours.

Réhabilitation du chantier naval de Seilles :

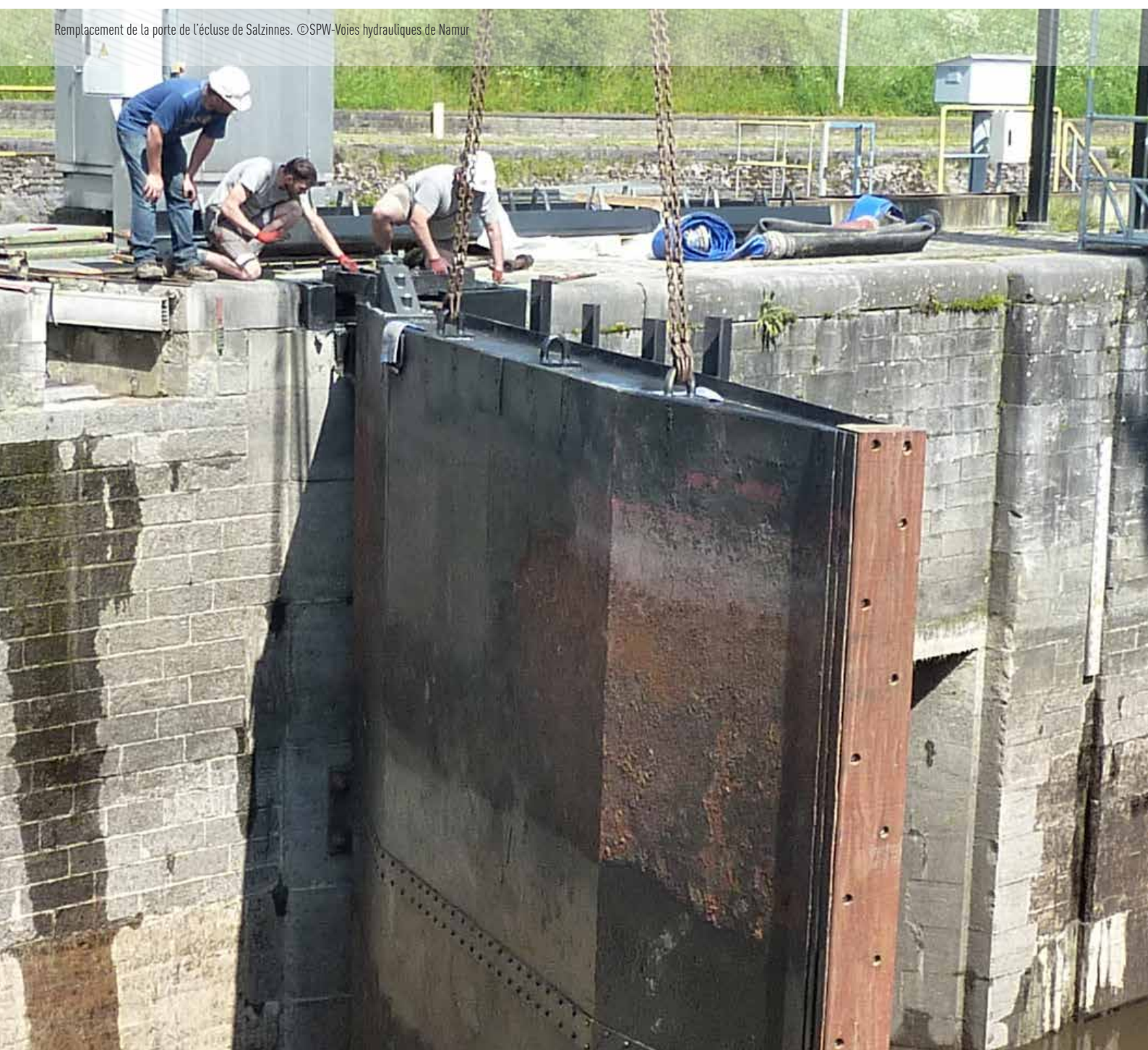
la Direction des Voies hydrauliques de Namur a prêté assistance technique au Port autonome de Namur pour la réhabilitation du chantier naval de Seilles.

Les travaux concernent la construction de nouveau chemins de roulement pour la circulation des chariots de translation des bateaux et d'une nouvelle grue tour, l'imperméabilisation de la zone de travail et la reprise des eaux de ruissellement en vue de leur traitement, ainsi que l'aménagement d'accès et la mise à niveau de l'alimentation électrique du site.

La gestion des terres excavées ne pouvant être réutilisées sur le site est également prévue.

En quelques chiffres : la valeur des travaux est de près de 3 000 000 d'euros. Après les travaux et après la construction d'un nouveau hall industriel par le concessionnaire, le chantier naval permettra la construction de bateaux jusqu'à 120 mètres de long. Les travaux ont débuté à l'automne 2018 et devraient se terminer mi 2019.

Remplacement de la porte de l'écluse de Salzinnes. ©SPW-Voies hydrauliques de Namur



Barrage de Monsin :



construit en 1930, 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 comprenant notamment le remplacement des vannes levantes avec hausse des 6 pertuis de 27 mètres de largeur a débuté le 9 avril 2018.

Les travaux ont démarré sur site par la rénovation du chemin de roulement du portique à batardeaux et la construction en atelier des nouveaux batardeaux et des futures vannes du barrage. Les travaux sur le barrage proprement dit ont commencé le 1^{er} avril 2019 par la démolition de 3 tours du barrage et de 2 vannes. Les deux pertuis démolis devront être reconstruits et remis en service pour le 31 octobre 2019.

Impact pour les utilisateurs : le remplacement des vannes est prévu pendant les périodes estivales de 2019 à 2021 (deux pertuis par an). 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. Pendant certaines phases de chantier cependant, le trafic routier sur le pont annexe à l'ouvrage pourrait être limité à une bande de circulation, voire interdit.

En quelques chiffres : coût des travaux : 45 800 000 euros (travaux génie civil et électromécanique).

Rénovation d'écluses sur le site de Lanaye :



un avis de marché ayant pour objet la rénovation des deux plus petites écluses du site vient d'être lancé. Les deux premières écluses (7,5 x 55 m) datent de 1930 et la 3^{ème} écluse (16 x 136 m) fut créée à la fin des années 1950. Ces travaux constituent la « suite » du chantier de construction de la 4^{ème} écluse de Lanaye, le permis unique imposant la rénovation des trois anciennes écluses.

Impact pour les utilisateurs : l'exploitation des deux plus petites écluses est à l'arrêt depuis quelques années. Remises en service après les travaux nécessaires, elles permettront d'accueillir le transit des plaisanciers et des bateaux de petit gabarit. La 3^{ème} écluse est, quant à elle, hors service depuis août 2018 suite à une avarie. Rénovée, elle fera passer la navigation de marchandise en coordination raisonnée et intelligente avec la 4^{ème} écluse, plus gourmande en consommation d'eau.

En quelques chiffres : les offres ont été déposées le 11 mars 2019 et les travaux devraient être entrepris dès le second trimestre 2019 pour une durée de 18 mois.

Véronique Lefèvre

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



Rénovation du barrage de Monsin. ©SPW-Voies hydrauliques de Liège



DU NEUF EN VRAC

ÉCLUSE D'AMPSIN-NEUVILLE

Travaux en bonne voie pour le passage à grand gabarit

Officiellement lancés ce 4 septembre 2018 en présence des autorités, les travaux sur le site éclusier d'Ampsin-Neuville permettront à terme la navigation « grand gabarit » (classe VIb) entre Namur et Liège.

La fin du dernier goulet d'étranglement

Ampsin-Neuville, situé en bord de Meuse sur les communes d'Amay et Huy, est le troisième site éclusier wallon en termes de fréquentation et de tonnes de marchandises transportées, selon les statistiques publiées par le Service public de Wallonie. C'est ainsi qu'en 2018, pas moins de 9 430 000 tonnes de marchandises y ont transité, soit l'équivalent de 475 000 camions.

La réalisation des deux nouvelles écluses permettra de faire face à un transport fluvial croissant et d'inscrire encore davantage la Wallonie au cœur de l'Europe. En supprimant ce dernier goulet d'étranglement, en augmentant en conséquence la capacité du réseau, la perspective à l'horizon 2050 est le transit de plus de 25 millions de tonnes de marchandises.

Un chantier d'envergure

Après plus de 60 ans de service, les deux écluses du site d'Ampsin-Neuville permettant de franchir un dénivelé de 4,7 m sont en passe d'être remplacées. Leurs dimensions

d'origine, inférieures actuellement à celles des sites éclusiers amont et aval, étaient de 55 m x 7,5 m (petit gabarit) et de 136 m x 16 m (moyen gabarit). Demain, les toutes nouvelles écluses verront leurs dimensions respectivement portées à 225 m x 12,5 m (moyen gabarit) et à 225 m x 25 m (grand gabarit).

Renouvellement du site éclusier

La principale contrainte est de maintenir l'exploitation du site pendant toute la durée des travaux en assurant une fluidité du trafic similaire à celle existant avant le début des opérations. Le chantier se déroulera donc en deux phases. La première consiste à remplacer la plus petite des écluses par un sas de 225 m x 12,5 m. Pendant ce temps, l'écluse de 136 m x 16 m permettra le passage des bateaux. Cette première phase devrait être terminée en 2021. La seconde phase pourra ainsi débuter dès la mise en service de la première nouvelle écluse. Durant celle-ci, les travaux de création de la seconde écluse pourront se poursuivre, certaines parties ayant déjà été construites durant la

Début du chantier du site éclusier d'Ampsin-Neuville. ©SPW-DTIM



première phase. Sa mise en service est prévue en 2023. Un nouveau poste de commande ainsi que des nouveaux bâtiments abritant les équipements électromécaniques seront également construits. La galerie du barrage sera quant à elle réaménagée.

Ce chantier d'envergure est financé par la *Sofico* pour un montant de plus de 126 000 000 d'euros. Sur le plan technique, les travaux sont pilotés par le Service public de Wallonie. L'Union européenne contribue au financement des études et des travaux dans le cadre du budget des réseaux transeuropéens de transport.

Aménagements paysagers, un nouvel environnement pour la mobilité

Pour les besoins de la navigation, le tracé de la Meuse en rive droite doit être modifié. Dès lors, le tracé de la route nationale doit lui aussi être aménagé. Le chantier a débuté le 1^{er} août 2018.

La mobilité douce n'a pas été oubliée. Le projet offre l'opportunité d'itinéraires cyclo-pédestres. La passerelle, trait d'union entre Amay et Huy, sera elle aussi remplacée et allongée. Des rampes d'accès permettront de rejoindre les pistes cyclables existantes.

En rive gauche de la Meuse, en aval du barrage, des aménagements sont aussi prévus en vue de restituer un caractère plus naturel à la berge. La construction d'une échelle à poissons¹ y est attendue.

Avancée du chantier

Un pont provisoire a été construit durant le dernier trimestre de 2018. Il permet d'accéder à la zone des

travaux entre l'écluse de 136 m x 16 m maintenue en exploitation et le barrage. L'enceinte principale destinée à la construction du sas de 225 m x 12,5 m de large a été édifiée et mise à sec.

Le démontage et la démolition de la petite écluse ont commencé.

En rive droite, la rectification de la berge aval a débuté par la création d'une paroi en pieux sécants et par la construction des ouvrages de déviation des ruisseaux canalisés. La création de la nouvelle route nationale se poursuit jusqu'en 2021. Durant ces travaux, la circulation automobile est maintenue.

En rive gauche les terrassements destinés à la création de l'échelle à poissons de type rivière ont débuté et le ponceau d'accès à la centrale hydroélectrique a été construit.

Durant le printemps 2019, l'enceinte de travail sera agrandie dans le lit de la Meuse afin de permettre la construction des premières parties de l'écluse de 225 m x 12,5 m.

La construction du bâtiment destiné à abriter les équipements électromécaniques et d'une partie du bâtiment de commande est également programmée en 2019, tout comme une partie du mur de quai de rive droite, à l'amont.

Véronique Lefèvre



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

Image de synthèse de la rénovation du site éclusier d'Ampsin-Neuville. ©Sofico



¹Longue de 700 mètres, cette rivière artificielle aux allures très naturelles s'inscrit dans le cadre projet Meuse Saumons 2000 destiné à rétablir, dans le bassin de la Meuse, le cycle de vie complet du saumon atlantique. Vu son ampleur, ce projet constitue une première en Wallonie.

DU NEUF EN VRAC

AVIS À LA BATELLERIE

Nouveau format en Wallonie !

Depuis le 1^{er} avril 2019, les « Avis à la batellerie » diffusés par la Direction de l'Exploitation des Voies navigables¹ ont fait peau neuve.

Dans le cadre de la mise en œuvre des *RIS/SIF*, les « Avis à la batellerie » ou *Notices to Skippers* en anglais sont ces documents officiels rédigés et diffusés par les gestionnaires des voies navigables et destinés à informer les usagers de la voie d'eau d'événements, prévus ou imprévus, qui peuvent survenir et modifier les conditions de navigation.

En Wallonie, dans la droite ligne de la mise en service d'un réseau d'antennes AIS permettant la géolocalisation en temps réel des bateaux en navigation et l'échange de données standardisées entre ceux-ci et le Service public de Wallonie, il convenait de revoir la forme et la diffusion des « Avis à la batellerie ». Devenue obsolète, elle ne répondait pas aux derniers standards européens.

Pour consulter les avis à la batellerie et s'abonner : <https://spw-nts.periskal.com/>

C'est chose faite depuis le 1^{er} avril 2019, puisque les « Avis à la batellerie » sont désormais élaborés par le SPW en format *html* et en langue française, mais peuvent être reçus par les destinataires de façon automatique en 25 langues !

Le nouveau système permet une gestion en temps réel beaucoup plus réactive qu'auparavant. L'utilisateur peut sélectionner une ou plusieurs voies d'eau. Les messages comprennent des informations connexes sur la météo, les hauteurs d'eau et débits ou encore les chantiers en cours et programmés.

Marc Delaude

RIS/SIF

RIS est l'abréviation de *River Information Services* ou *Services d'Information Fluviale* (SIF). Il s'agit d'un ensemble de services variés destinés à optimiser le trafic et les opérations de transport fluvial sur les eaux intérieures européennes. Ils permettent, entre autres, d'augmenter la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure. Les *RIS* harmonisent l'échange d'informations entre les gestionnaires et les usagers de la voie navigable. Un standard de communication uniforme a été développé dans ce but.

AIS

L'*Automatic Identification System* est un système d'identification qui transmet automatiquement des données sur le nom, la position, la vitesse et la direction de navigation d'un bateau. Les bateaux équipés du système AIS transmettent ces données à des stations terrestres, permettant notamment de faciliter la navigation, d'améliorer la sécurité et de mieux utiliser l'infrastructure. Dans la navigation maritime, l'AIS est utilisé depuis longtemps. Pour mieux répondre aux besoins spécifiques de la navigation fluviale, un AIS « intérieur » (*Inland-AIS*) a été développé.



©SPW-DTIM

¹Depuis le 1^{er} avril 2019, la Direction de la Gestion des Voies navigables est devenue la Direction de l'Exploitation des Voies navigables.

Rétroactes

En janvier 2018, un arrêté royal du Ministre fédéral de la Mobilité octroyait une subvention au gestionnaire flamand des voies navigables, *De Vlaamse Waterweg*, afin de mettre en œuvre un projet ayant pour objectif la recherche de nouvelles technologies pouvant contribuer à des investissements écologiques en navigation intérieure belge.

Ce projet faisait partie d'une série de sept projets en faveur de la navigation intérieure belge ayant bénéficié des moyens financiers restés disponibles auprès du *Fonds belge de la navigation intérieure* (ancien *Fonds de déchirage*), géré par les Service public fédéral « Mobilité et Transports ».

Bien que piloté concrètement par le *Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen*, le projet est bilingue et s'adresse autant aux bateliers belges francophones que néerlandophones.

Dans les faits

Le projet a officiellement débuté en mars 2018. Dès avril 2018, un consultant en écologisation était recruté et pouvait se mettre au travail afin de lancer concrètement

les actions. Cette première année de fonctionnement s'est principalement concentrée sur la création d'un site internet bilingue, destiné à présenter le projet à la profession, les réglementations en vigueur et à venir dans le domaine des émissions polluantes de la navigation intérieure, les technologies de réduction de ces émissions polluantes et leur mise en œuvre spécifique à la navigation intérieure, leur impact économique, les mesures de soutien, etc.

www.econavigation.be

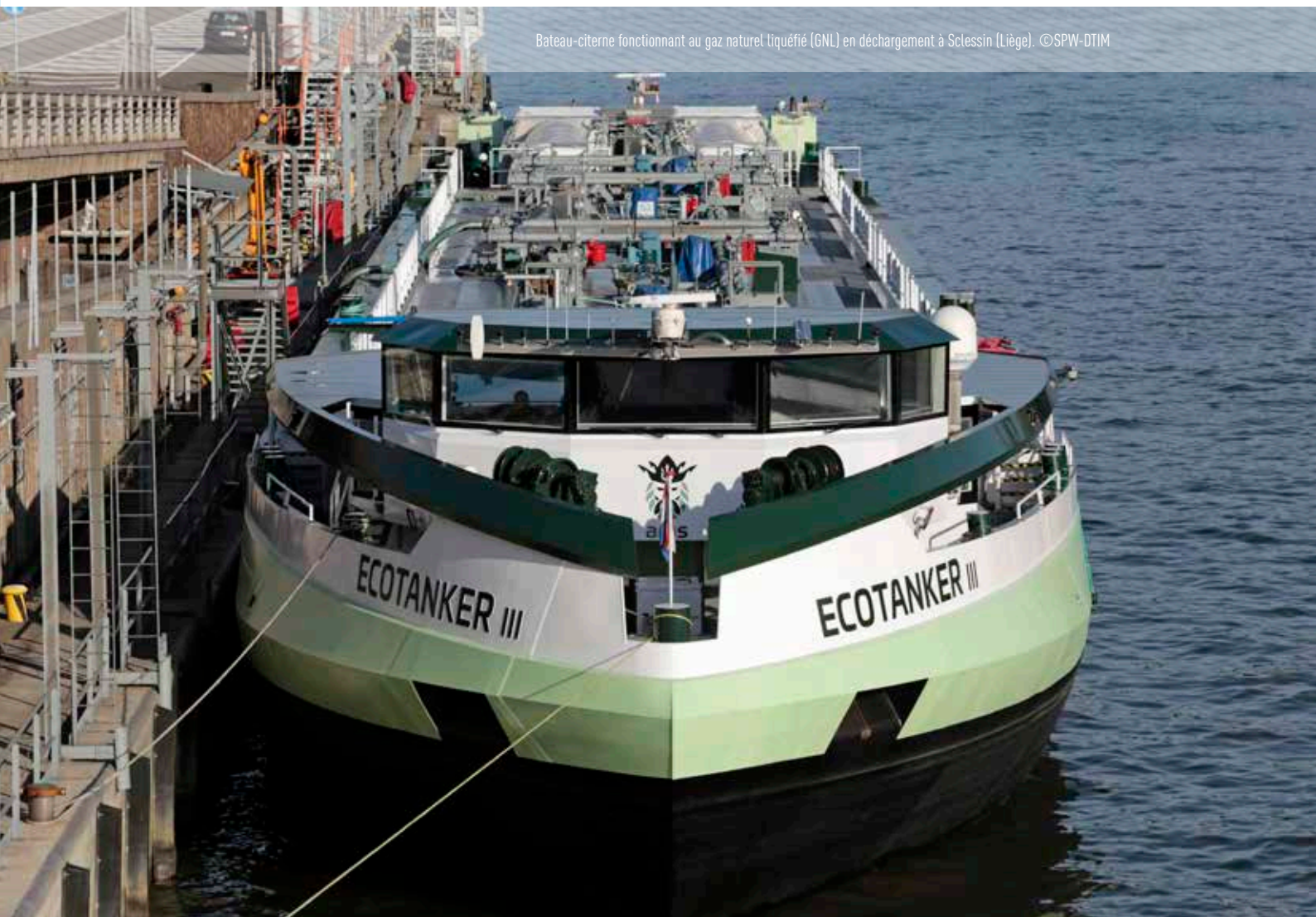
Premiers résultats

Le consultant en écologisation est le point de contact des bateliers et des entreprises de transports fluviaux qui s'intéressent à la problématique, qu'il s'agisse d'une simple demande d'informations ou d'explications techniques, ou qu'il s'agisse déjà d'une demande d'accompagnement pour un projet concret, dont la rentabilité et le coût doivent être finement analysés.

Une trentaine de demande de conseil ont déjà pu être traitées.

Marc Delaude

Bateau-citerne fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL) en déchargement à Sclessin (Liège). ©SPW-DTIM



Pas moins de 320 professionnels du secteur du transport de marchandises ont participé au rendez-vous annuel de la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises. Cette 18^{ème} journée, qui s'est déroulée le 19 juin 2018 à La Louvière, a donné le coup d'envoi au salon *Logistics Days* organisé par le PACO.

Informier et connecter

La *Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie* a pour objectif de rassembler tous les professionnels du secteur (entreprises, affréteurs, manutentionnaires, transporteurs, ports, etc.), de maximaliser les contacts entre eux et de leur livrer une information pertinente et de qualité. La séance académique a été ponctuée d'interventions sur les enjeux de l'intermodalité, la logistique au sein des entreprises et la stratégie de développement des infrastructures de transport. Épinglons l'intervention de Luc Foutry, Président de la commission Transports de la Région Hauts-de-France, qui a balayé les inquiétudes pouvant subsister autour du projet Seine-Escaut et de la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

Le prix de la DPVNI / DTIM 2018

Récompensant une entreprise qui a effectué une belle progression de son tonnage fluvial sur l'année écoulée, ce prix a été remis à Guillaume Grosjean, Directeur général de *Cometsambre*¹. La société familiale wallonne, dont le

développement stratégique est centré sur le mode fluvial, a acheminé **503 000 tonnes de marchandises** par voie d'eau en 2017. Soit une progression de 12 % de son tonnage fluvial entre 2016 et 2017 !

Inauguration des *Logistics Days*²

Dans la foulée, les autorités présentes ont inauguré le premier salon logistique organisé par la Port autonome du Centre et de l'Ouest les 19 et 20 juin 2018. La première journée était consacrée aux professionnels avec une soixantaine d'exposants présentant leurs offres de services. La seconde était dédiée au grand public avec un *Job Day* qui a rassemblé 500 personnes et permis aux demandeurs d'emploi intéressés par une carrière dans la logistique de rencontrer les employeurs du secteur.

Christel Job

Envie d'en savoir plus...³

Networking. ©SPW-DTIM



Séance académique. ©SPW-DTIM



¹Voir article *Cometsambre* page 27.

²Voir article page 28.

³Les interventions des différents orateurs sont consultables sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>
> Promotion et intermodalité > Divers > Actualités > Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie 2018

DU NEUF EN VRAC

Cometsambre

Filiale du groupe international Comet¹, l'entreprise familiale est active dans le négoce, le traitement et le recyclage d'aciers, de métaux ferreux et non ferreux, de pneus, de plastiques, etc. Sa stratégie et sa logistique se focalisent sur une utilisation optimale de la voie d'eau.

27

La voie d'eau comme choix stratégique

Cometsambre gère un approvisionnement de 800 000 tonnes de ferrailles par an, faisant d'elle l'un des principaux fournisseurs de cette matière pour la sidérurgie en Belgique. Elle dispose de deux sites industriels en Wallonie le long de la voie navigable : Châtelet et Obourg.

L'accès direct à la voie d'eau est clairement un choix stratégique. Outre les « traditionnels » avantages économiques et écologiques, le mode fluvial leur propose des avantages organisationnels très intéressants dont le fait de desservir leurs clients en maîtrisant au maximum les coûts et les délais de transport. Le grand gabarit offert par la voie d'eau est particulièrement bien adapté à leur type de produits. L'axe fluvial est aussi le chemin le plus rapide vers la grande exportation. *Cometsambre* dispose d'une plateforme maritime au port de Gand à cet effet !

Une flotte en compte propre

C'est un fait encore assez rare, mais une solution logistique intelligente ! *Cometsambre* a acquis ses propres bateaux : un automoteur de 1 360 tonnes, un pousseur et une barge de 1 450 tonnes. Combinés à sa propre flotte de camions, l'entreprise maîtrise ses livraisons *just in time* et peut répondre avec davantage de souplesse aux demandes de ses clients que si elle passait par un tiers. Autres avantages de cet investissement, la société ne subit jamais le manque de calée et elle peut se positionner sur des marchés très spécifiques comme la rénovation du Pont du Luxembourg à Namur.

Marchandises conteneurisées

Outre le vrac qui représente la majorité de ses transports, *Cometsambre* génère aussi un volume de conteneurs qui transitent par le terminal de Garocentre et représentent

annuellement 36 000 tonnes. Depuis 2012, l'entreprise valorise aussi des déchets plastiques transportés principalement par conteneurs. En 2017, ce trafic a atteint 10 500 tonnes.

Que ce soit en flux vrac ou conteneurs, *Cometsambre* voit se profiler devant elle un grand potentiel de développement !

Christel Job

Quelques chiffres clés 2017

- Chiffre d'affaire : 290 000 000 euros
- Tonnages traités :
 - 700 000 tonnes de ferreux
 - 80 000 tonnes de non-ferreux
 - 230 000 tonnes de résidus de broyage
 - 10 500 tonnes de plastique
- Taux de valorisation : 98,3 %
- Tonnages transportés par voie fluviale en Wallonie :
 - 503 000 tonnes en vrac
 - 36 000 tonnes en conteneurs

L'essentiel sur *Cometsambre* en 4 points !

- à la pointe du secteur du recyclage de métaux ferreux
- développement stratégique uniquement en bordure de voie d'eau
- possède sa propre flotte de bateaux
- progression du volume fluvial de 12 % entre 2016 et 2017

Manutention fluviale sur le site de *Cometsambre* à Obourg. ©SPW-DTIM



¹Le groupe Comet est actif dans la collecte et le traitement des métaux ferreux, non ferreux, plastiques, pneumatiques, véhicules hors d'usage, résidus de broyage, équipements électriques et électroniques.

DU NEUF EN VRAC

28

Un 1^{er} navire sur la Basse Meuse grâce au dragage du SPW !

On le sait, la région liégeoise est de longue date accessible aux caboteurs via le canal Albert.

La nouveauté, c'est que ces navires peuvent désormais accéder à la Basse Meuse coulant (presque) en parallèle du rectiligne canal Albert.

Un bénéfice rendu possible grâce au dragage opéré par le SPW Mobilité et Infrastructures. La profondeur du lit de la Meuse a été harmonisée à 3,40 mètres. Mais, également grâce à des travaux réalisés auparavant pour permettre un meilleur enfoncement à l'écluse de Monsin.

Quelques dizaines de centimètres gagnés qui pèsent lourd en tonnes transportées supplémentaires ... et qui attirent de nouveaux marchés pour la voie d'eau !

Car si le canal Albert, voie royale par excellence, permet le passage de très gros bateaux (gabarit VIb), la Basse Meuse a un gabarit moindre, mais qui reste très intéressant (gabarit Va). De plus elle est longée par toute une série de quais utilisés par des entreprises proches et utilisatrices de la voie d'eau.

Le caboteur *H&S Bravery* a chargé du gravier à Hermalle-sous-Argenteau le 13 novembre 2018. Il a ensuite regagné Gunness, port intérieur britannique, via le canal Albert et l'Escaut, en traversant la mer du Nord, puis en remontant le fleuve Humber et la rivière Trent. C'est le principe du *Short Sea Shipping (SSS)* ou cabotage fluvio-maritime : un navire qui effectue un transport maritime à courte distance et qui dessert des ports fluviaux. Ces caboteurs à fond plat, aux faibles tirants d'air et d'eau peuvent relier la Meuse wallonne aux îles britanniques, à la péninsule ibérique ou encore aux pays baltes par exemple. Des transports d'acier sont régulièrement opérés depuis le canal Albert vers l'Angleterre.

Le caboteur *H&S Bravery* devrait, quant à lui, rallier Hermalle-sous-Argenteau quatre fois par an.

À raison de 1 600 tonnes de gravier par chargement,

ce sont 6 400 tonnes en plus au compteur du transport fluvio-maritime wallon.

Christel Job

Bilan de la plateforme de coordination mobilité/transport Un an déjà....

La 6^{ème} réforme de l'État a transféré une part importante des compétences de la matière transport aux entités fédérées. En vue d'accompagner ce transfert de compétences et donc d'accroître la représentation et la participation des acteurs institutionnels wallons aux travaux et décisions des instances fédérales, européennes et internationales, une plateforme de coordination mobilité/transport a été mise en place en novembre 2017.

Cette plateforme a pour objectif de « développer un réseau de rencontre, d'échange d'informations, de savoir-faire et d'expertise, afin de susciter et favoriser les collaborations des différents acteurs wallons ». Elle vise aussi à « mettre en place des actions communes et concertées pour l'élaboration d'avis techniques et de positions wallonnes ». Cette plateforme s'est réunie cinq fois depuis sa création. Des représentants de huit entités administratives différentes (DG – Mobilité et Transport) ont participé à ces réunions.

Une charte¹ a été signée par le SPW Mobilité et Infrastructures² et *Wallonie-Bruxelles International*.

Les sujets traités lors des réunions de la plateforme répondent à l'actualité des dossiers internationaux, à des demandes des opérateurs du secteur de la mobilité et du transport avec des implications internationales tant au niveau transfrontalier qu'europpéen. Un questionnaire d'évaluation de la plateforme a été envoyé à ses membres pour connaître leur avis sur le fonctionnement de la plateforme et comment elle doit évoluer.

Christelle Viaud-Mouclier

Chargement de gravier sur la Meuse à hauteur de Hermalle-sous-Argenteau. ©Somef



¹Charte Plateforme de concertation « Transport », matières internationales, signée le 26 octobre 2017.

²Appelé alors, la Direction générale « Mobilité et Voies Hydrauliques » du Service public de Wallonie.

40 bougies pour le PAN

Le 7 novembre 2018, le Port autonome de Namur a célébré son 40^{ième} anniversaire.

L'occasion de faire le bilan au cours d'une séance académique retraçant l'activité du PAN depuis sa création en juin 1978 et de rassembler ses concessionnaires et ses instances tutélaires autour d'un verre de l'amitié.

En 2018, le Port autonome de Namur a transporté par voie fluviale 5,1 millions de tonnes de marchandises. Celles-ci sont variées (produits agricoles, sable de verrerie, déchets ménagers, etc.), mais avec une large prédominance des produits carriers.

Le dynamique quadra dispose encore de zones portuaires libres et est à la recherche d'investisseurs prêts à utiliser la voie d'eau : <http://www.portnamur.be/espace-pro/terrains-disponibles>

Christel Job

Logistics Days

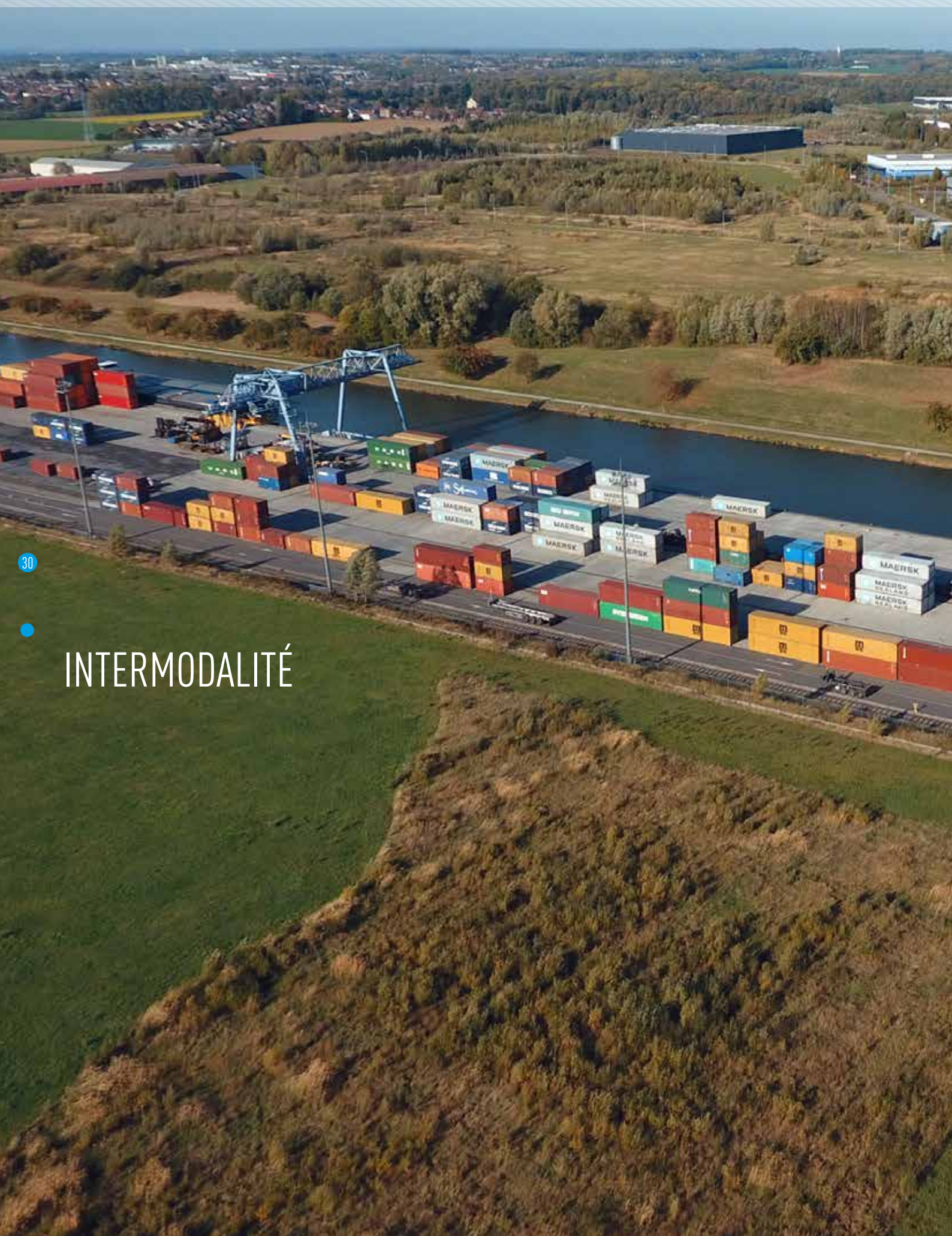
Le Port autonome du Centre et de l'Ouest a organisé sa première édition des *Logistics Days* au *Louvexpo* de La Louvière les 19 et 20 juin 2018. Au compteur, une soixantaine d'exposants et plus de 1 000 visiteurs ! Le concept regroupait d'une part un salon traditionnel dédié au transport et à la logistique et, d'autre part, une journée de l'emploi logistique. Pour cette première édition, la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises était présente sur un stand wallon commun avec les 4 ports autonomes wallons.

Pierre Warnier

29



INTERMODALITÉ





Le transport intermodal de conteneurs affiche d'excellents résultats pour l'année 2018. Le paysage intermodal wallon évolue sensiblement...

DU CÔTÉ DU TRANSPORT MARITIME

Les limites économiques ou environnementales de la mondialisation de l'économie étant loin d'être atteintes, le trafic portuaire européen de conteneurs a poursuivi sa progression. Le port de Rotterdam affiche tout comme celui d'Anvers une croissance de quelque 6 % par rapport à 2017. À Anvers, cette croissance (+ 171 % depuis 2000) est surtout due à la forte augmentation des conteneurs 40' (+ 214 %) – et particulièrement des 40' *high cube* qui offrent plus de volume avec une hauteur augmentée d'un pied – qui représentent maintenant 60 % du trafic anversoïse contre 48 % en 2000.

L'arrivée de l'armement *Cosco* au port de Zeebrugge (+ 5,2 %) laisse augurer que celui-ci va accueillir dans les prochaines années plus de conteneurs en provenance ou à destination de pays lointains. Ces trafics *deep sea* s'ajouteront aux échanges *short sea* avec nos voisins européens.

À Anvers, la croissance du trafic conteneurisé perturbe considérablement les manutentions de barges à conteneurs dans les ports maritimes. Aussi les autorités portuaires anversoïses ont adopté une batterie de mesures afin d'améliorer cette situation. Par ailleurs, la décision d'entamer l'édification d'un nouveau bassin, le *Saeftinghedok* devrait être prise rapidement, augmentant considérablement la capacité d'accueil des navires porte-conteneurs et les problèmes de réexpédition continentale.

L'intermodalité se porte bien en Wallonie

Le transport des conteneurs maritimes vers l'hinterland est également perturbé par les travaux gigantesques de réalisation de la boucle nord du ring autoroutier de la métropole.

Conscientes des problèmes de mobilité que l'expansion des activités portuaires engendre, les autorités anversoïses se sont pourtant fixé des objectifs ambitieux en matière de report modal à l'horizon 2030 : moins de transport routier (de 55 à 43 % de part modale), plus de transport fluvial (de 38 à 42 %) et, surtout, plus de transport ferroviaire (de 7 à 15 %).

LE TRANSPORT INTERMODAL FERROVIAIRE WALLON

Croissance globale et nouveaux trafics

Une mauvaise nouvelle est tombée en fin d'année 2018 : la société Lannutti, lassée des pertes engendrées par son trafic d'UTI (unités de transport intermodal) vers l'Italie et insatisfaite des prestations de son opérateur ferroviaire, a jeté l'éponge et délaissé le terminal *CLC* (*Centre logistique de Charleroi*). La société *Renory*, exploitant déjà la partie fluviale du terminal pour l'expédition de marchandises conventionnelles, a repris la gestion de l'ensemble du site. Elle étudie le potentiel et les possibilités de relance d'activités intermodales ferroviaires. Celle-ci pourrait être effective courant 2019.

Les autres terminaux annoncent d'excellents résultats.

Renory-DPW Liege Container Terminals. ©SPW-DTIM



Terminal Container Athus. ©SPW-DTIM



¹En référence au rapport *Les limites à la croissance*, aussi connu sous le nom de *Rapport Meadows*. Demandé par le *Club de Rome* en 1970, ce rapport, reposant sur un modèle informatique type dynamique des systèmes appelé *World3*, est la première étude importante soulignant les dangers pour la planète et l'humanité de la croissance économique et démographique que connaît le monde. Il souligne la nécessité de mettre fin à la croissance afin de préserver le système mondial d'un effondrement envisageable et de stabiliser à la fois l'activité économique et la croissance démographique.

Le **Terminal Container Athus (TCA)** a renoué avec la croissance avec 47 000 UTI transportés, soit quasi 21 % d'augmentation des volumes transportés en 2018 !

Ce ne sont plus 8 mais bien 12 trains qui assurent chaque semaine les rotations entre le port d'Anvers et la frontière luxembourgeoise. Si *Lineas* reste l'opérateur ferroviaire principal, *Railtraxx* assure désormais le quart du trafic. Par ailleurs, les travaux de terrassement de la liaison vers la France ont débuté. Cette nouvelle voie devrait être opérationnelle en 2021 et désenclaver le terminal, lui offrant l'accès à de nouveaux marchés potentiels. *Infrabel* a également entrepris des travaux plus que nécessaires de remise en état des voies utilisées par le terminal en gare d'Athus.

Le TCA table sur une nouvelle croissance en 2019 et envisage des liaisons directes vers Zeebrugge et/ou Rotterdam.

À **Garocentre**, des expéditions d'UTI à destination du port d'Anvers ont commencé. Pas moins de 640 conteneurs maritimes, essentiellement des 20' et des 40', mais également quelques 45', sont partis sur des trains transportant également d'autres marchandises (combinaison de wagons « isolés »). En principe, ces conteneurs sont destinés à des réexpéditions ferroviaires un peu partout en Europe dans le cadre du programme *Green Express de Lineas*. Une cinquantaine de wagons réalisent ainsi le trajet aller-retour chaque mois.

À **Baudour**, la liaison ferroviaire d'un nouveau terminal, voisin de celui de Ghlin, est réalisée et le choix d'un concessionnaire devrait être effectué courant 2019.

C'est à **Liège Logistics Intermodal (LLI)** à Bierset que revient la palme d'or 2018 ! 25 206 UTI ont été transportés en 2018. À côté du trafic vers l'Italie qui continue à croître, une nouvelle relation a vu le jour : des trains vers la Chine² ! Ces évolutions ont une conséquence indirecte : les conteneurs des relations avec la Chine sont des conteneurs maritimes et donc gerbables, ce qui n'est pas le cas des UTI continentales qui prennent beaucoup de place sur la surface du terminal. *LLI* commence à être à l'étroit ...

LE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS EN WALLONIE

Forte croissance et bonnes nouvelles

Le Hainaut tout sourire !

Tant du côté de *Garocentre* que de celui de Ghlin, les terminaux affichent des résultats 2018 impressionnants.

Chez **Deschietter Logistique**, à Ghlin, certains bateaux ont dû être déviés vers *Garocentre*, le temps de remplir les conditions d'une mise en entrepôt sous douane. Cette excellente collaboration entre deux voisins est à souligner. *Deschietter Logistique* n'a pas été affecté par les nouvelles règles anversoises³, wwses clients effectuant en général des expéditions regroupées en un seul quai. Le terminal a largement dépassé son objectif de 16 000 TEU (*Twenty Equivalent Unit - unité de mesure équivalent au conteneur maritime de 20 pieds de long*) et atteint le chiffre de 17 049 TEU.

Outre le début des expéditions ferroviaires de conteneurs (cf. *supra*), **Duferco Logistique** à *Garocentre*, a réalisé une excellente année 2018 avec 10 432 TEU transportés. La croissance du trafic s'explique non seulement par l'augmentation du volume de conteneurs confiés par leurs clients, mais également par l'arrivée d'une nouvelle clientèle attirée par une fréquence de départ plus importante et par la crainte des problèmes routiers anversoises. Début 2019, un second bateau est venu renforcer le rythme des expéditions fluviales. Petit handicap pour ces transports fluviaux : le tirant d'air, particulièrement en région flamande, ne permet pas la superposition de deux couches de conteneurs 40' *high cube*. La collaboration avec l'autre terminal géré par la société au port de Bruxelles a permis de répondre aux nouvelles exigences quantitatives anversoises. Fin 2018, Frédéric Zoller a quitté le navire pour d'autres horizons professionnels et le terminal est désormais dirigé par Luk Denkens et Tony Struyf.

Inauguration du raccordement ferré de Baudour. ©SPW-DTIM



Terminal de Ghlin - Deschietter Logistique. ©SPW-DTIM



²Voir article *La voie de la soie*, p. 37.

³Voir article pp.30 et 31 dans *Voies navigables et Intremodalité. Les infos 2018*.

À Liège, le plein de bonnes nouvelles !

Avec 5 432 TEU à son compte, **Euroports Inland Terminals** a accueilli quasi la même quantité de conteneurs en 2018 qu'en 2017 sur son quai à l'île Monsin (Liège), tout en recourant aux services du terminal de Renory pour ses entrepôts le joutant. Depuis le 25 avril 2019, un nouveau client, et non des moindres, recourt à ses services : **AB InBev** qui confie 100 conteneurs par semaine au fluvial, avec pour objectif 5 000 conteneurs la première année et 10 000 la deuxième !

Le bouleversement le plus important concerne les terminaux de **Liege Container Terminal (LCT)** et de **DP World Liège - Liège Trilogiport**. Les concessionnaires se sont associés pour créer une joint-venture (JV) dans le cadre d'un rachat d'actions qui porte le nom de **DPW Liege Container Terminals**. Depuis le 1^{er} janvier 2019, la nouvelle société gère les deux quais. La navette fluviale fait entre une et trois escales à Liège. Elle dessert aussi le quai

d'**Euroports Inland Terminals** à Liège Monsin.

Liège Trilogiport va pouvoir prendre son essor ! Bien entendu il va falloir un certain temps pour organiser tout cela, pour convaincre certains clients de faire transiter leurs conteneurs par le nord de Liège plutôt que par le sud et pour amener les armements à accepter des dépôts de conteneurs sur les deux quais. À terme, le mode fluvial va prendre une part encore plus importante dans l'intermodalité liégeoise.

En 2018, **Trilogiport-DPW Liege Container Terminals** (ex. **DP World Liège**) a transporté 14 039 TEU et **Renory-DPW Liege Container Terminals** (ex. **Liege Container Terminal**) affiche le record de 69 921 TEU transportés !

Efficacité, rapidité, qualité de service et prix plus que compétitifs : que faut-il de plus pour convaincre les derniers chargeurs « réfractaires » de saisir l'opportunité du transport intermodal ?

Christian Charlier

UTI, conteneurs et autres TEU

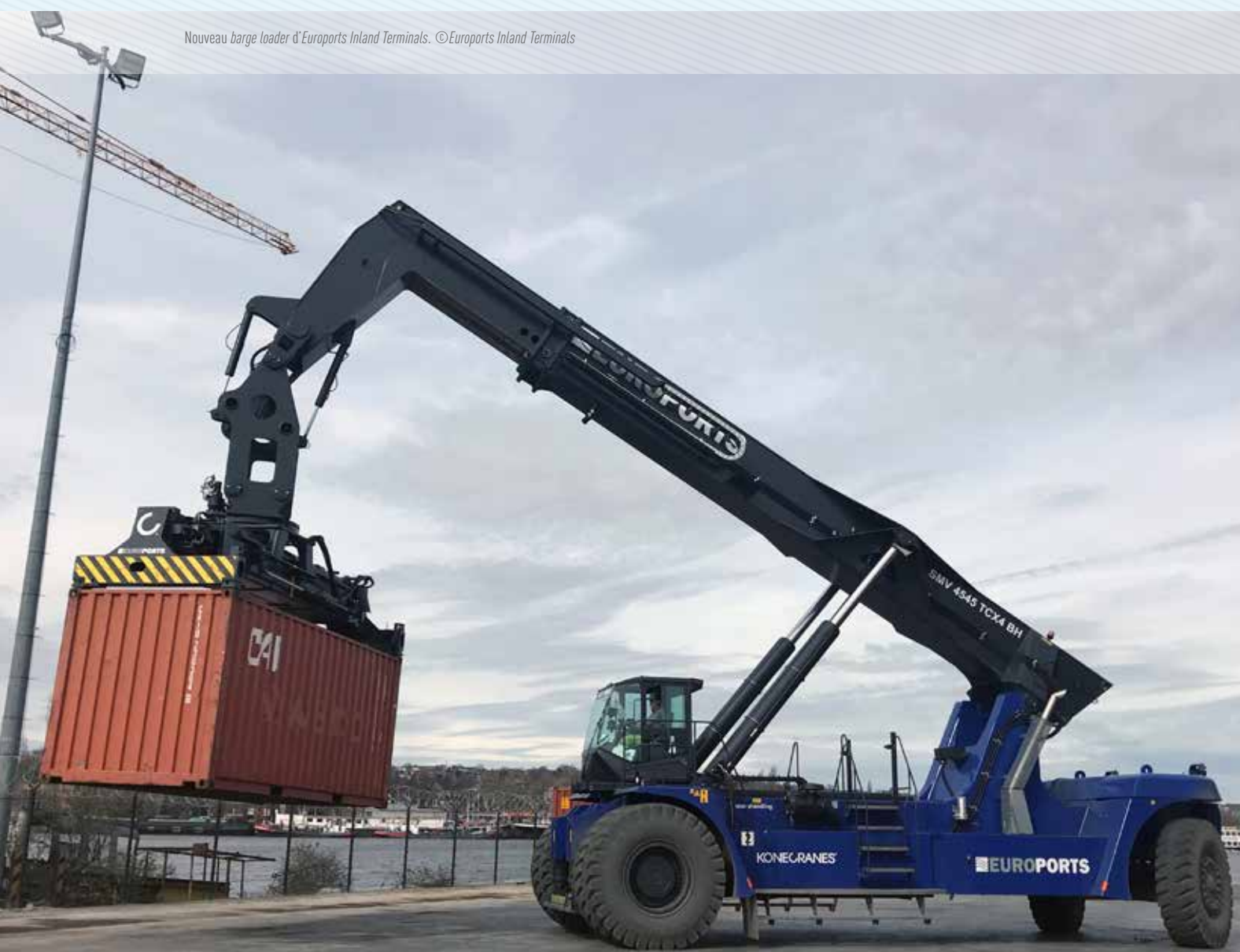
Pour effectuer des transports intermodaux, il faut des contenants dans lesquels emporter les marchandises. Ce sont ces contenants qui sont manutentionnés d'un mode de transport à l'autre. On les appelle Unités de transport intermodal, en abrégé UTI.

Il existe de nombreuses formes d'UTI mais la plus célèbre est sans aucun doute le conteneur maritime. Sa structure

le rend apte à supporter les contraintes des voyages en haute mer. Elle permet également la superposition des conteneurs.

Le standard de base du conteneur maritime est celui ayant une longueur de 20 pieds. On compte les conteneurs en fonction de l'encombrement qu'ils prennent en cale des navires, par unités de 20 pieds (équivalent 20 pieds - EVP ou en anglais *twenty equivalent unit* - TEU).

Nouveau barge loader d'Euroports Inland Terminals. ©Euroports Inland Terminals



INTERMODALITÉ : LES CHIFFRES 2018

Quasi 250 000 TEU transportés !

En Wallonie

- 116 875 TEU avec 13 départs fluviaux par semaine vers Anvers et Rotterdam
- 47 606 conteneurs, soit 79 768 TEU, avec 17 départs ferroviaires par semaine vers Anvers
- 25 206 UTI, soit 48 502 TEU, avec 11 départs par semaine vers l'Italie et la Chine

Transport fluvial

- Renory - DPW Liege Container Terminals
(ex. Liège Container Terminal)

69 921 TEU

6 liaisons par semaine avec Anvers et Rotterdam

↑ de 19 % par rapport à 2017

- Deschietter Logistique

17 049 TEU

3 liaisons par semaine avec Anvers et Rotterdam

↑ de 20 % par rapport à 2017

- Trilogiport – DPW Liege Container Terminals
(ex. DP World Liège)

14 039 TEU

6 liaisons par semaine avec Anvers et Rotterdam

↑ de 12 % par rapport à 2017

- Garocentre – Duferco Logistique

10 432 TEU

4 liaisons par semaine avec Anvers et Rotterdam

↑ de 78 % par rapport à 2017

- Euroports Inland Terminals

5 434 TEU

6 liaisons par semaine avec Anvers et Rotterdam

↓ de 7 % par rapport à 2017

Transport ferroviaire

- Terminal Container Athus

47 000 UTI = 78 909 TEU

12 liaisons par semaine avec Anvers

↑ de 21 % par rapport à 2017

- Liege Logistics Intermodal

25 206 UTI = 48 502 TEU

9 départs par semaine vers l'Italie

2 départs par semaine vers la Chine

↑ de 4 % par rapport à 2017

- Garocentre – Duferco Logistique

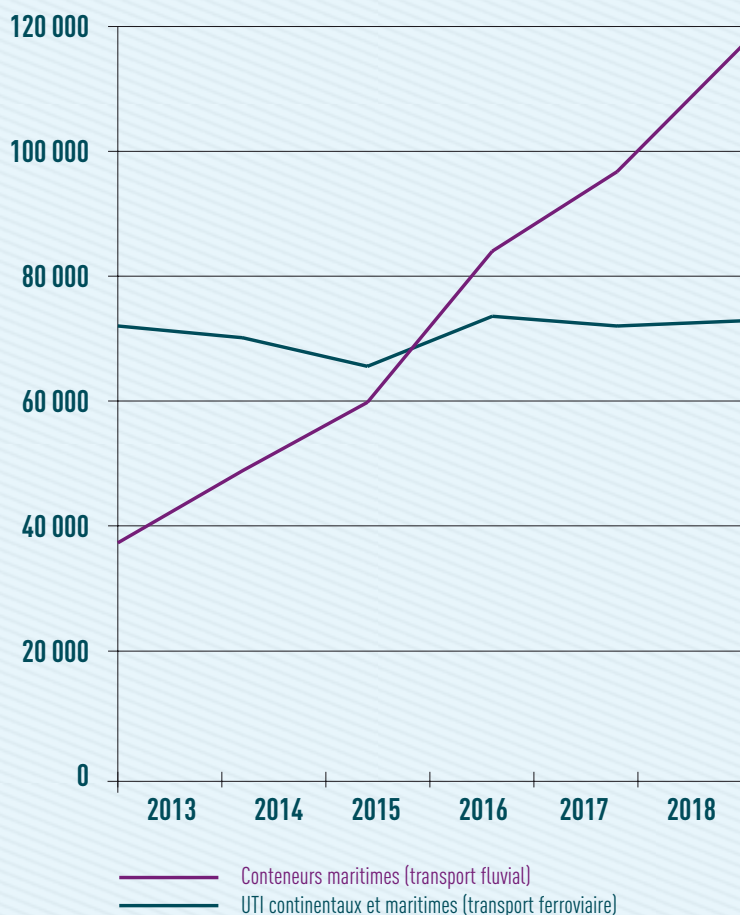
640 UTI = 859 TEU

5 liaisons par semaine via Anvers vers l'ensemble de l'Europe

Liaison créée en 2018



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTERMODAUX DE 2013 À 2018



PLAN D'ACTION « TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS »

Vers la fin de l'engorgement portuaire anversois ?

Conscientes des difficultés récurrentes rencontrées par les opérateurs de transport fluvial de conteneurs, les autorités portuaires anversoises ont décidé d'apporter une réponse structurelle à ce problème crucial pour son avenir et pour la persistance de la croissance du trafic conteneurisé.

Une panoplie de mesures en cours d'élaboration

Terminaux maritimes, opérateurs de transport fluvial, armateurs, chargeurs, transitaires, pouvoirs publics et communauté portuaire : l'ensemble des acteurs concernés se retrouve mobilisé pour apporter dans un premier temps des améliorations ponctuelles et ensuite une véritable réponse au problème.

Formation de dockers, acquisition de moyens de manutention complémentaires, extension des horaires de manutention aux nuits et week-ends ne sont que quelques-unes des mesures en cours d'élaboration.

Garantir une présence maximale de 24 heures à quai

La création d'un programme informatique de planification de l'accueil de bateaux et de leurs manutentions afin de garantir un temps maximal de présence dans la métropole de 24 heures constitue un pilier essentiel du plan d'action. Ce programme est passé par une phase test à petite échelle. Des enseignements doivent en être tirés afin de rectifier ce qui doit l'être avant qu'il ne soit étendu à l'ensemble des quais anversoises.

Minima de 30 manutentions par quai

La dernière mesure n'a pas été accueillie avec enthousiasme par les opérateurs fluviaux. Jusqu'à présent, un bateau pouvait se présenter même avec une seule manutention de conteneur. Les pertes de temps nécessaires pour la mise à quai et le départ de ces bateaux constituaient une des raisons principales de la congestion portuaire. L'imposition d'un minima de 30 manutentions par

quai engendre de multiples craintes chez les opérateurs fluviaux, mais n'en reste pas moins indispensable. Pour certains, atteindre ce quota ne nécessite que des solutions organisationnelles, même si elles sont parfois compliquées. Pour d'autres, cela relève de l'impossible.

Hubs de consolidation

Afin d'atteindre le quota minimal de 30 manutentions par quai, des *hubs* de consolidation des expéditions fluviales ont été créés en Belgique et à l'étranger. C'est ainsi que *Garocentre* collabore avec le terminal de Bruxelles et qu'il pourrait également travailler en partenariat avec celui de Willebroek.

La société *Danser*, qui effectue des transports depuis plusieurs ports de la Région Hauts-de-France (Lille, Dourges, Saint Sault, Leysin, Halluin) et depuis Ghlin, utilise le port de Gand. Genk et Meerhout complètent le réseau belge de ces *hubs*.

La réalisation de ces mesures représente un coût. Celui-ci est pris en charge par toutes les parties concernées dans l'espoir qu'il soit moindre que celui engendré par la congestion.

La mise en œuvre de toutes ces mesures nécessite également du temps. L'année 2019 est donc un moment clef crucial pour l'avenir des relations entre le port d'Anvers et son *hinterland*.

Christian Charlier

©SPW-DTIM



Dans la foulée des annonces de l'installation de *Thunder Power* à Gosselies sur le site de *Caterpillar* pour y produire des voitures électriques et de celle d'*Ali Baba* dans la zone industrielle de l'aéroport de Liège, le lancement d'une relation ferroviaire entre le terminal de *Liège Logistics Intermodal* à Bierset (Liège) et la Chine via Zhengzhou, capitale de la province du Henan, est venu révolutionner le transport intermodal ferroviaire.

Lancement d'une relation de fret ferroviaire entre Liège et la Chine

Et le moins que l'on puisse dire, c'est que cette nouvelle relation, lancée sur base d'un départ hebdomadaire, s'avère d'ores et déjà être un succès. Le trajet s'avère fiable et les conteneurs maritimes arrivent à destination en deux semaines. Début 2019, la fréquence a été doublée et est passée à deux relations aller - retour

par semaine. Une troisième relation hebdomadaire est prévue avant la fin de l'année.

La route de la soie permet des transports de conteneurs maritimes plus rapides et beaucoup plus intéressants au niveau environnemental que le transport maritime. Elle constitue un magnifique complément aux services de *Liège Airport* qui a été élu « Aéroport Cargo International de l'année » en février 2019.

Ali Baba importera des marchandises, mais elle en exportera aussi vers et depuis ses futures installations liégeoises. Certaines emprunteront-elles cette nouvelle voie ?

Christian Charlier

Départ du 1^{er} train à destination de la Chine à Liège Logistics Intermodal. ©Novandi-LLI



Rail Freight Forward

Partant du constat que la demande de transport de marchandises va augmenter considérablement dans les prochaines années, les opérateurs européens ont décidé de s'unir.

Au niveau européen, les prévisions de croissance annoncent une augmentation de 30 % d'ici 2030, soit 570 millions de tonnes.kilomètre et 1 million de camions en plus... La coalition *Rail Freight Forward* a pour but de faire en sorte que cette croissance ne soit pas celle du transport routier et propose le rail comme alternative écologique sérieuse.

Doubler la part du fret ferroviaire en Europe d'ici 2030

Au niveau belge, les mesures à prendre s'articulent sur trois axes : développer des produits novateurs, rendre le train aussi simple que le camion et faciliter le transport en lui-même grâce à, par exemple, un document de transport standard qui simplifierait les expéditions ferroviaires, ou encore un outil de planification

européen pour la gestion des sillons, des faisceaux et des travaux à effectuer.

Le rail peut absorber une bonne part de la croissance prévue dans le domaine des transports ces prochaines années, à conditions que les pouvoirs publics de tous les pays concernés apportent à ce secteur un soutien non seulement financier, mais aussi administratif et juridique.

Afin de sensibiliser l'opinion et les autorités publiques sur les enjeux du report modal, les opérateurs ferroviaires se sont donc unis au sein de *Rail Freight Forward* et ont assemblé un train de conteneurs qui circulent dans toute l'Europe. Chaque opérateur a fait peindre ses conteneurs par des artistes avec des dessins d'animaux : le train de Noé est en route et est passé par Schaerbeek début mars 2019.

Christian Charlier

Circulation ferroviaire bouleversée

L'année 2018 a, une fois de plus, été marquée par les problématiques liées aux chantiers d'*Infrabel*. Le lancement de chantiers d'importance par le gestionnaire d'infrastructure, *Infrabel*, devrait réjouir tout un chacun ! Cependant, le manque de coordination entre zones géographiques et l'interdiction par l'agence de sécurité du ferroviaire de certaines pratiques sur les chantiers a rendu la circulation du fret ferroviaire chaotique.

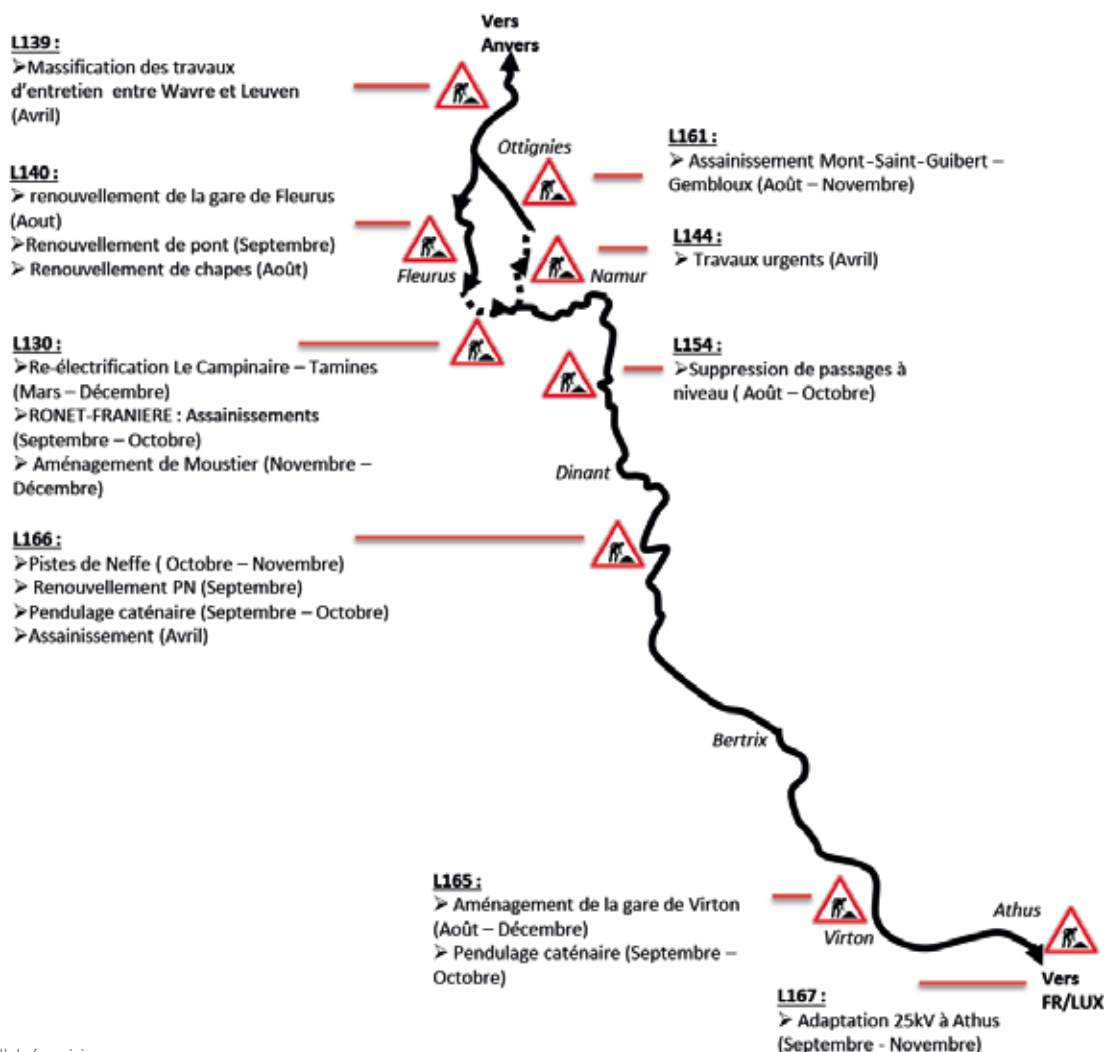
Péril sur l'axe Athus-Meuse et retombées sur le corridor Mer du Nord-Méditerranée¹.

Le corridor Mer du Nord-Méditerranée relie Anvers et

Rotterdam à Bâle, en passant par le Luxembourg et Dijon-Lyon. Il est un des corridors de fret ferroviaire les plus importants d'Europe avec près de 30 000 trains par an transportant plus de 20 millions de tonnes de fret sur des relations internationales.

En Belgique, ce corridor inclut toutes les lignes de l'Athus-Meuse. Or, en 2018, un nombre important de travaux ont été planifiés sur cet axe. Le fret ferroviaire a été considérablement perturbé. Les opérateurs ferroviaires ont été obligés de replanifier hebdomadairement les 250 trains marchandises qui utilisent cet axe international. Les entreprises ont également dû renégocier avec leurs clients étant donné le non respect des délais de livraison.

LOCALISATION DES AVIS DE RALENTISSEMENT TEMPORAIRE POUR MAUVAIS ÉTAT DES INSTALLATIONS EN JANVIER 2018



©SPW-Cellule ferroviaire

Coupages totales de lignes

La situation est devenue explosive en juin 2018. Lors du renouvellement de l'agrément de sécurité d'*Infrabel*, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a interdit l'exploitation d'une voie pour le service commercial sous la surveillance d'un agent lorsque la voie adjacente subit des travaux lourds (procédure S460) dans les conditions actuelles. Cette décision brutale a obligé *Infrabel* à revoir ses procédures et a nécessité des coupures totales de lignes notamment sur le corridor Mer du Nord - Méditerranée. Une nouvelle procédure, plus contraignante, a été désormais mise au point.

Chantiers à venir

La Wallonie n'est pas encore au bout de ses peines. Plusieurs chantiers d'importance sont annoncés en 2019, dont notamment le réaménagement autour de la gare de Moustier (tronçon sur la dorsale wallonne) qui débutera en avril et devrait se terminer fin 2019. Ces travaux vont nécessiter la mise à voie unique de la ligne 130 entre Charleroi et Namur sur un tronçon de plusieurs kilomètres. Or cette section est actuellement l'une des plus contraintes du réseau wallon en termes de capacité ferroviaire car elle cumule 2 trains IC et

2 trains L par heure et par sens, ainsi que le trafic fret sur le corridor Mer du Nord-Méditerranée et sur la dorsale wallonne. Le chantier de connexion d'Athus vers la France a également commencé et nécessitera d'adapter les circulations sur le corridor Mer du Nord-Méditerranée.

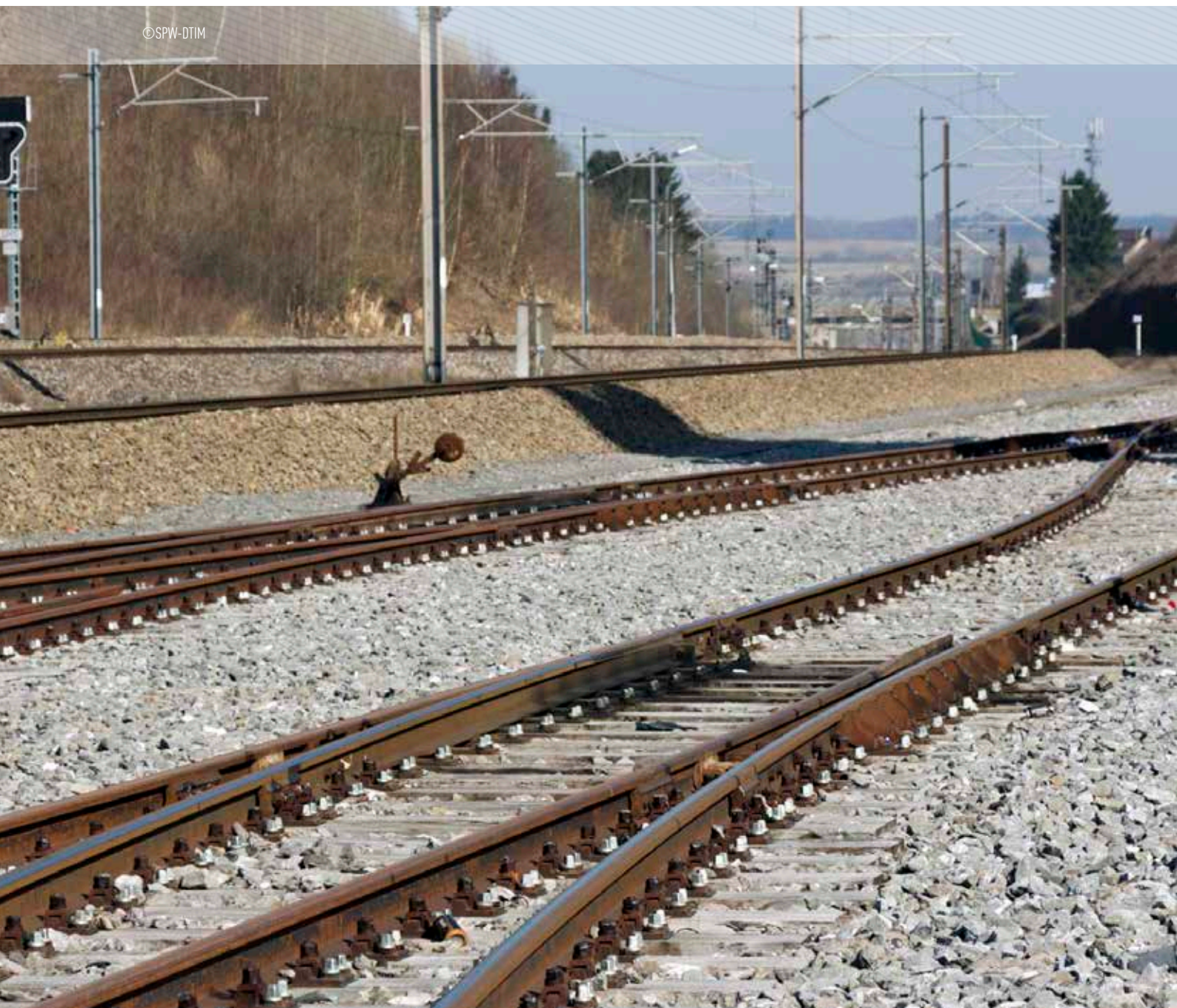
D'autres composantes du réseau ferroviaire supportant le trafic fret sont également menacées.

Outre les infrastructures locales, notons le cas emblématique de la ligne 130A Charleroi-Erquelinnes. Cinq ponts sur la Sambre sur les quinze que comprend la ligne doivent être encore rénovés. À défaut de budget, cette rénovation aura lieu à partir de cette année, mais en se contentant de pont à simple voie, transformant *de facto* la ligne entre Hourpes et Lobbes en voie unique en attendant des budgets supplémentaires.

Dans un secteur où la fiabilité reste encore un objectif à atteindre, les perturbations dues aux travaux sont un écueil de plus pour les opérateurs de fret.

Daphné Wouters et Fabrice Piat

**Inquiétude pour la
ligne Athus-Meuse**



INTER MODALITÉ

DE NOUVELLES NORMES ROUTIÈRES

Pour une mobilité plus efficace et tout en complémentarité

Au cours des dernières décennies, la demande de transport a considérablement augmenté, et ce, pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises. Au vu des effets négatifs engendrés par un tel développement, différentes solutions sont examinées.

Optimiser le transport routier

En parallèle de la vision FAST et de la recherche d'une meilleure répartition des modes de transport, des solutions d'améliorations propres au transport routier sont recherchées en Wallonie.

L'optique est d'optimiser le transport routier par la mise en œuvre de dérogations aux limites de poids et de dimensions des véhicules tout en stimulant les avancées technologiques. Ces mesures doivent bien entendu être encadrées en vue notamment d'assurer la sécurité routière et le respect des capacités techniques de l'infrastructure routière, mais aussi d'éviter tout report modal vers le transport routier.

Législation et dérogation potentielle

La *Directive européenne 96/53* définit les limites de masses et de dimensions des véhicules en circulation dans l'Union européenne. Cette législation, tout comme celle du Benelux, permet cependant de déroger à ces limites.

La Belgique autorise, elle, la circulation sur son territoire des trains de véhicules et des véhicules articulés dont la masse totale est de 44 tonnes (et non de 40 tonnes comme

le prévoit la *Directive européenne 96/53*) tout en établissant des règles propres en vue de préserver les ouvrages d'art (la « formule pont »).

Depuis la 6^{ème} réforme de l'État, disposant de toutes les compétences utiles, la Wallonie a entrepris de mettre en œuvre des solutions d'optimisation du transport routier et du transport exceptionnel plus innovantes.

Évolution de la réglementation :
50 tonnes,
éco-combis
et transport
exceptionnel

Les éco-combis ou véhicules plus lourds et plus longs (VLL)

La Wallonie a défini un cadre de projet-pilote pour une mise en circulation d'éco-combis moyennant le respect de certaines conditions portant notamment sur des exigences techniques liées aux véhicules utilisés ou sur les itinéraires empruntés. Les premières autorisations ont été délivrées fin 2017. Dans

le cadre de ce projet-pilote wallon, 15 autorisations de mise en circulation ont été à ce jour délivrées pour 7 sociétés de transport comptant au total 10 combinaisons éco-combis.

Depuis janvier 2019, les VLL peuvent traverser la frontière avec les Pays-Bas. Ils peuvent également circuler en Région flamande. Des autorisations sont délivrées à cet effet par les autorités compétentes.

En Wallonie, les tests sont possibles depuis le 1^{er} janvier 2017. ©Van Mieghem



Le rapport d'évaluation 2018 a permis de tirer un certain nombre d'enseignements et de rassurer tant au niveau des aspects liés à la sécurité routière qu'à ceux relatifs aux impacts sur l'infrastructure routière ou sur le risque de transfert modal.

Les projets pilotes d'éco-combis s'inscrivent clairement dans le développement de la logistique en Wallonie dans une perspective de complémentarité et de renforcement, plutôt que de concurrence, entre modes de transport.

De manière générale, une diminution du nombre de kilomètres parcourus (30 %) grâce à l'utilisation de ce type de combinaison favorise une décongestion du réseau routier. Une réduction du nombre de trajets, cela signifie une diminution du nombre de kilomètres parcourus, avec des conséquences potentiellement bénéfiques de rentabilité. Environ 20 à 25 % d'économie de consommation de carburant sont relevées avec pour corolaire une réduction des émissions toxiques, en ce compris des émissions de CO₂.

En cela, les éco-combis sont concordants avec la politique régionale du gouvernement qui s'engage à encourager et faciliter le développement de solutions innovantes pour un transport moins polluant et plus durable des marchandises.

Par ailleurs, les éco-combis pourraient également être une solution à la pénurie de chauffeurs puisque seulement 2 chauffeurs éco-combis sont nécessaires pour 3 chauffeurs poids lourds.

Le projet-pilote prendra fin au plus tard le 30 septembre 2025. Sa poursuite permettra d'approfondir les éléments d'évaluation.

Des véhicules jusqu'à 50 tonnes

Moyennant le respect de conditions techniques strictes - en vue notamment de s'assurer que l'impact sur les infrastructures soit équivalent à celui des véhicules actuels de 44 tonnes sur 5 essieux -, des véhicules peuvent, depuis le 1^{er} mai 2018, tout comme aux Pays-Bas, circuler à 50 tonnes, sur les routes wallonnes. Cependant à ce jour, peu ou pas de véhicules semblent répondre aux conditions imposées.

Le transport exceptionnel

La 6^{ème} réforme de l'État a également confié aux Régions le transport exceptionnel consistant principalement à déplacer des pièces surdimensionnées ou lourdes. La Wallonie s'est engagée dans une démarche réformatrice. Le transport exceptionnel a tout d'abord été intégré dans l'approche des projets d'infrastructure ou d'aménagement. Le Service public de Wallonie s'attelle par ailleurs à la mise en place d'un paradigme d'autorisation plus en phase avec les objectifs de sécurité routière, de fluidité de la circulation et de mobilité.

Ces autorisations seront en grande partie automatisées et se formaliseront dans une application de *routing* utilisée par les chauffeurs. Afin d'assurer un contrôle du trafic en temps réel et en vue d'avoir un regard sur les différents flux, les véhicules exceptionnels seront dotés d'un dispositif de traçage. Ces données permettront à la Wallonie de définir une politique consistante en la matière.

Enfin, la Wallonie souhaite favoriser, par diverses actions, le transport de pièces exceptionnelles par la voie navigable, solution actuellement trop peu utilisée.

Grégory Dekens

La voie d'eau, une alternative fiable et économique au transport routier de pièces exceptionnelles. ©SPW-J-L Carpentier



42

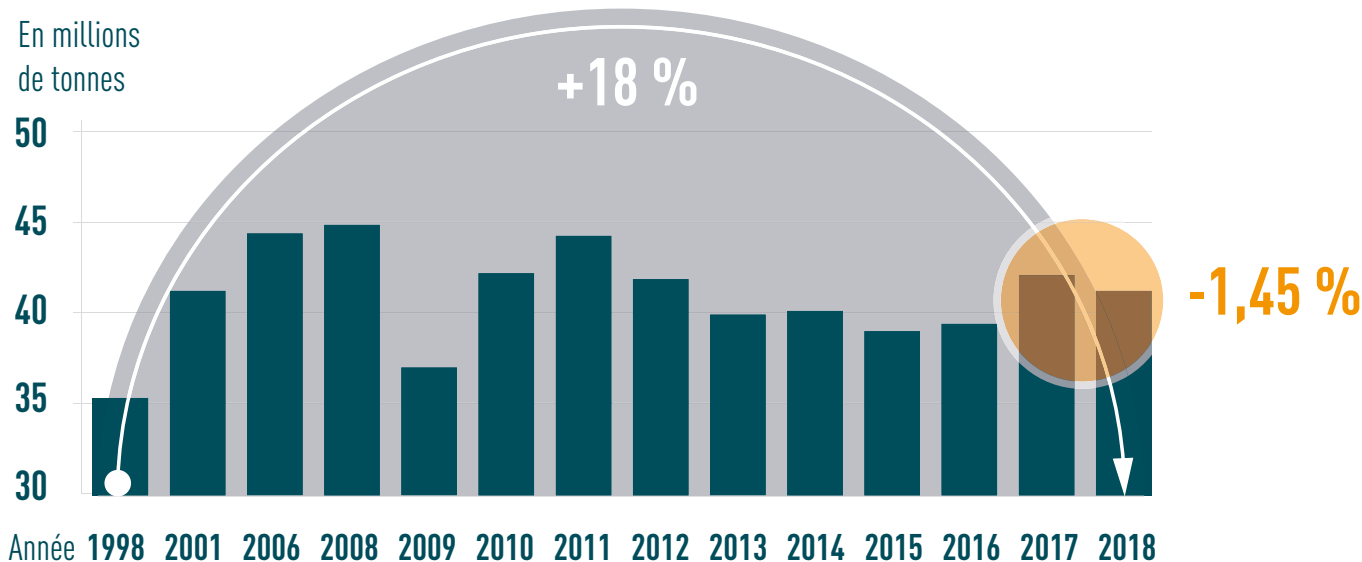
STATISTIQUES





Le tonnage fluvial de marchandises transportées en Wallonie s'élève à 41,54 millions de tonnes pour l'année 2018, soit une diminution de 1,4 % par rapport à 2017. Le trafic wallon progresse de 3,6 %, pour s'établir à 1 771 millions de tonnes.kilomètres. Le nombre de conteneurs transbordés est de 116 875 EVP, soit une progression de 20,4 % par rapport à 2017 !

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



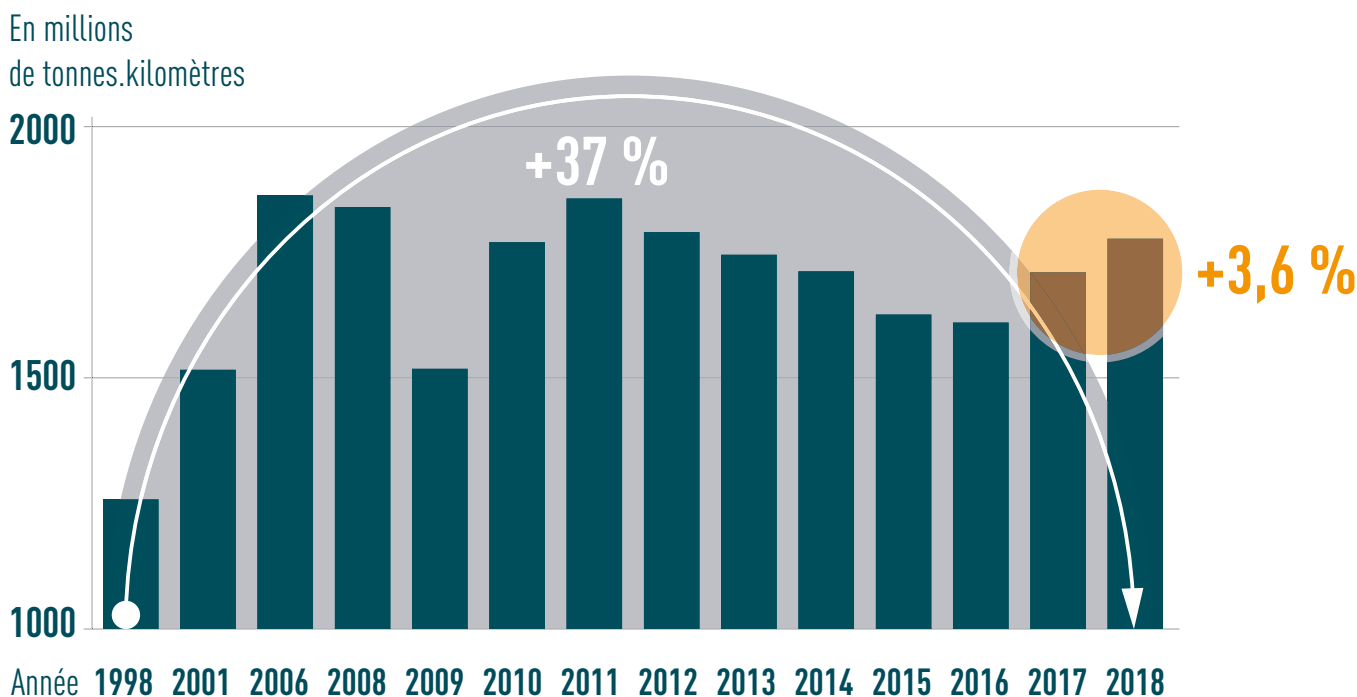
La baisse apparaît durant le second semestre (- 6,7 %)

L'année 2018 est particulièrement contrastée dans le temps. Le premier semestre affiche un bon score avec une croissance de 3,5 %. Par la suite, on enregistre une diminution ininterrompue entre les mois d'août et de décembre 2018 par rapport à 2017. Les mois d'août, septembre et novembre connaissent les baisses les plus importantes avec respectivement 10, 11 et 9 %.

Minéraux et matériaux de construction en chute (- 1,25 Mt)

Alors que le tonnage fluvial transporté enregistre une diminution de 611 000 tonnes en 2018 (par rapport à 2017), les minéraux et matériaux de construction régressent de 1,25 Mt ! D'autres secteurs, comme les produits agricoles, les produits pétroliers et les conteneurs ont progressé significativement et ont ainsi compensé partiellement cette perte importante.

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



Seules les provinces du Hainaut et de Namur progressent

En 2018, le trafic wallon de marchandises croît pour la deuxième année consécutive (+ 3,6 %) pour atteindre 1 771 millions de tonnes.kilomètres.

Les provinces de Namur et du Hainaut enregistrent une augmentation respective de 13,6 % et de 6,5 %, alors que

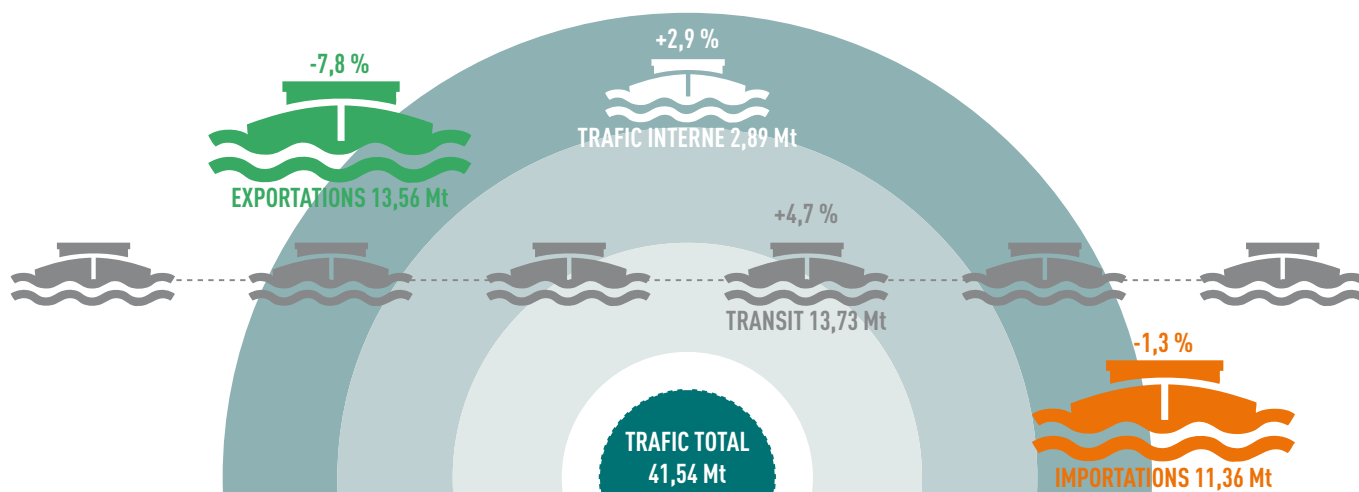
les provinces du Brabant wallon et de Liège baissent de 10 % et 1,2 %.

La répartition du trafic fluvial en tonnes.kilomètres par province est la suivante :

46 % pour la province de Liège, 36 % pour la province du Hainaut, 17 % pour la province de Namur et 1 % pour la province du Brabant wallon.

45

BILAN GLOBAL DU TRAFIC FLUVIAL EN WALLONIE EN 2018 (EN MILLIONS DE TONNES - MT)



Nouveau record pour le trafic de transit qui représente pour la première fois 1/3 du trafic global

C'est la cinquième année consécutive de hausse pour le trafic de transit (+ 4,7 %), qui franchit pour la deuxième fois la barre des 13 millions de tonnes en 2018.

En 2018, on constate une diminution pour les importations wallonnes, - 1,3 %, et pour les exportations, - 7,8 %, par rapport à 2017.

Après quatre années consécutives de baisse, le trafic interne retrouve la croissance (+ 2,9 %) en 2018.

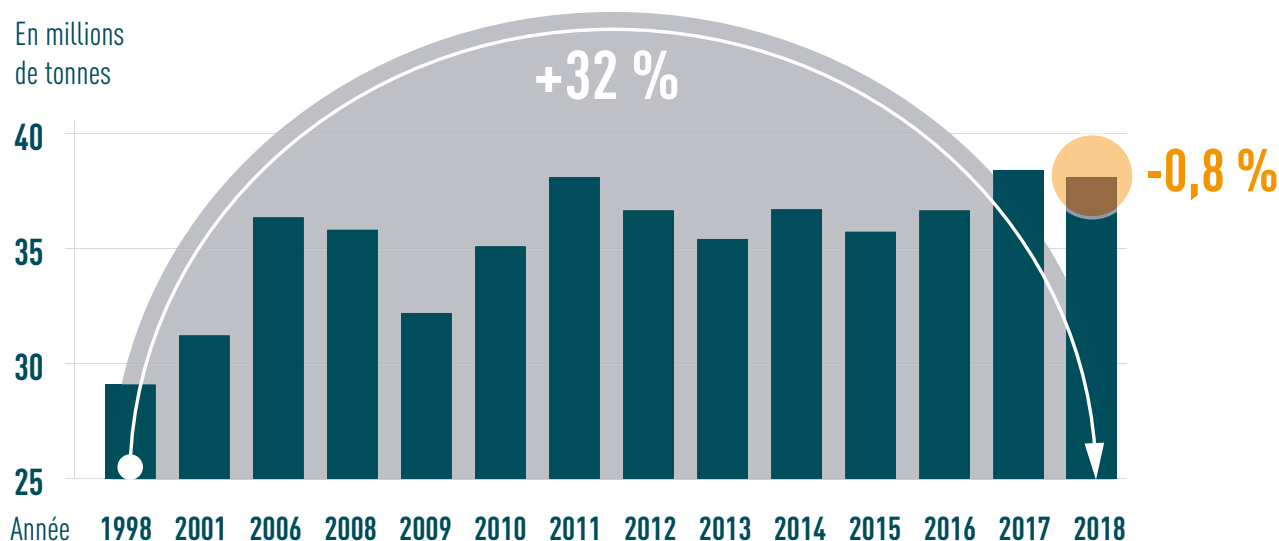
La Flandre est notre premier « client »

Les principales destinations de nos exportations sont la Flandre avec 6,8 Mt (50 %), les Pays-Bas avec 5,5 Mt (41 %), l'Allemagne avec 0,43 Mt (3,2 %), et la France avec 0,39 Mt (2,9 %).

Les Pays-Bas sont notre premier « fournisseur »

Les principales origines des importations wallonnes sont les Pays-Bas avec 6 Mt (53 %), la Flandre avec 4 Mt (35 %), la France avec 0,74 Mt (6,5 %) et l'Allemagne avec 0,49 Mt (4,3 %).

ÉVOLUTION DU TONNAGE TRANSPORTÉ PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE SANS COMPTABILISER LES MINÉRAIS ET COMBUSTIBLES SOLIDES (EN MILLIONS DE TONNES)



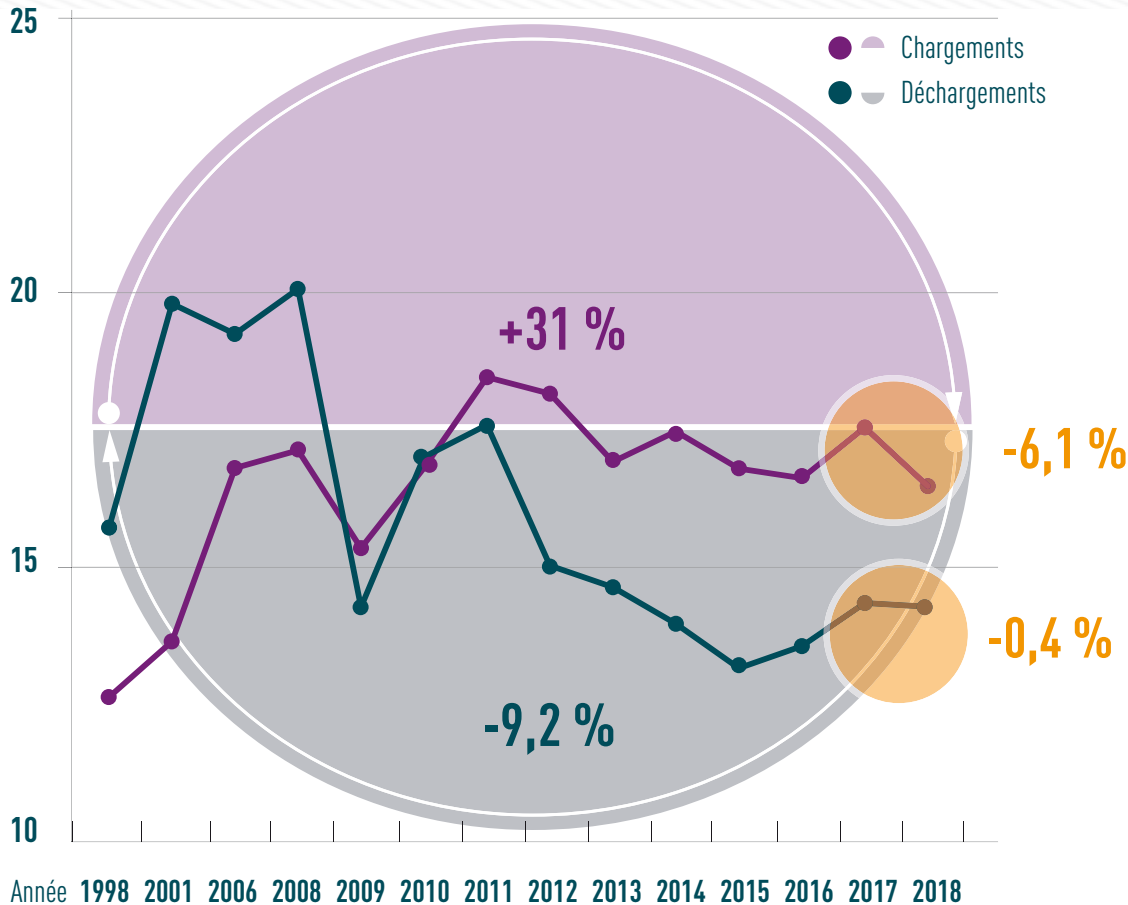
2018, une excellente année

En examinant cette évolution des tonnages transportés (hors ceux essentiellement liés à la sidérurgie à chaud wallonne, à savoir les minerais et les combustibles solides), on constate que l'année 2018 constitue la deuxième meilleure année !

Notons que le transport fluvial de minerais et de combustibles solides cumulés représente 3,5 millions de tonnes en 2018 pour plus de 10,6 millions de tonnes en 2002, lorsque la sidérurgie wallonne tournait encore à plein régime. Une perte pour ces deux catégories de marchandises de 7,1 Mt !

En millions
de tonnes

46

**Baisse des chargements**

Alors que les déchargements sont stables (- 0,4 %) entre 2018 et 2017, le total des chargements en Wallonie enregistre un recul de 1,1 Mt, soit une baisse de 6,1 %. Cette baisse est principalement due à une diminution importante des chargements de minéraux et matériaux de construction de 1,15 Mt en 2018 par rapport à 2017.

La baisse des chargements se localise principalement sur la Meuse liégeoise (- 500 000 tonnes), la Meuse namuroise (- 210 000 tonnes), le Haut-Escaut (- 170 000 tonnes) et le canal du Centre à grand gabarit (- 120 000 tonnes). Entre 1998 et 2018, les chargements en Wallonie progressent de 31 %, alors que les déchargements enregistrent une diminution de 9,2 % sur la même période.

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE POUR L'ANNÉE 2018 (EN TONNES)

Produits agricoles

4 873 971 t (+ 7,5 %)

Marchandises diverses

1 963 787 t (+ 12,8 %)

Produits chimiques

1 608 065 t (+ 2,2 %)

Engrais

3 417 823 t (+ 0,2 %)

MinérauxMatériaux de construction
16 502 222 t (- 7 %)**Produits alimentaires**

808 207 t (- 10,6 %)

Combustibles solides

1 916 702 t (+ 1 %)

Produits pétroliers

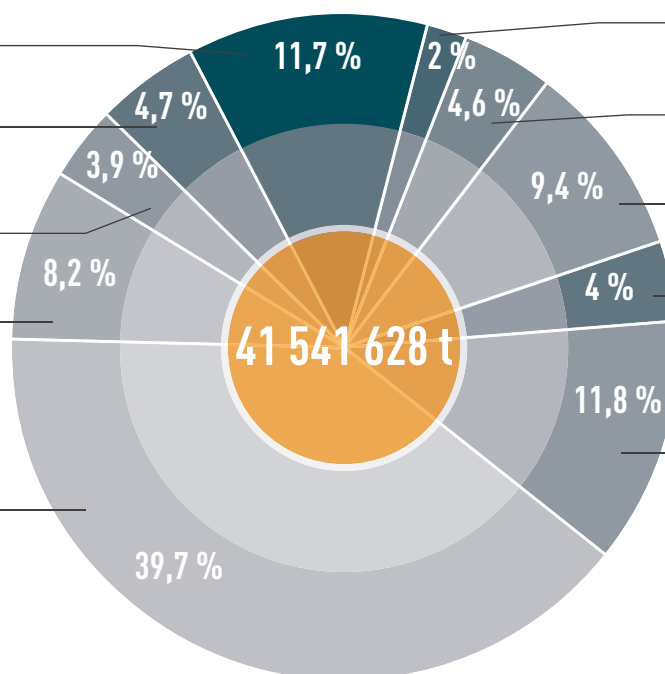
3 900 733 t (+ 4,7 %)

Minerais

1 644 845 t (- 16,8 %)

Produits métallurgiques

4 905 273 t (+ 5,6 %)



Tous les secteurs sont en hausse, excepté les produits alimentaires, les minerais et les minéraux, ainsi que les matériaux de construction.

Trois catégories de marchandises enregistrent un record absolu : les produits agricoles avec 4,87 Mt (+ 7,5 %), les engrais avec 3,41 Mt (+ 0,2 %) et les divers avec 1,96 Mt (+ 12,8 %).

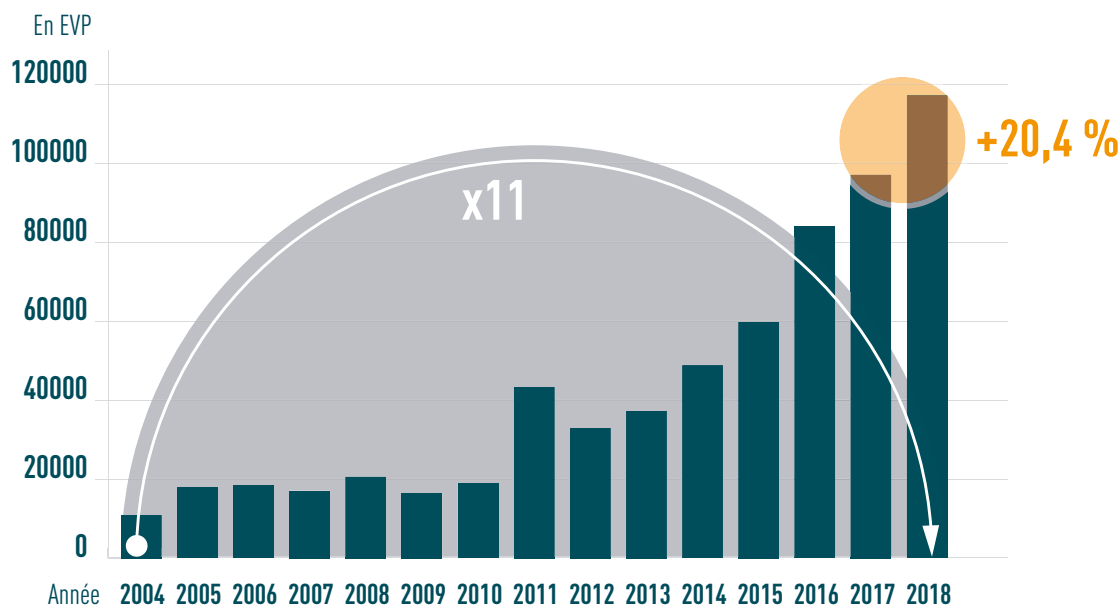
Les minéraux et matériaux de construction restent la première catégorie de marchandises transportées avec

39,7 %, mais descendent pour la première fois depuis 2010 sous la barre des 40 %.

Les produits métallurgiques (11,8 %) se classent deuxième et sont talonnés à la troisième place par les produits agricoles (11,7 %). Un classement inchangé depuis 2016.

47

CONTENEURS : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP¹ TRANSBORDÉS DE OU VERS LA VOIE D'EAU EN WALLONIE



Conteneurs : en forte progression pour presque tous les terminaux

Le nombre d'EVP (équivalent vingt pieds) transbordés de ou vers la voie d'eau depuis un terminal wallon s'élève à 116 875 EVP en 2018, soit une progression de 20 % par rapport à 2017.

Le transbordement de conteneurs (en EVP) a plus que **triplé** entre 2013 et 2018 sur les terminaux wallons !

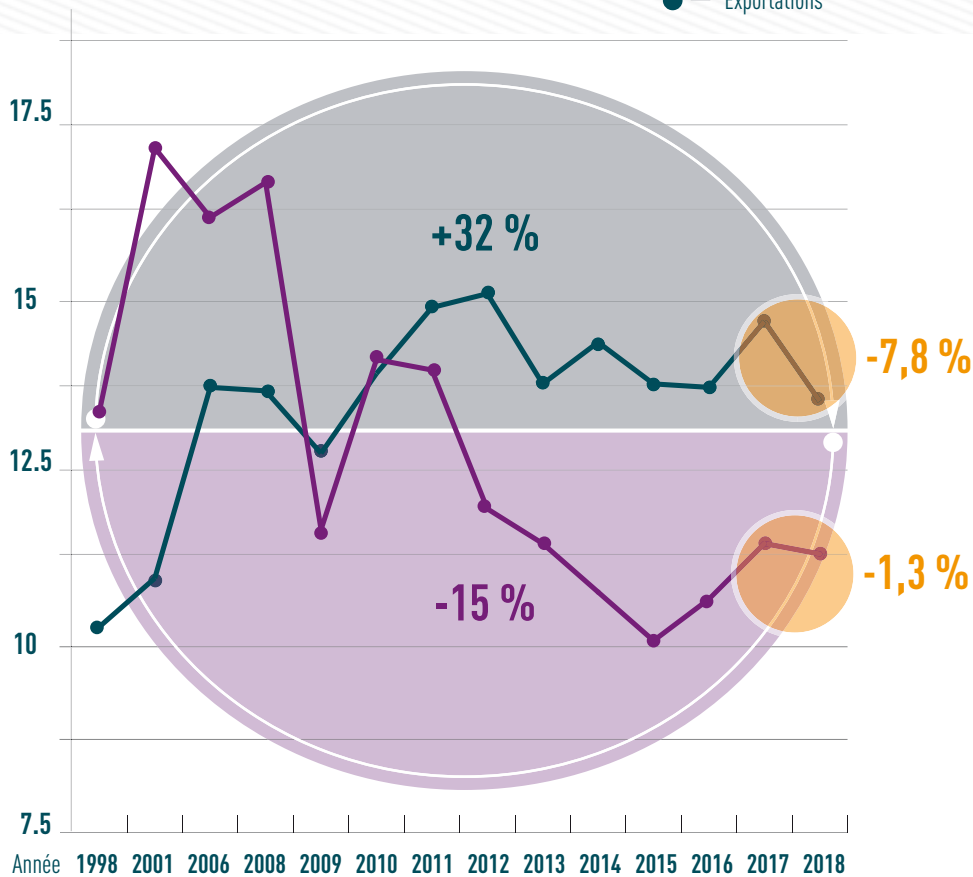
Le terminal de *Trilogoport - DPW Liege Container Terminals*

a transbordé 14 039 EVP (+ 12 %) pour sa deuxième année d'exploitation complète en 2018.

Le terminal de *Renory - DPW Liege Container Terminals* (ex. *Liege Container Terminal*) progresse de 19,2 %, alors que le terminal de *Monsin (Euroports Inland Terminals)* est stable. Quant aux terminaux de *Ghlin (Deschietter Logistique)* et de *Garocentre - La Louvière (Duferco Logistique)*, ils enregistrent une augmentation de 20,6 % et de 77,7 % !

Fortes croissances pour le transport fluvial de conteneurs. ©SPW-DTIM

¹EVP : équivalent vingt pieds

En millions
de tonnes● Importations
● Exportations**Exportations en baisse**

En 2018, voici le top 3 des exportations wallonnes :

- les minéraux et matériaux de construction avec 8,7 Mt (- 13 % par rapport à 2017), soit 64 % du total ;
- les produits métallurgiques avec 1,4 Mt, soit 11 % ;
- les engrais avec 0,88 Mt, soit 6,5 %.

En 2008, le top 3 des exportations était le suivant :

- les minéraux et matériaux de construction avec 10,4 Mt, soit 76 % du total ;
- les produits métallurgiques avec 1,24 Mt, soit 9 % ;
- Les produits agricoles avec 0,5 Mt, soit 3,7 %.

Les importations sont stables

Quant aux importations wallonnes, voici le top 3 en 2018 :

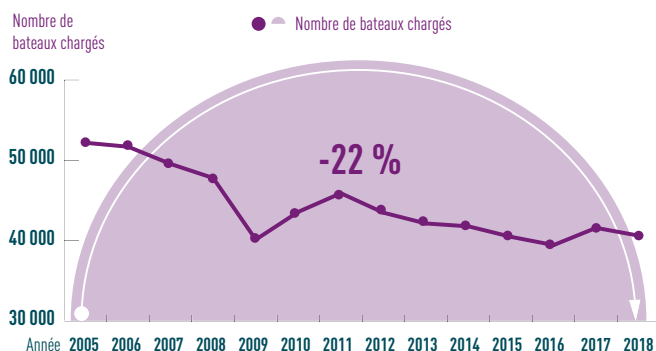
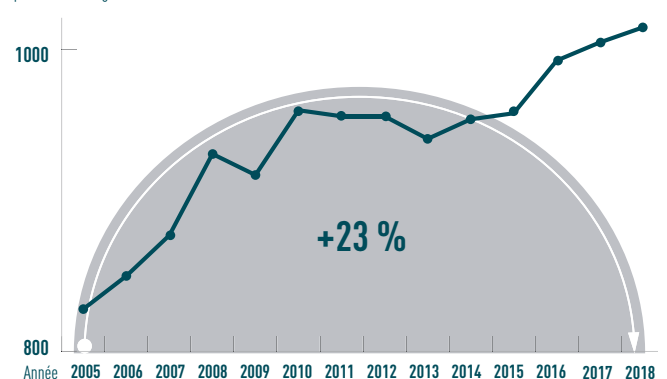
- les produits pétroliers avec 2,9 Mt, soit 26 % du total ;
- les minéraux et matériaux de construction avec 2,3 Mt, soit 20 % ;
- les produits métallurgiques avec 1,5 Mt, soit 13 %.

En 2008, le top 3 des importations était le suivant :

- les minerais avec 3,7 Mt, soit 22 % du total ;
- les minéraux et matériaux de construction avec 3,4 Mt, soit 20 % ;
- les produits pétroliers avec 3,3 Mt, soit 20 %.

Notons que la part de marché **des minerais** dans les importations wallonnes est passée de **22 % en 2008 à 6 % en 2018**, et celle des combustibles solides, de 20 % en 2008 à 7,5 % en 2018.

ÉVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE BATEAUX CHARGÉS ET DU TONNAGE MOYEN PAR BATEAU CHARGÉ

Tonnage moyen
par bateau chargé

Tonnage moyen des bateaux chargés : plus de 1 000 tonnes !
Entre 2005 et 2018, on constate une diminution du nombre de bateaux chargés naviguant sur notre réseau fluvial de 22 %. Par contre, sur la même période, le tonnage moyen

par bateau chargé a augmenté de 23 %, pour s'établir à 1015 tonnes en 2018.

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



Recul surtout en province de Liège et records historiques de trafic à Kain, Péronnes et Salzinnes

Le tonnage transporté sur le Haut Escaut à Kain franchit pour la première fois la barre des 8 millions de tonnes de marchandises en 2018. Cette importante augmentation de trafic à Kain peut s'expliquer notamment par un report de trafic de la Lys vers l'Escaut, suite à des travaux réalisés

sur la Lys en Flandre et en France, et par l'augmentation du tirant d'eau à 2,9 m sur le Haut Escaut en Wallonie. L'écluse d'Ivoz-Ramet est à nouveau l'écluse la plus fréquentée en Wallonie (c'était l'écluse de Lanaye en 2017) avec un tonnage de 11.69 Mt, soit l'équivalent d'un charroi d'environ 500 000 camions par an !

COMPARAISON AVEC LES GESTIONNAIRES VOISINS :

Gestionnaires de réseau

Service public de Wallonie
De Vlaamse Waterweg nv (Flandre)
Voies navigables de France
Rijkswaterstaat (Pays-Bas)
Wasser und Schifffahrtsverwaltung
des Bundes (Allemagne)

Km de voies navigables

450
1 089
5 110
6 104
7 467

Tonnage 2018 (Mt)

41,5
72
51,7
360
198

Variation 2018 / 2017

- 1,4 %
+ 1,7 %
- 1,7 %
- 2 %
- 11 %

Record absolu pour les produits agricoles avec 4,87 Mt, soit + 7,5 %. ©SPW-DTIM



Les engrais enregistrent un record historique avec 3,41 Mt. ©SPW-DTIM



50

- PORTS
AUTONOMES
WALLONS





PORTS AUTONOMES WALLONS

LE PORT AUTONOME DE LIÈGE

Une année positive !

Premier port intérieur belge et troisième port intérieur européen, le PAL gère actuellement 33 zones portuaires échelonnées le long de la Meuse et du canal Albert en province de Liège. Le Port autonome de Liège affiche pour 2018 un trafic fluvial de 15 959 357 tonnes (+ 0,3 %), un trafic de conteneurs de 85 521 EVP (+ 15 %), ainsi qu'un trafic global (eau-rail-route) de 21 364 700 tonnes (+ 1,3 %).

Travaux d'infrastructures réalisés en 2018

Ports de Monsin et Wandre

Différents travaux à caractère routier.

Budget : 2 000 000 d'euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Ports de Renory, Monsin, Semeries, Seraing, Ivoz-Ramet et Flémalle

Travaux d'amélioration des installations d'éclairage public.

Budget : 460 000 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Port d'Amay

Réalisation d'un nouveau revêtement de quai au port d'Amay.

Budget : 400 000 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Liège Trilogiport

Des travaux ont été réalisés en vue d'assurer l'accès ferroviaire à Liège Trilogiport, dont notamment des travaux de remise en état du pont ferroviaire métallique à l'entrée de Chertal. Le coût global de ceux-ci est de 1 500 000 euros.

Travaux d'infrastructures en projet

Dans le cadre du plan quinquennal d'investissements subsidié par le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, le budget des travaux prévus s'élève à environ 2 760 000 euros, dont environ 2 310 000 euros pris en charge théoriquement sur le budget régional.

Port des Awirs

Travaux de stabilisation du quai.

Liège Trilogiport

Des travaux d'aménagement au niveau des voies ferrées sur le site même de Liège Trilogiport.

Port de Monsin

Divers travaux ferroviaires sur le port de Monsin. Un nouveau schéma directeur a été négocié avec Infrabel.

Sowafinal 3

Dans le cadre de l'appel à projets du programme de financement de Sowafinal 3, deux projets ont été sélectionnés :

- l'extension du terminal à conteneurs et du réseau ferroviaire au port de Renory ;
- l'extension de la zone portuaire d'Hermalle-sous-Huy, en collaboration avec la SPI.

Divers autres travaux sont également prévus, comme des travaux électriques et routiers.

Développement commercial

Création de la joint-venture DPW Liege Container Terminals

La société commune qui comprend le terminal de Tercofin, Liege Container Terminal (LCT) et le terminal de DP World Liege Terminal sur Liège Trilogiport sera gérée par une même structure commerciale et opérationnelle. Elle regroupera les capacités des deux terminaux.

Développements futurs à Liège Trilogiport

WDP va continuer à développer des halls pour une superficie d'environ 25 000 m².

Le PAL en quelques chiffres

- 33 zones portuaires et 26 km de quai
- 382 hectares
- 3 darses (darso couverte incluse)
- 4 plateformes multimodales (Semeries, Renory, Monsin et Liège Trilogiport)
- 85 521 EVP (+ 15 %) manutentionnés (voie d'eau) en 2018
- tonnage voie d'eau : 15 959 357 tonnes en 2018 (+ 0,3 %)
- tonnage eau-rail-route : 21 364 700 tonnes en 2018 (+ 1,3 %)

Terminal à conteneurs de Renory-DPW Liege Container Terminals. ©SPW-DTMM



Les développements de *D.L. Trilogiport Belgium (JostGroup)* concernent des halls d'une superficie totale d'environ 118 000 m². Le PAL et *JostGroup / WDP* sont actuellement en phase de négociation avec divers clients potentiels.

Envisan au port de Lixhe

La société *Envisan* poursuit son développement au PAL. Un contrat de concession a été signé en février 2018 pour l'occupation d'un terrain de 33 430 m² situé au port de Lixhe, pour une période de trente ans. Elle y développera une unité de traitement de produits de dragage non dangereux. Le permis a été accordé fin 2018 et les travaux devraient débuter dès le premier trimestre 2019.

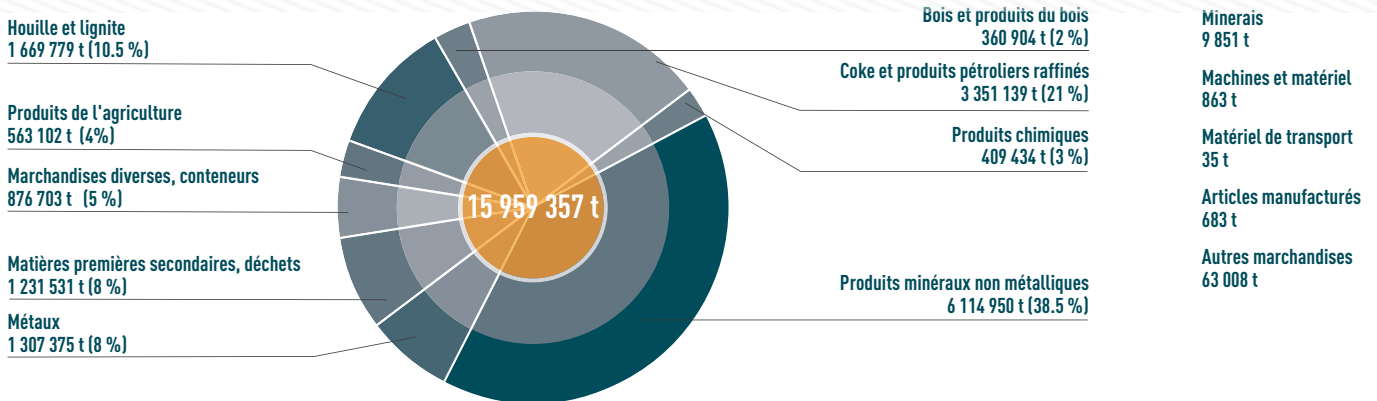
What else ?

The Box-Le monde en boîtes : le conteneur exploré sous toutes ses soudures ! C'est l'exposition que le PAL, en collaboration avec le SPW Mobilité et Infrastructures, vous propose de découvrir au *Musée des Transports en commun de Wallonie* du 30 mars au 31 octobre 2019.

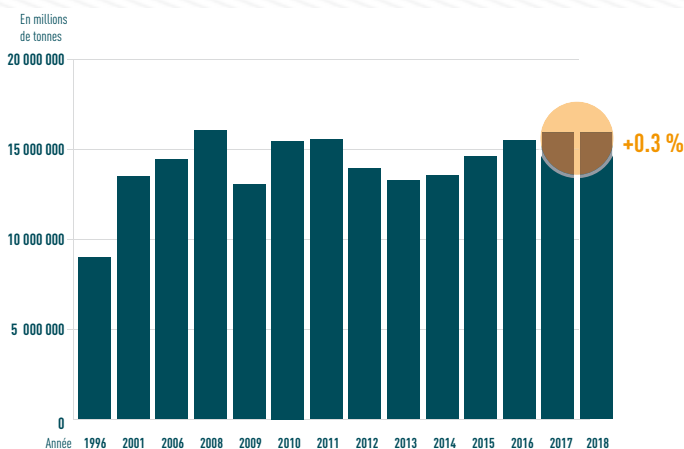
Riverdating à Liège!

Le rendez-vous des acteurs européens du transport fluvial, multimodal et des solutions intégrant la voie d'eau se déroulera les 27 et 28 novembre 2019 au Palais des Congrès de Liège.

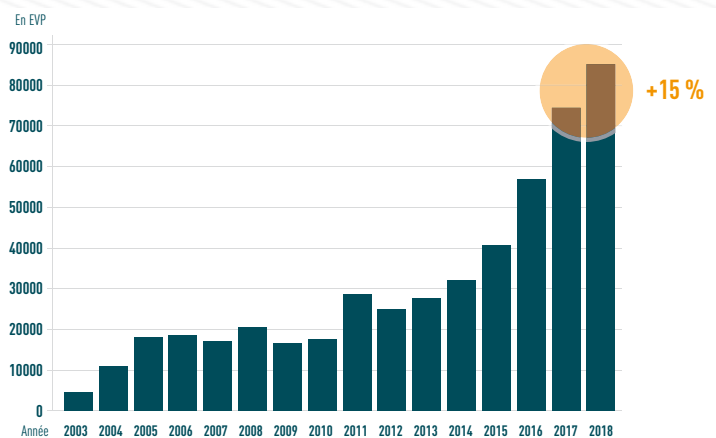
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2018



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP TRANSPORTÉS ENTRE LIÈGE ET ANVERS



Zone portuaire de Monsin. ©Euroports Inland Terminals



Port autonome de Liège (PAL)

Directeur général : 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

PORTS AUTONOMES WALLONS

LE PORT AUTONOME DE NAMUR

Aménagements portuaires et nouveaux concessionnaires

Le Port autonome de Namur comprend 25 zones portuaires réparties le long de la Meuse et de la Sambre dans le périmètre de la province de Namur. Le PAN affiche pour 2018 un trafic fluvial de 5 099 760 tonnes, un chiffre en baisse de 4 % par rapport à 2017.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2018

Zone portuaire de Seilles

Réhabilitation et aménagement du tire-à-terre du chantier naval de Seilles. Les activités de construction des deux chantiers navals de la société *Meuse & Sambre*, situés sur deux sites du Port autonome de Namur (Beez et Seilles), vont prochainement être regroupées sur le site de Seilles qui présente un tire-à-terre plus long que celui de Beez. Le site de Beez accueillera toujours les travaux de réparation.

Pour contenir cette masse d'activités, le site doit subir des travaux de modernisation et d'aménagement qui consistent principalement en l'imperméabilisation et en la création d'une zone de travail de 10 000 m², tout ceci complété par les infrastructures de collecte et d'évacuation des eaux de ruissellement avant traitement, la construction de nouveaux chemins de roulement, etc.

Le chantier naval devrait, grâce à ces investissements et à la construction du nouveau hall industriel, pouvoir construire, entretenir et réparer des bateaux allant jusqu'à 120 mètres de longueur !

Les travaux qui ont débuté à l'automne 2018 devraient se terminer courant 2019.

Budget : 3 600 000 euros.

Zone portuaire de Marche-les-Dames

Aménagement d'un point de chargement direct camion-bateau, pour la société *Dolomies de Marche-les-Dames*.

Budget : 310 000 euros.

Travaux d'infrastructures en projet

Zone portuaire de Moignelée

Deuxième phase de la réhabilitation du site en collaboration avec la *SPAQuE*. L'objectif est d'augmenter la superficie de la zone portuaire existante.

Budget : en phase d'évaluation.

Zone portuaire de Maizeret

Réaménagement et modernisation d'un point de chargement direct camion-bateau à Maizeret pour le concessionnaire *Holcim Belgique*. Intégration et sécurisation du point de chargement par rapport à la chaussée N 90 et au cheminement du *RAVeL*. La dimension environnementale et didactique sera présente (plantations espèces indigènes, explication du transport fluvial et de la voie d'eau).

Budget : 450 000 euros.

Perspective de développement

Le Port autonome de Namur projette d'étendre son

Réaménagement du tire-à-terre du chantier naval de Seilles. ©SPW-Voies hydrauliques de Namur



Chargement de matériaux de construction sur la zone portuaire d'Auvélais. ©Christian Desmette



Le PAN en quelques chiffres

- 25 zones portuaires et 9 km de quai
- 160 hectares
- 3 darses : Auvélais, Malonne, Vezin
- 2 tire-à-terre
- 1 plateforme bimodale à Auvélais
- tonnage voie d'eau : 5 099 760 tonnes en 2018 (- 4,1 %)

portefeuille foncier via l'acquisition de terrains sur la commune de Sambreville. Il s'agit d'une partie de l'ancien site industriel de Saint Gobain. Ceci permettra au PAN de disposer d'une trentaine d'hectares supplémentaires en bordure de Sambre.

Nouveaux concessionnaires

Zone portuaire d'Auvelais

La société *Bruco containers*, originaire de Wijnegem, s'implante sur une partie de l'ancien site de Saint Gobain.

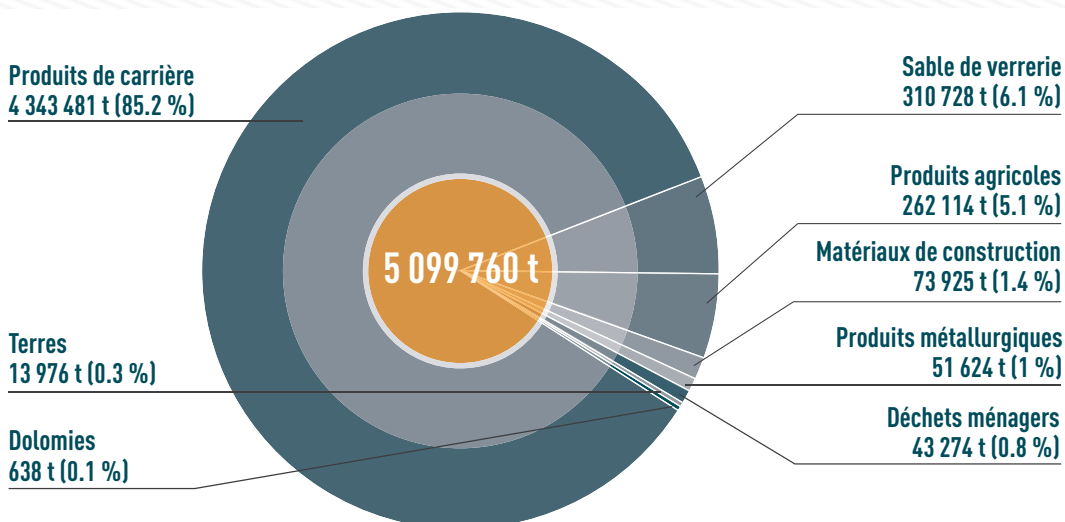
L'entreprise y développera des activités de recyclage de divers matériaux en utilisant la voie navigable. Un service de transbordement à destination d'entreprises extérieures est intégré au projet.

Zone portuaire de Moignelée

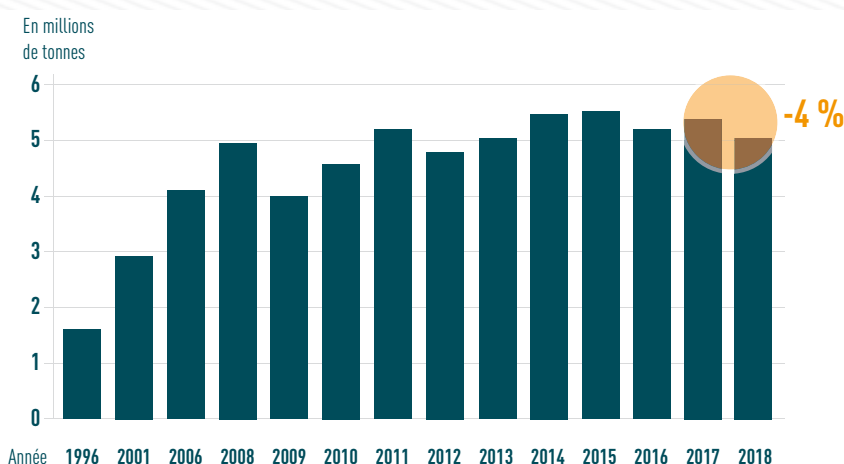
L'entreprise *Ecodream*, un prestataire logistique, s'est implantée à Moignelée pour y développer différentes activités liées au transport fluvial.

55

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2018



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN



Nouvelle infrastructure de chargement à Marche-Les-Dames. ©SPW-DTIM

Port autonome de Namur (PAN)

Directeur : Dominique de Paul de Barchifontaine
 Place Léopold, 3
 B- 5000 NAMUR
 Tél. : +32 (0)81 24 09 50
 Fax : +32 (0)81 24 09 55
 Mail : info@portnamur.be
[http:// www.portnamur.be](http://www.portnamur.be)

PORTS AUTONOMES WALLONS

LE PORT AUTONOME DU CENTRE ET DE L'OUEST

Des travaux, des projets !

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 Charleroi-Bruxelles, le canal du Centre, le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal Pommerœul-Condé, l'Escaut ainsi que la Lys mitoyenne. En 2018, le PACO enregistre un tonnage fluvial de 6,4 millions de tonnes, soit une diminution de 6 % par rapport à 2017.

Travaux d'infrastructures en cours de réalisation

Terminal de la Hurtrie à Péruwelz

Élargissement de la zone portuaire concédée à TRBA pour porter sa superficie totale à 8 560 m². Les travaux se sont terminés en avril 2019.

Budget : 2 082 508 euros (80 % SPW – 20 % PACO).

Terminal trimodal de Baudour

- La connexion ferroviaire de la plateforme a été inaugurée en septembre 2018.

- Construction d'une aire de stockage de 30 000 m² et de la voirie d'accès. Fin des travaux prévue en 2020.

Budget : 3 388 796 euros (58 % SPW – 39 % fonds *Feder* – 3 % PACO).

- Suppression d'un goulot sur le canal et construction d'un nouveau quai entre les quais de Baudour et Ghlin Sud. Les travaux en cours devraient se terminer en 2020. Budget : 1 200 000 euros (goulot), via financement européen dans le cadre du projet RTE-T et 2 479 170 euros (quai), via le *Plan Sowafinal 3* (97 % SPW – 3 % PACO).

Zone portuaire Agriport de Pecq

Le PACO développe une zone portuaire bimodale dédiée à l'activité agro-alimentaire : construction de la dalle de l'aire de stockage (environ 49 000 m²), des voiries et de l'allongement du quai Batindus.

Budget : 6 682 501 euros (55 % SPW – 37 % *Feder* – 8 % PACO).

Les entreprises *Cosucra*, *Walagri*, *Huilerie Vandeputte* et *Sodemaf* financent les halls et silos de stockage dont la construction en cours se terminera au 1^{er} trimestre 2020.

Zone portuaire du pont Rouge à Comines-Warneton

Construction d'un quai de 235 mètres de longueur, d'une aire de stockage d'environ 14 000 m² et d'une voirie d'accès. Le permis a été octroyé le 14 novembre 2018.

Les travaux en cours devraient se terminer en 2020.

Budget : 3 119 995 euros (57 % SPW – 38 % fonds *Feder* – 5 % PACO).

Travaux d'infrastructures en projet

Terminal de Manage Nord

Construction d'un nouveau quai de 245 mètres, d'une dalle de béton, d'une aire de stockage et d'une voirie d'accès.

La fin des travaux est prévue en 2021.

Budget : 4 500 000 euros (mur de quai et dalle de béton), via financement européen dans le cadre du projet RTE-T et 4 412 650 euros (aire de stockage et voirie d'accès), via le *Plan Sowafinal 3* (100 % SPW).

Éco-port de Soudromont à Seneffe

Réhabilitation de l'ancien site Demanet-Cassart d'une superficie de 12 hectares.

Budget : 1 200 000 euros (100 % SPW) pour la construction d'un appontement pour bateaux de classe Va, ainsi que 3 658 468 euros via le *Plan Sowafinal 3* (84 % SPW – 16 % PACO) pour la construction de voiries internes et la remise en état des halls. La fin des travaux est prévue en 2020.

Zone portuaire de Maisières

Allongement du quai pour accueillir deux bateaux de classe Va. Le permis a été octroyé et les travaux devraient se terminer fin 2019.

Budget : 2 500 000 euros (100 % SPW)

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

Mél : info@le-paco.be

www.le-paco.be

Darse Sud de Ghlin. ©PACO



Zone portuaire de Malmaison à Hensies (phase I)
Construction d'un quai de 245 m et d'une dalle.
Budget : 3 000 000 d'euros (100 % SPW)

What else ?

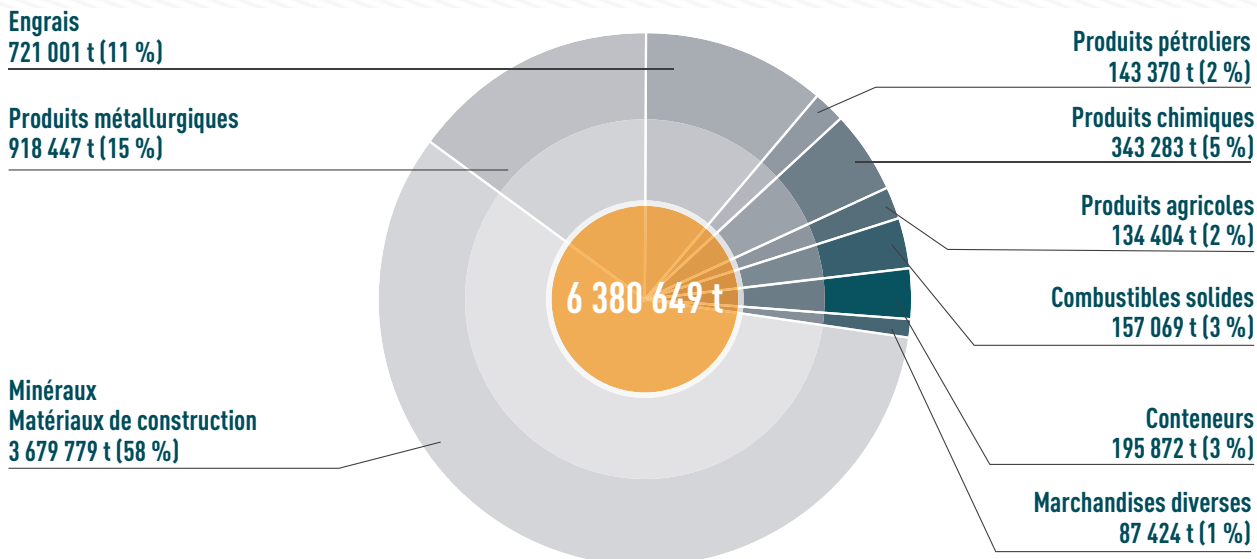
ST4W

Le PACO participe activement au projet *Smart Tracking*

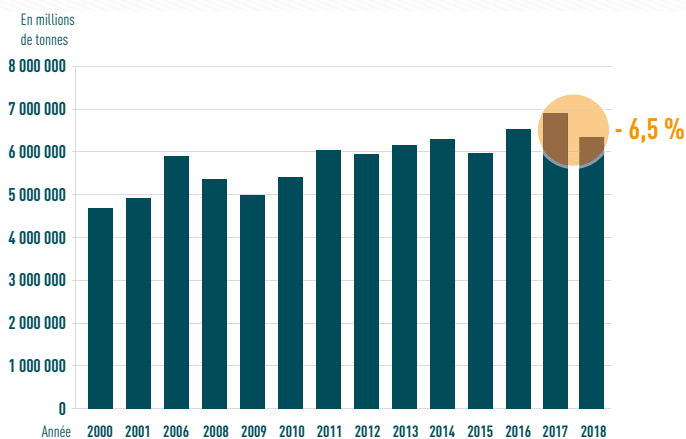
Data Network for Shipment by Inland Waterway (ST4W) dans le cadre d'*Interreg North West Europe*, avec plusieurs de ses concessionnaires. Ce projet vise notamment le suivi à bord des bateaux, des marchandises conditionnées en palette, *big bag*, etc.

57

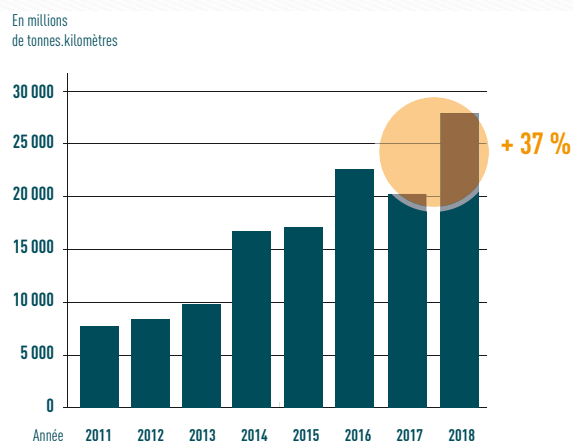
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2018



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP TRANSPORTÉS ENTRE LES TERMINAUX DE GHLIN ET GAROCENTRE ET LES PORTS MARITIMES



Élargissement de la zone portuaire de Peruwelz. ©PACO

Le PACO en quelques chiffres

- 75 hectares et 20 km de quai
- 5 darses
- 2 plateformes trimodales : Garocentre et Ghlin
- 1 plateforme bimodale : Vaulx
- 27 481 EVP (équivalent vingt pieds) en 2018 (+ 37,3 %)
- tonnage voie d'eau : 6 380 649 tonnes en 2018 (- 6,6 %)
- tonnage eau-route : 6 606 486 tonnes en 2018 (- 5,6 %)

PORTS AUTONOMES WALLONS

LE PORT AUTONOME DE CHARLEROI

Des projets portuaires et urbains

Le Port autonome de Charleroi compte 30 zones portuaires réparties sur 30 kilomètres de voie d'eau, le long de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles. En 2018, le trafic fluvial du PAC atteint 1,26 millions de tonnes, soit une diminution de 6 % par rapport à 2017.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2018

Zone portuaire de Couillet

Suite à la dépollution du terrain par la *SPAQuE*, les travaux d'aménagement d'une aire de stockage extérieure en béton armé, de construction d'un bassin d'orage et de démolition d'une ancienne structure en béton d'une longueur de 300 mètres sur la concession *Euroports* se terminent. La zone d'activités est opérationnelle depuis mai 2019.

Budget : 1 500 000 euros (20 % PAC – 80 % SPW).

Zone portuaire de Courcelles-Motte

Les travaux de réalisation d'une nouvelle voirie interne et d'une aire de stationnement pour la concession *Keyser* se sont terminés en 2018. Désormais, les camions ne doivent plus stationner sur la RN582.

Budget : 600 000 euros (80 % SPW et 20 % PAC).

Travaux d'infrastructures en projet

Construction d'un pôle d'activités économiques urbain : Charleroi Porte Ouest (AMS sud)

Après l'acquisition des terrains (40 hectares) par le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures et leur dépollution via la *SPAQuE*, le PAC va construire un pont entre la N90 et la rue Georges Tourneur, des voiries internes et un quai de transbordement de marchandises vers la Sambre. Le permis unique a été obtenu en janvier

2019. Le marché de travaux a été notifié à l'entrepreneur dans la foulée.

Budget : 8 930 000 euros (60 % SPW – 40 % fonds *Feder*).

Développements urbains

Charleroi district créatif, réaménagements des espaces publics le long de la Sambre

Le projet d'aménagement des quais en rive droite dans la ville basse a pour objectif de transformer le site en un espace public de qualité et accessible aux modes de circulation doux. Le projet complètera les rénovations entamées dans cette partie de la ville et inclura un nouvel espace intermodal pour les transports en commun.

Budget estimé : 5 230 000 euros (60 % SPW – 40 % fonds *Feder*).

Halte nautique dans le centre de Charleroi

Une halte nautique sera aménagée au cœur du *Left Side Business Park*, un pôle mixte de bureaux, de logements et de commerces, situé face à la gare de Charleroi.

Budget estimé : 7 000 000 d'euros.

What else ?

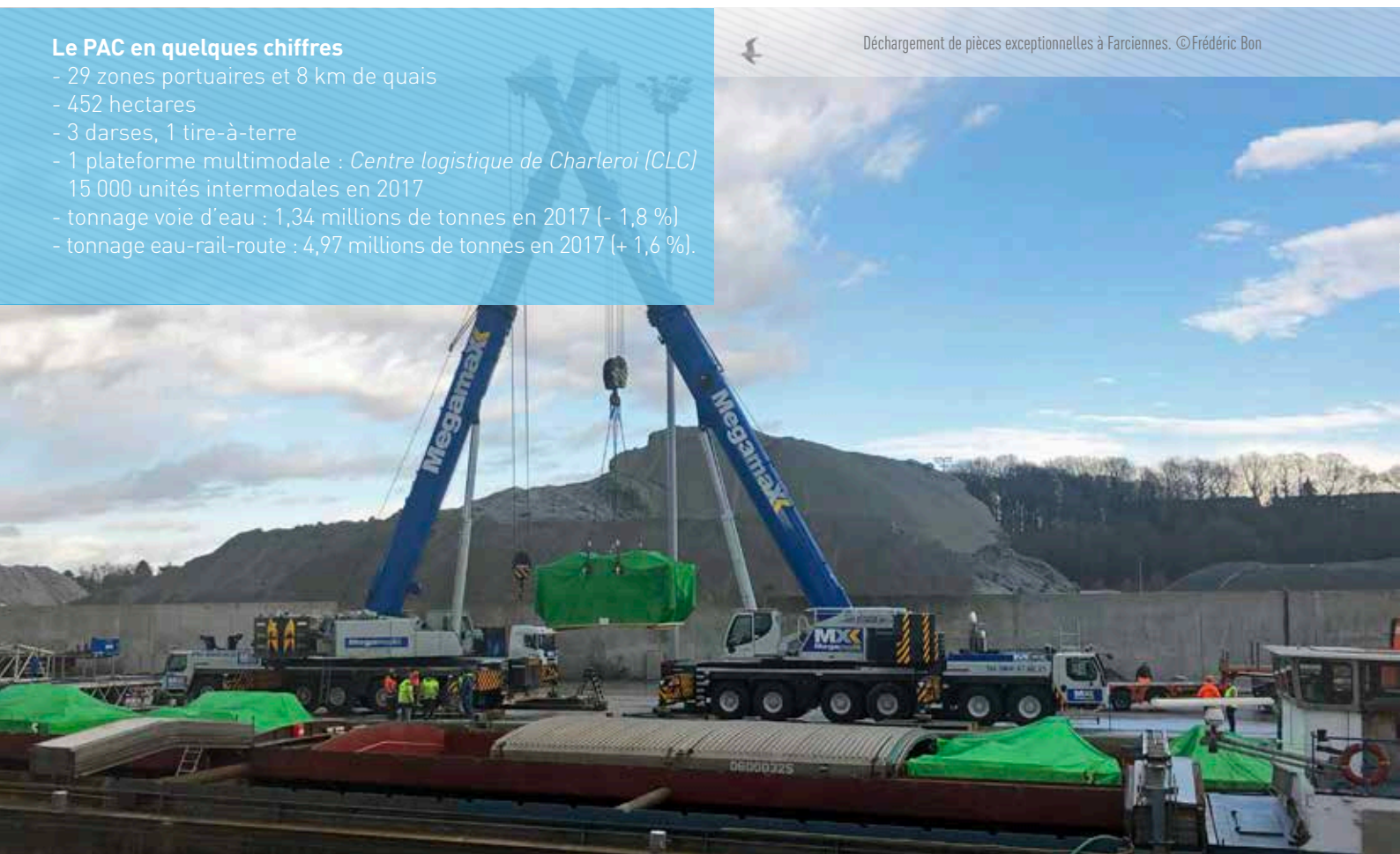
Nouveau concessionnaire pour le Centre Logistique de Charleroi

La société *Atrium*, filiale du holding *Novandi*, est devenue le nouveau concessionnaire de la plateforme bimodale rail-

Le PAC en quelques chiffres

- 29 zones portuaires et 8 km de quais
- 452 hectares
- 3 darses, 1 tire-à-terre
- 1 plateforme multimodale : *Centre logistique de Charleroi (CLC)*
- 15 000 unités intermodales en 2017
- tonnage voie d'eau : 1,34 millions de tonnes en 2017 (- 1,8 %)
- tonnage eau-rail-route : 4,97 millions de tonnes en 2017 (+ 1,6 %).

Déchargement de pièces exceptionnelles à Farciennes. ©Frédéric Bon

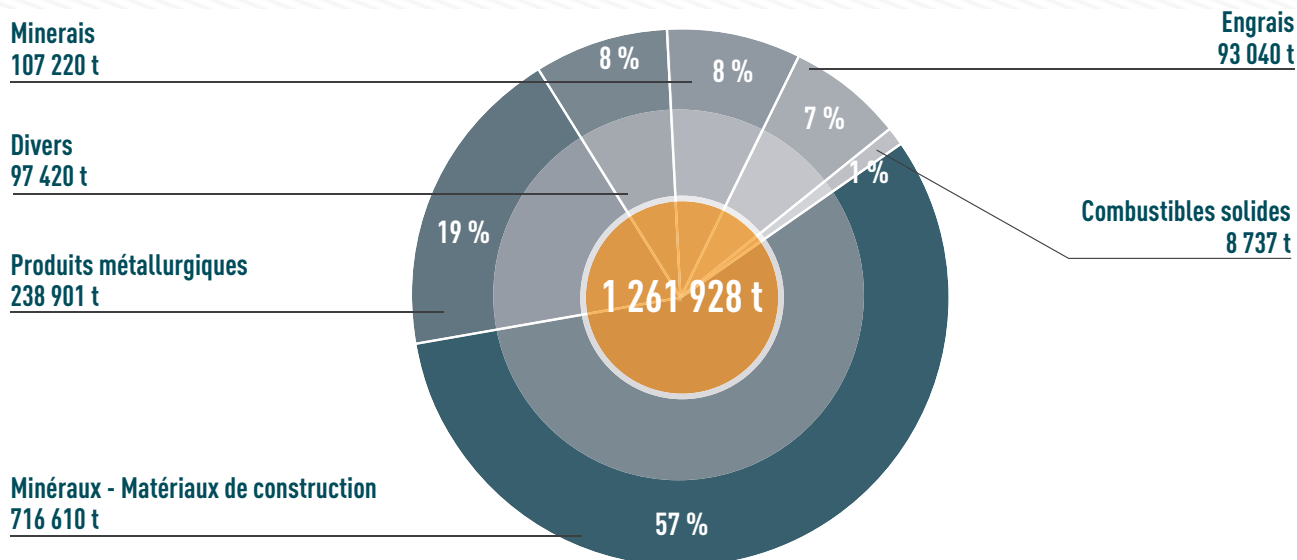


route de Montignies-sur-Sambre. Déjà concessionnaire du portique trimodal eau-rail-route et de terrains contigus, le regroupement opéré fournit au territoire de Charleroi Métropole un complexe multimodal intégré, géré par une seule entreprise. Ceci devrait développer la multimodalité du *Centre Logistique de Charleroi* et de ses 87 hectares.

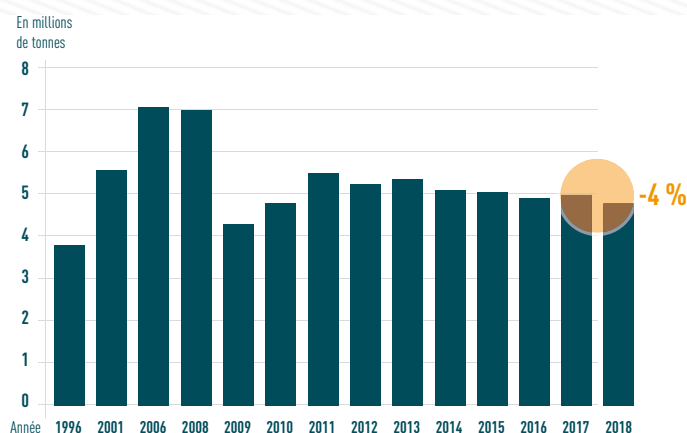
Un nouveau site internet

Mis en ligne en 2006, le site internet du port de Charleroi fera peau neuve cette année. C'est toute l'infrastructure et l'utilisation du site qui sont repensées afin de fournir un outil ergonomique, intuitif, et orienté tant vers les professionnels du secteur de la logistique que vers les particuliers désireux de découvrir ses activités.

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2018



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



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC

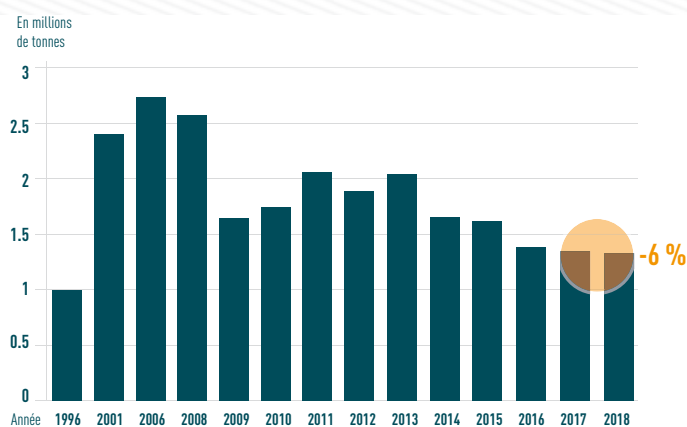
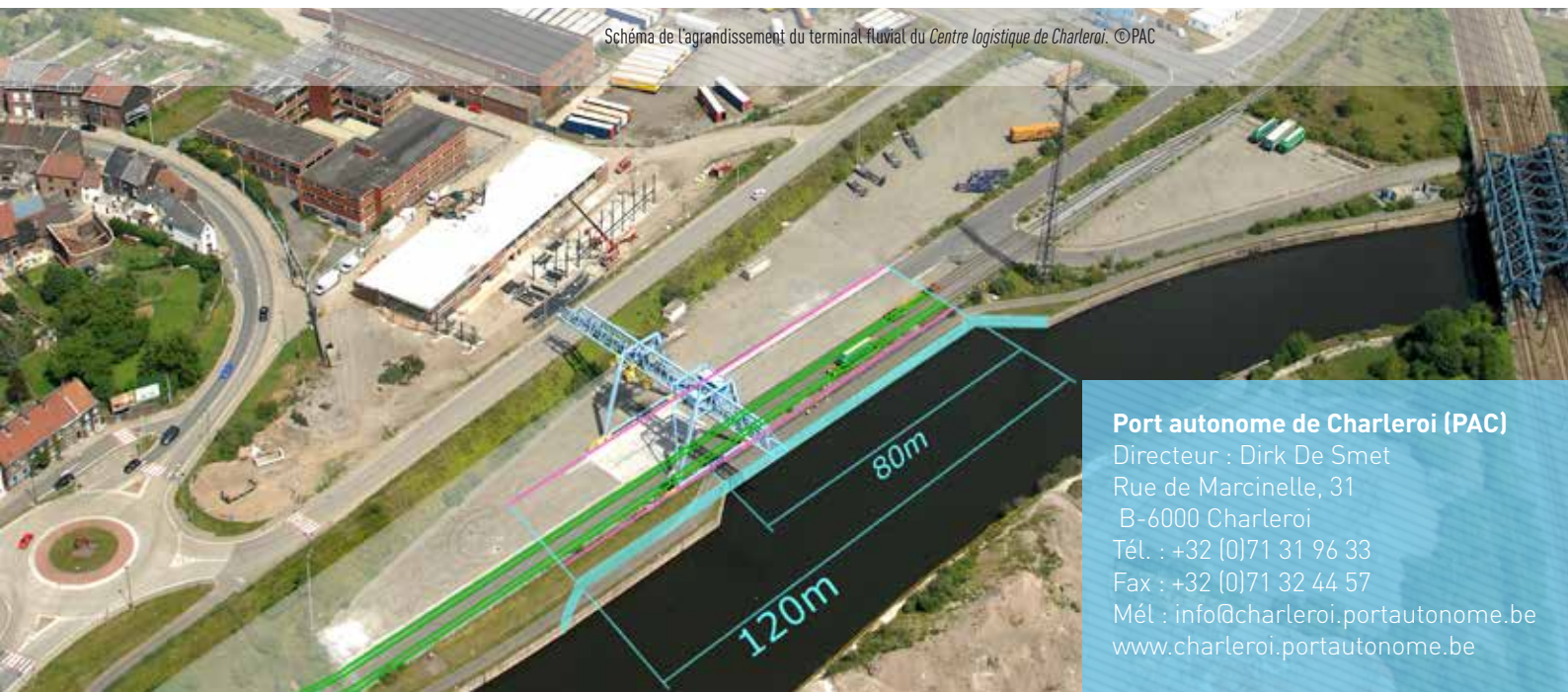


Schéma de l'agrandissement du terminal fluvial du Centre logistique de Charleroi. ©PAC



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

ENTREPRISES ET BATELLERIE





ENTREPRISES ET BATELLERIE

GREG TRANSPORTS S'APPUIE SUR LE RAIL POUR DÉVELOPPER SES ACTIVITÉS

L'entreprise dispose de la plus grande superficie couverte pour le stockage de produits sidérurgiques en Wallonie !

Mario Franchi et ses différentes sociétés liégeoises gèrent aujourd'hui plus de 95 camions et 500 conteneurs. Le groupe transporte par camion, par train et par bateau tout type de produits partout en Europe.

Historique

Mario et Aldo Franchi ont repris *Frisaye Transports* en 1976, une société active dans le transport de tout type de produits qui est composée alors de 3 camions. C'est en 1991 que *Greg Transports* voit le jour, suite au rachat de la société *Langevin*. *Greg Transports* s'est naturellement spécialisée dans le transport et puis dans la logistique de bobines d'acier.

Le choix stratégique = un site multimodal

« Nous savions que la croissance de nos activités passerait par le développement d'une logistique durable. C'est pourquoi j'ai opté pour un terrain, bien situé, qui disposait de capacités multimodales », explique Mario Franchi, Administrateur délégué de *Greg Transports*. En 2013, l'entreprise décide en effet de déménager à Flémalle sur la rive gauche de la Meuse, sur un site de 22 hectares. Le terrain comprend aujourd'hui 2 halls logistiques couverts d'une superficie totale de 32 000 m², directement reliés au rail. Les halls sont équipés d'un total de 8 ponts portiques permettant le déchargement de 2 trains simultanément. Le premier hall a une longueur de 620 mètres, ce qui

permet d'accueillir des rames complètes de 20 wagons, soit 1 100 tonnes d'acier ! L'entreprise dispose également d'une zone portuaire, située juste en face de ses bâtiments, via une concession auprès du Port autonome de Liège.

De 1 à presque 5 trains par jour en 4 ans

Les premiers trains de coils en provenance d'*ArcelorMittal Gand*, *Dunkerque* ou *Florange* arrivent à Flémalle en 2016. Les bobines d'acier sont redistribuées par camion dans les différents outils sidérurgiques liégeois pour transformation. De là, elles sont ensuite expédiées par camion ou par train dans toute l'Europe.

Pour répondre à la demande de ses clients, *Greg Transports* a investi pour augmenter la capacité de stockage couvert du site qui peut accueillir aujourd'hui 100 000 tonnes et dans de nouveaux équipements de manutention des trains. En 2018, l'entreprise a reçu plus de **330 000 tonnes** de bobines d'acier **par train** sur son site de Flémalle. Ce chiffre va encore augmenter car depuis janvier 2019, l'entreprise reçoit entre 3 et 5 trains complets par jour.

**Capacité de stockage
couvert
avec accès rail
de 100 000 tonnes**

Le raccordement ferré de la société *Greg Transports* à Flémalle (Liège). ©*Greg Transports*



Transport intermodal

Depuis une dizaine d'années, le groupe utilise également le transport intermodal pour transporter des marchandises (produits sidérurgiques, matériaux de construction, produits alimentaires, etc.) vers l'Italie, la Roumanie et la Slovaquie. Le groupe charge notamment ses propres

conteneurs sur des terminaux ferroviaires à Bierset, Genk, Anvers, Zeebrugge et Duisbourg.

Le multimodal et l'intermodal, un choix dont *Greg Transports* se félicite !

Pierre Warnier

63

Greg Transports à Flémalle, c'est :

- 1 site de 22 hectares
- Stockage couvert = 32 000 m², soit 100 000 tonnes de bobines d'acier
- 8 ponts portiques de 30 à 40 tonnes
- 1 raccordement ferroviaire direct des 2 halls
- 1 accès à la Meuse via une zone portuaire
- De 3 à 5 trains/jour en déchargement
- 30 camions
- 80 emplois

Déchargement d'un train de *coils* dans le hall logistique de *Greg Transports*. ©SPW-DTIM



PLAN WALLON

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

Depuis 1996, cinq *Plans wallons* se sont succédé, améliorant et amplifiant à chaque fois les différentes mesures de ces programmes de soutien et de développement du secteur.

La dernière version 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 de 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 de 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 :

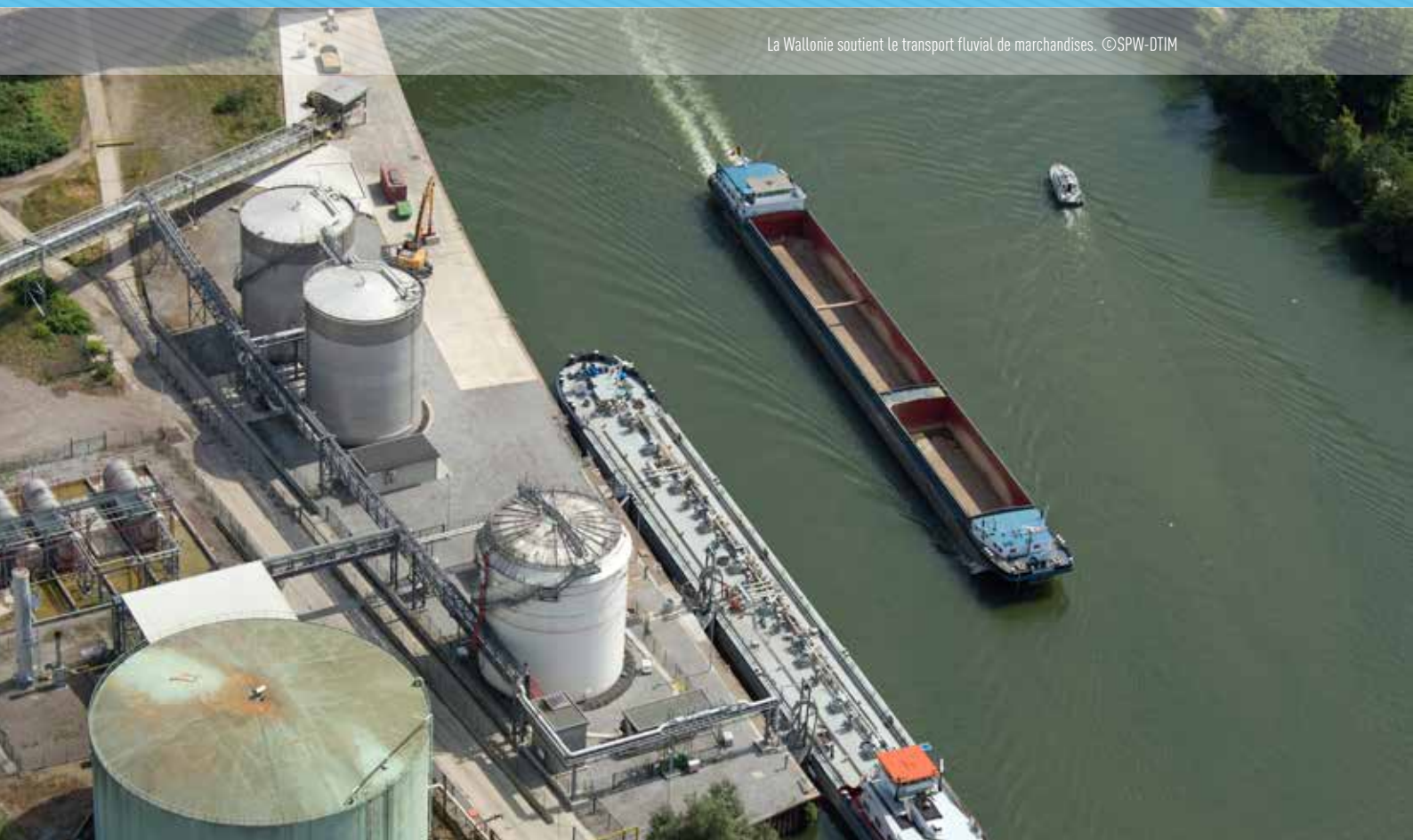
un subside de 12 euros par conteneur 20 pieds et 36 euros par conteneur 40 pieds pour l'exploitant d'une ligne régulière de transport fluvial de conteneur, à partir d'un terminal wallon relié à la voie d'eau.

Pierre Warnier

Le Plan wallon entre 1996 et 2018, c'est

- **5 plans** successifs
- **2 cibles principales** : les entreprises et la batellerie
- **902 demandes d'aide**
- **129,6 millions d'euros** d'investissement de la part du secteur privé
- **31,2 millions d'euros** d'aides octroyés par la Wallonie !

La Wallonie soutient le transport fluvial de marchandises. ©SPW-DTIM



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

Investissements éligibles :

- les équipements neufs nécessaires au transbordement

de marchandises de/vers la voie navigable 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 d'aide aux entreprises sur la période 1996-2018 :

• Volet fluvial :

- 86 dossiers introduits par la DPVNI / DTIM auprès du SPW Économie, Emploi, Recherche¹ ;
- 44 235 174 euros investis par les entreprises ;
- 10 491 111 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 121 989 euros d'aide par dossier en moyenne ;
- préférences : - transbordement de matériaux de construction (49 %) ;
- achat de grues de manutention (48 %) ;
- répartition géographique : - territoire du PAL (37 %) ;
- territoire du PAC (25 %) ;
- territoire du PACO (23 %) ;
- territoire du PAN (15 %).
- 51 % des dossiers sont introduits par des prestataires logistiques.

• Volet ferroviaire (depuis 2008)

- 5 dossiers introduits par la DPVNI / DTIM auprès du SPW Économie, Emploi, Recherche ;
- 4 709 831 euros d'investissements de la part des entreprises ;
- 1 344 993 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 268 999 euros d'aide par dossier en moyenne.

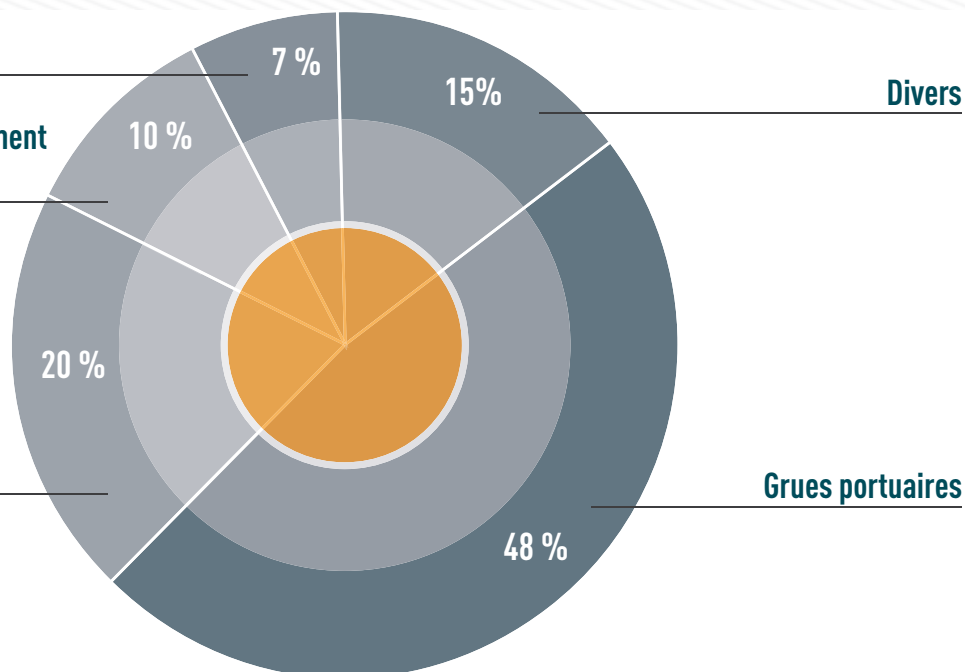
Focus sur le volet fluvial de la mesure d'aide aux entreprises sur la période 1996-2018 :

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE TRANSBORDEMENT SUBVENTIONNÉS PAR LES DIFFÉRENTS PLANS WALLONS ENTRE 1996 ET 2018

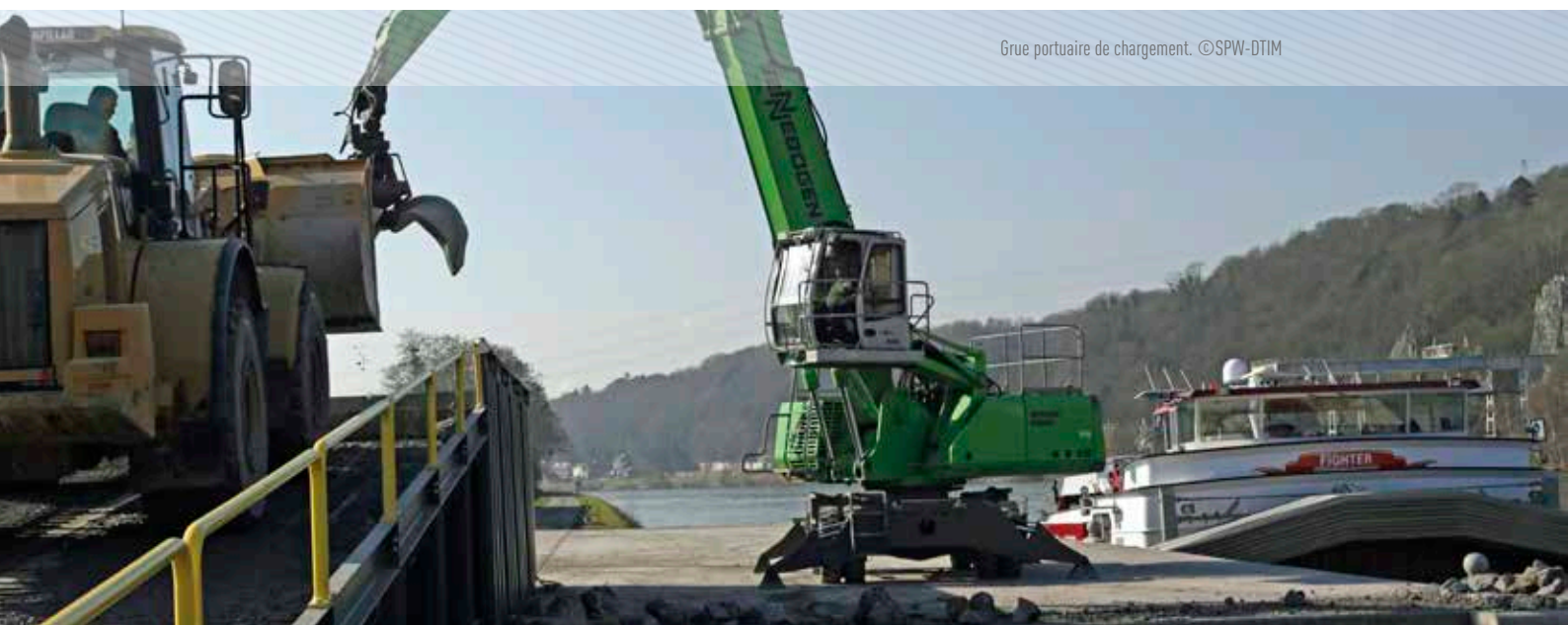
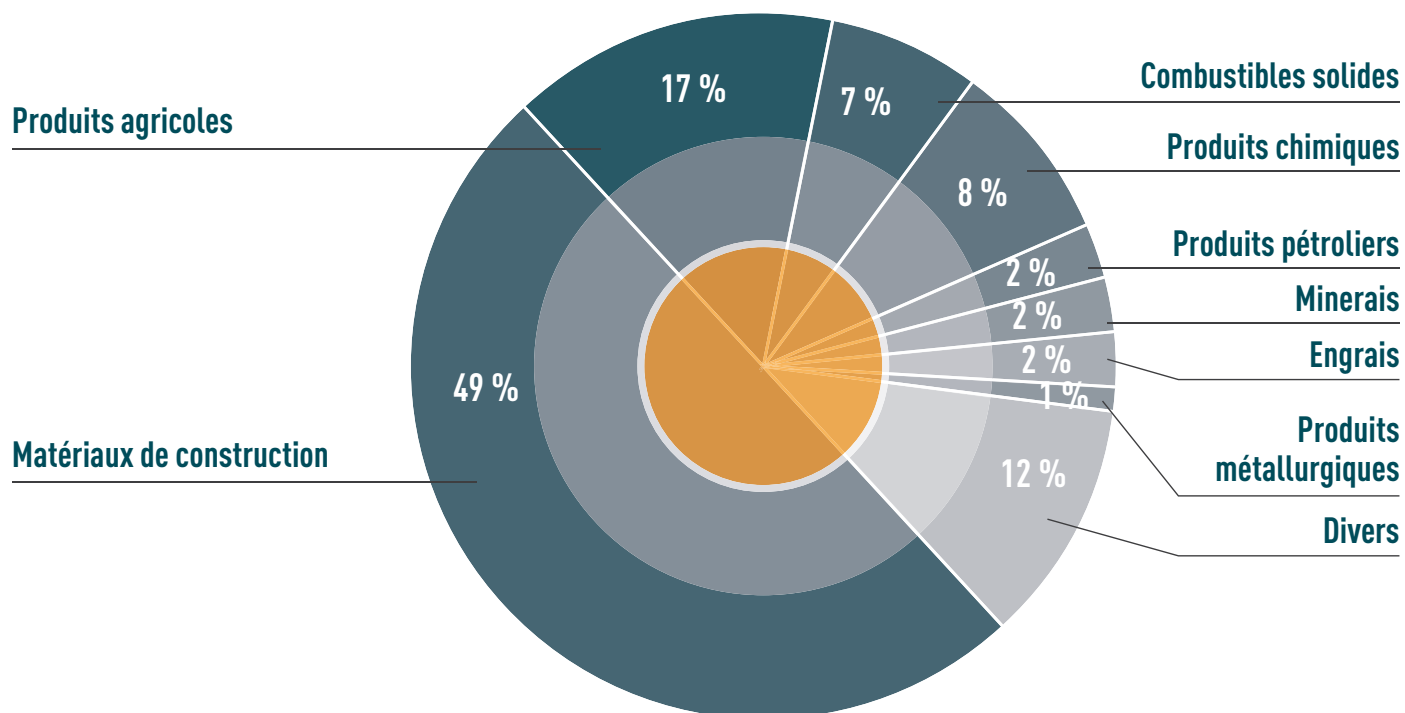
Trémies de chargement

Installations pour le transbordement de produits liquides

Bandes transporteuses



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



Grue portuaire de chargement. ©SPW-DTIM



Système d'aspiration pour le déchargement d'engrais. ©SPW-DTIM

86, c'est le nombre de **dossiers d'aides** à l'achat de matériel de transbordement de marchandises de/vers la voie d'eau introduits par la DPVNI / DTIM entre 1996 et 2018.

5,5 millions de tonnes en plus sur la voie d'eau, c'est le tonnage supplémentaire chargé ou déchargé sur le réseau fluvial wallon par les entreprises au cours de l'année 2018 grâce à ces 86 investissements.

40 000 tonnes de CO₂ en moins dans l'atmosphère, c'est la réduction d'émissions de CO₂ permise grâce

au transport fluvial de ces 5,5 millions de tonnes supplémentaires de marchandises en 2018 par rapport à un transport routier équivalent.

Épargne de 27 à 67 millions d'euros de coûts externes à la collectivité en 2018, grâce au transport par la voie d'eau plutôt que par la route de ces 5,5 millions de tonnes¹.

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 pour l'année 2018 (hors pollution atmosphérique).

Coûts externes (en millions d'euros)	Camion	Bateau	Gain
Changement climatique	1,46 - 10,23	0,52 - 3,91	0,99 - 6,57
Pollution atmosphérique	3,25 - 8,90	-	-
Nuisances sonores	3,65	0,0	3,82
Consommation d'espace	1,93	0,88	1,08
Accidents	4,05	0	4,23
Congestion	13,95 - 43,30	0	14,60 - 45,32
TOTAL (hors pollution atmosphérique)	28,29 - 72,06	1,40 - 4,79	26,89 - 67,27

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

Calculs : Pierre Warnier SPW-DTIM

Grâce aux Plans wallons, plus de 5,5 millions de tonnes supplémentaires sur la voie d'eau en Wallonie en 2018 ! ©SPW-G. Pasquarelli



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

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

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

PLAN WALLON

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'aide à la navigation « dernier cri » ?

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 pour les jeunes entrepreneurs qui se lancent dans la profession (mesure dite de « première installation¹ »).

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. L'entreprise de transport fluvial doit disposer d'un siège social en Wallonie depuis au moins 3 ans avant la date d'introduction de la demande de prime et le conserver 5 ans minimum après la date de fin de réalisation des investissements.

Bon à savoir : la mesure est plafonnée à **200 000 euros** d'aides par entreprise sur une période de 3 ans² et le plan d'aides actuellement en cours prend fin au **31 décembre 2020**.

Les résultats pour l'année 2018

49 dossiers ont été introduits auprès du SPW Économie, Emploi, Recherche³, pour un investissement global du secteur de près de 8 millions d'euros, correspondant à l'octroi de primes à l'investissement pour un montant de plus de 2,2 millions d'euros.

Bilan global de la mesure relative aux bateliers sur la période 1996 - 2018

- 811 dossiers introduits par la DPVNI / DTIM auprès du SPW Économie, Emploi, Recherche ;
- 80 658 215 euros d'investissements de la part des bateliers et des entreprises de transports fluviaux.

Marc Delaude

Toujours plus vert...

La prime est **majorée à un taux de 50 %** du montant des investissements 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.

Ce coup de pouce supplémentaire a pour objectif de soutenir le secteur dans ses efforts de mise en conformité avec les exigences du nouveau règlement européen dit « EMNR » pour l'achat et l'installation à bord des bateaux de navigation intérieure de nouveaux moteurs de propulsion ou auxiliaires après 2020.⁴

Marc Delaude



La Wallonie soutient la modernisation de sa flotte. ©SPW-DTIM



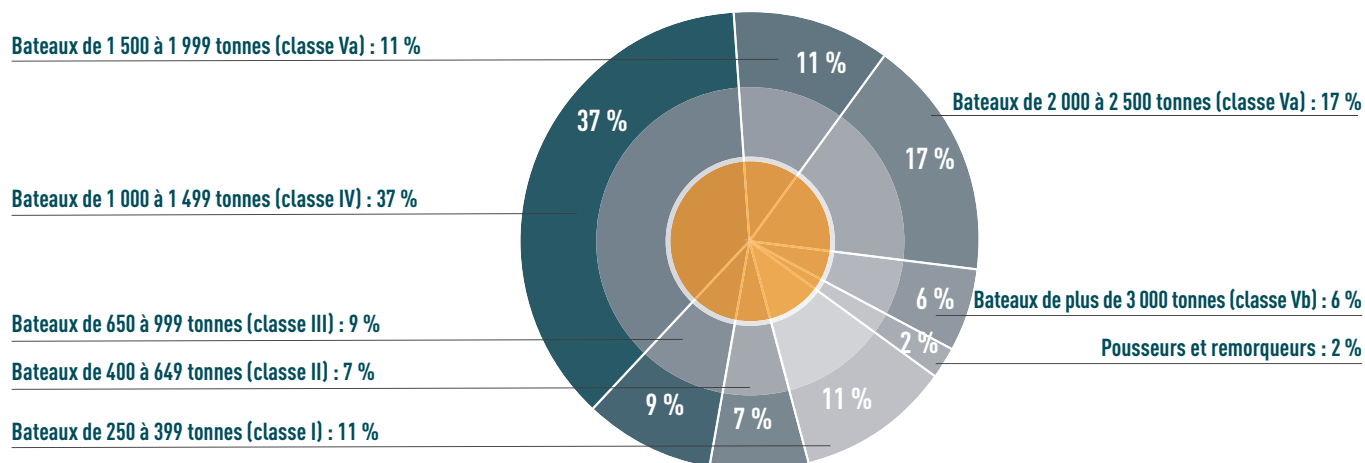
Nouveau mât de radar avec appareils d'aides à la navigation. ©SPW-DTIM

¹Pour en bénéficier : avoir maximum 35 ans au moment de l'introduction du dossier et être inscrit auprès de la Banque-Carrefour des entreprises en tant que personne physique exerçant une profession indépendante dont l'activité principale est le transport fluvial de fret depuis maximum 24 mois à la date de l'introduction du dossier.

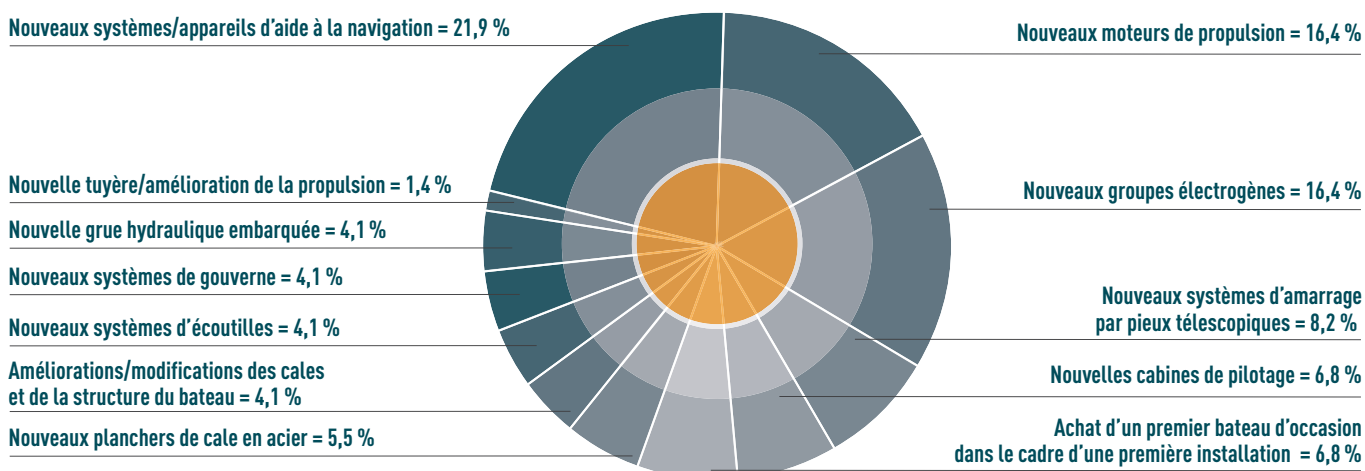
²Conformément au règlement (UE) N° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013.

³Nouvelle appellation de la Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche – Service public de Wallonie.

⁴Règlement (UE) 2016/1628 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers. Voir article en page 70.



FRÉQUENCE DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LE CADRE DES DOSSIERS DE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2018



L'Union européenne a adopté en septembre 2016 un règlement¹ relatif aux exigences concernant les limites d'émissions pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

Ce règlement est d'application depuis le 1^{er} janvier 2017 dans tous les États membres. Il s'applique notamment aux moteurs de propulsion (catégorie *IWP*²) et aux moteurs auxiliaires (catégorie *IWA*³) installés à bord des bateaux de navigation intérieure, dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 19 kilowatts. Il abroge et remplace le précédent texte encadrant les émissions des moteurs « EMNR » et se substitue également aux exigences actuelles énoncées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (agrément dit « CCNR II »). À l'issue d'une période de transition⁴, seuls les moteurs conformes aux exigences du nouveau règlement pourront être installés sur des bateaux de navigation intérieure.

Le règlement s'applique aux moteurs mis sur le marché et installés pour une construction neuve ou une remotorisation volontaire d'un bateau existant. **Il n'y a pas d'obligation réglementaire de mise à niveau de la motorisation des bateaux existants.**

Évolution des limites d'émission et contraintes techniques

Ce nouveau texte augmente de manière significative les exigences en matière d'émissions polluantes des moteurs destinés à la navigation intérieure qui seront mis sur le marché et installés à partir du 1^{er} janvier 2020 (pour les moteurs de puissance supérieure ou égale à 300 kW⁵), sauf dérogation en tant que « moteur de transition ».

Ainsi, les moteurs de propulsion passent directement de la « phase IIIA » (réglementation précédente) à la « phase V ». Les efforts portent en particulier sur les émissions d'oxydes d'azote et les particules. Ces exigences accrues impliquent généralement le recours à des systèmes de post-

traitement des échappements, entraînant des contraintes nouvelles en salle des machines (encombrement, cuve de réactifs, entretien, etc.).

Les carburants autorisés par les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure sont le gasoil, ainsi que le GNL⁶ sous réserve du respect de prescriptions additionnelles. Pour les carburants alternatifs (gaz naturel comprimé, éthanol, etc.), une demande de dérogation doit être faite.

**Obligatoire
en 2021-2022 !**

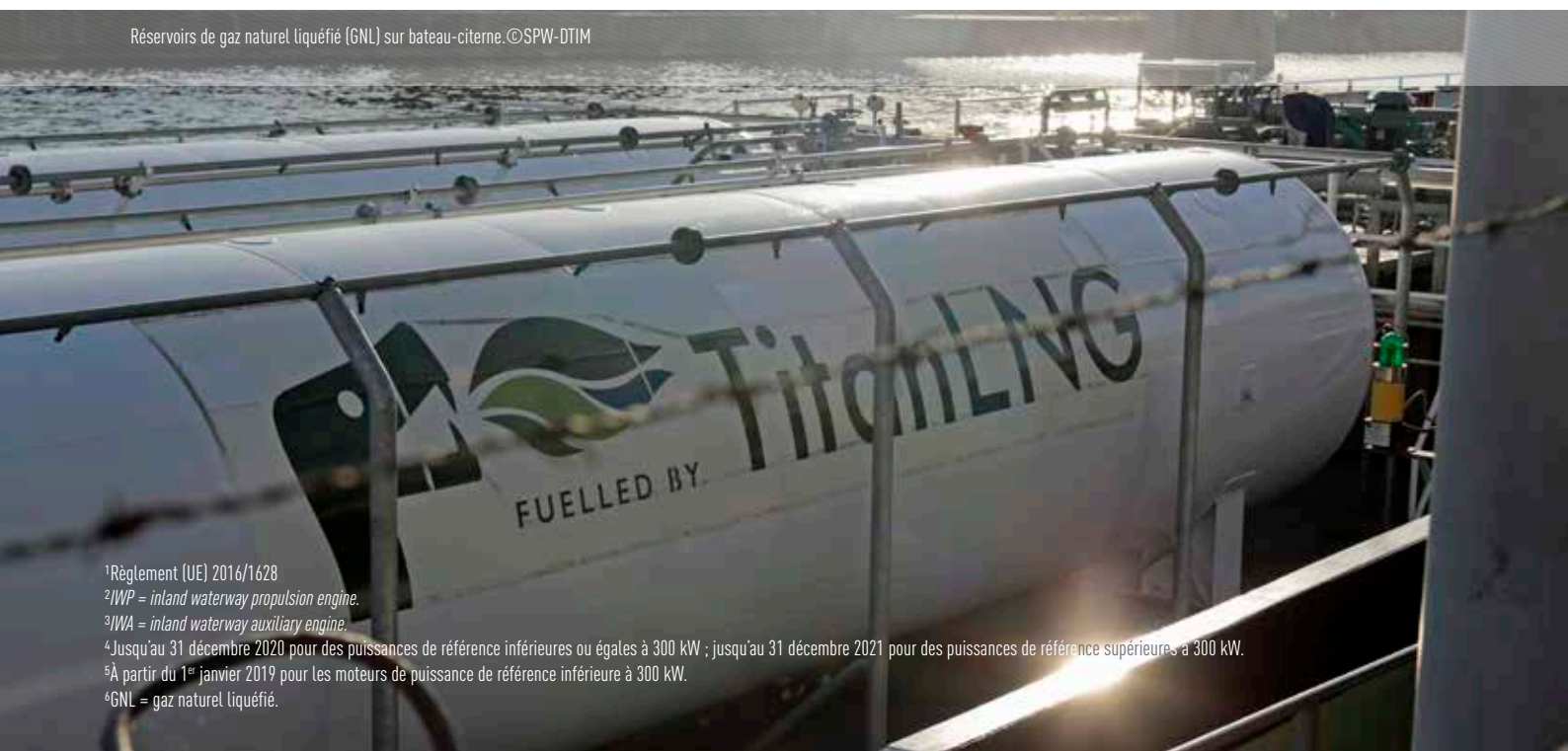
À retenir

À l'issue de la période de transition, c'est-à-dire après le **31 décembre 2020** ou après le **31 décembre 2021** selon les puissances, seuls les moteurs réceptionnés au titre du règlement « EMNR » pourront être installés à bord des bateaux de navigation intérieure.

Ces nouvelles normes sont importantes pour amener la navigation intérieure européenne à rejoindre la norme européenne « phase V » en matière d'émissions polluantes des moteurs de propulsion et des moteurs auxiliaires. Elles constituent un défi technique pour le secteur : mettre rapidement sur le marché une offre pertinente de solutions et de moteurs réceptionnés au titre du nouveau règlement. Il s'agit en même temps d'un défi financier, car les moteurs de nouvelle génération, les solutions de post-traitement des émissions polluantes des moteurs conventionnels ou encore les solutions liées à l'utilisation de carburants alternatifs, entraînent inévitablement un surcoût par rapport aux équipements actuels.

Marc Delaude

Réservoirs de gaz naturel liquéfié (GNL) sur bateau-citerne. ©SPW-DTIM



¹Règlement (UE) 2016/1628

²IWP = inland waterway propulsion engine.

³IWA = inland waterway auxiliary engine.

⁴Jusqu'au 31 décembre 2020 pour des puissances de référence inférieures ou égales à 300 kW ; jusqu'au 31 décembre 2021 pour des puissances de référence supérieures à 300 kW.

⁵À partir du 1^{er} janvier 2019 pour les moteurs de puissance de référence inférieure à 300 kW.

⁶GNL = gaz naturel liquéfié.

Si nous avons l'habitude d'être contactés par des bateliers qui envisagent de moderniser leur unité en adaptant les cales, en plaçant une nouvelle cabine de pilotage et des appareils d'aide à la navigation dernier cri, en changeant de motorisation ou en la rendant plus efficace, etc., c'est bien la première fois qu'un projet complet de production d'électricité verte depuis les écoutilles de cale nous est présenté !

Voilà déjà pas mal de temps que Christiana Boets, aux commandes de son entreprise de transport fluvial de marchandises, sillonne les fleuves, rivières et canaux qui mènent vers le ciel bleu azur du Sud de la France. Son bateau, le *Christiane*, a beau avoir été construit en 1953, il est en parfait état et, modernisé au fil du temps, il répond bien entendu à toutes les normes techniques en vigueur aujourd'hui.

En ce début d'année, le *Christiane* est immobilisé sur un chantier naval aux Pays-Bas pour une opération chirurgicale qui sort de l'ordinaire...

Explications

La plupart des bateaux, lorsqu'ils se rangent à quai après la navigation quotidienne et que l'heure du repos est arrivée, sont contraints de mettre un groupe électrogène en marche pour s'alimenter en électricité. Les groupes électrogènes, malgré certains progrès réalisés, restent relativement bruyants et polluants et cela n'est pas toujours du goût des riverains, sans compter les frais qu'ils engendrent, ne fut-ce que pour les alimenter en carburant.

Le bateau *Christiane* est l'un des premiers bateaux du genre à s'équiper de panneaux solaires photovoltaïques, montés sur supports en aluminium et ainsi placés directement sur une partie des écoutilles couvrant la cale. Quelle meilleure façon de recevoir de plein fouet les rayons de l'astre luisant !

Le système comprend 24 panneaux solaires photovoltaïques, les câblages et connecteurs nécessaires, un onduleur permettant de transformer le courant continu généré par les panneaux en courant triphasé 380 volts adapté au réseau électrique du bateau et à ses appareils électriques et enfin 6 batteries de stockage de l'électricité verte ainsi produite.

En d'autres termes, plus besoin de groupe électrogène pour subvenir aux besoins du bateau une fois les amarres fixées ! Comme quoi, on peut être « petit » et innovant !

Marc Delaude

« Bonnet marin »

- Bateau : *Christiane*, 39 m x 5 m, 349 t
- Port d'attache : Thuin
- Propriétaire : Christiana Boets
- Destinations habituelles : depuis la Belgique et les Pays-Bas jusqu'au Sud de la France ! (Sète, Arles, Rhône, etc.)
- Marchandises transportées : denrées alimentaires (riz, blé dur, orge, etc.), engrais, manganèse, etc.
- Aide à l'investissement : installation de panneaux solaires photovoltaïques sur les écoutilles du bateau et production d'électricité verte pour les besoins du bateau.

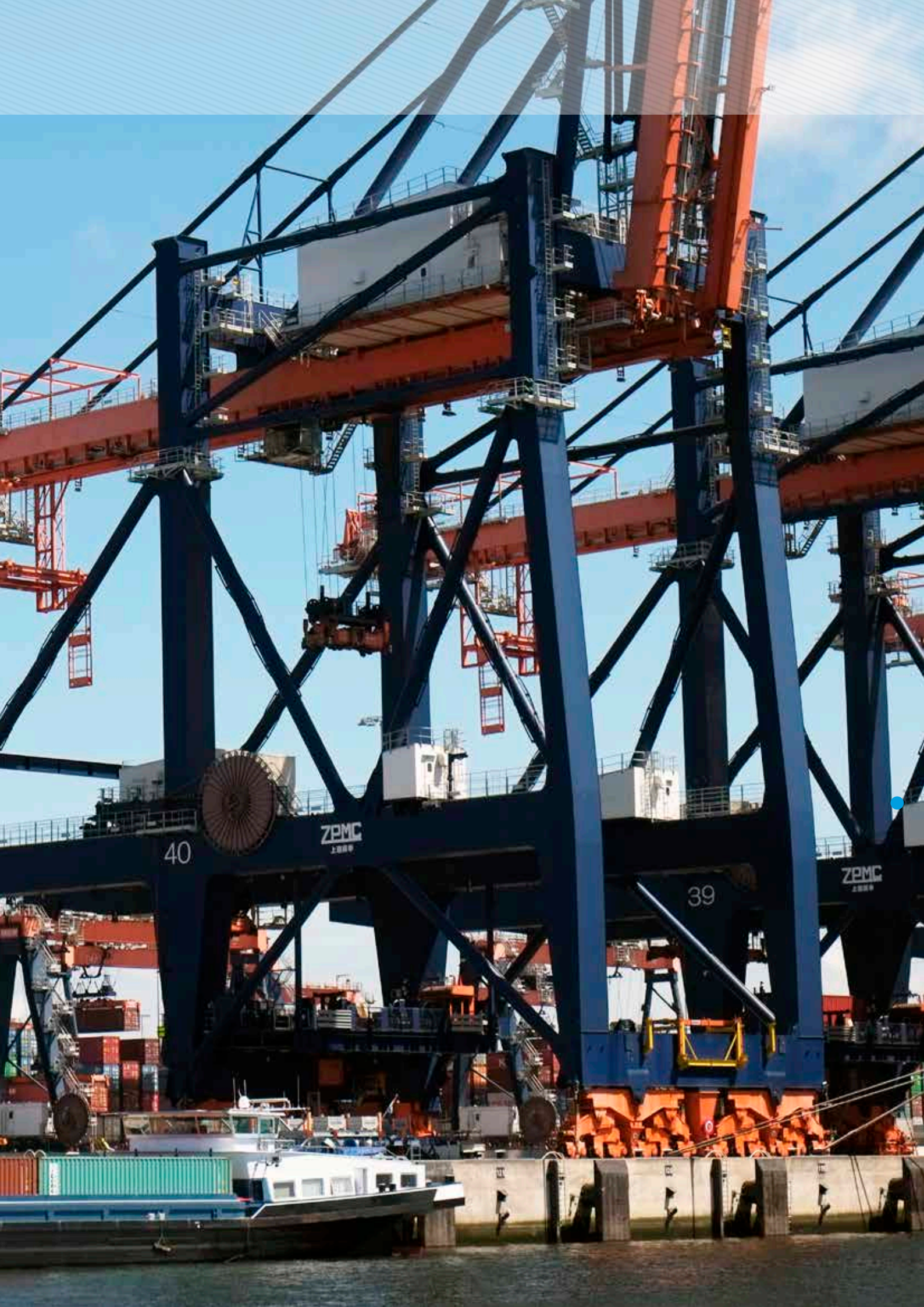
Bateau *Christiane* équipé de panneaux solaires sur écoutilles. ©Christiana Boets



TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

72





TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

LE PROJET GLOBAL SEINE-ESCAUT EN WALLONIE

Un projet fluvial de grande envergure

La 2^{ème} phase du projet global Seine-Escaut, qui porte sur la période 2014-2020, touche à sa fin. L'occasion de faire le point sur les engagements pris par la Wallonie.

Objectifs du projet Seine-Escaut

Le projet global Seine-Escaut est un projet transfrontalier qui vise à connecter le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut. Ce réseau de voies navigables a pour ambition d'offrir une alternative à la route à de nombreux industriels et chaînes logistiques en augmentant la capacité de transport du réseau. En créant ce réseau à grand gabarit, une offre globale de transport multimodal sera disponible pour toutes les entreprises localisées sur les terrains en bord de voie d'eau.

Pour atteindre cet objectif, la France, la Flandre et la Wallonie travaillent de concert.

Ce projet phare de la Commission européenne est repris au sein du corridor européen Mer du Nord-Méditerranée. Il est financé depuis 2007 et s'étendra sur au moins trois programmations pluriannuelles : 2007-2013, 2014-2020 et 2021-2027.

Préludes

Lors de la première programmation (2007-2013), des études diverses ont été réalisées en Wallonie en vue de préparer les travaux de génie civil et d'électromécanique. Ces études ont porté notamment sur les aspects socio-économiques, techniques, géotechniques, de génie civil, hydrauliques et d'impact environnemental du projet.

Dans le vif de l'action

La seconde programmation (2014-2020) poursuit les études complémentaires sur les infrastructures et l'optimisation de la navigation qui sont nécessaires pour améliorer le gabarit de la dorsale wallonne à la classe Va. Les travaux réalisés au terme de ce cycle de programmation de 6 ans visent : (1) à modifier le tracé de la Lys, pour permettre la navigation des bateaux de classe Vb dans la traversée de Comines ; (2) à augmenter la capacité sur le Haut Escaut avec la réalisation du barrage de Kain et avec l'amélioration de la traversée de Tournai dont le remplacement du Pont à Pont ; (3) à ouvrir à nouveau le canal transfrontalier Pommerœul-Condé et rénover le site éclusier d'Hensies ; (4) à optimiser les conditions de navigabilité telles que la hauteur des ponts, les quais, les installations, les approfondissements, les zones de virage et de franchissement, ainsi que les installations complémentaires sur la dorsale wallonne.

Les travaux déjà finalisés au 1^{er} semestre 2019 sont :

- (1) Lys : les travaux de la 1^{ère} phase de la traversée de Comines ;
- (2) Haut Escaut : la télécommande de l'alternat de

Tournai, l'approfondissement des écluses de Kain et Hérinnes, le nouveau barrage de Kain et les travaux du quai de Pecq ;

- (3) Canal Pommerœul-Condé : les études des équipements électromécaniques des écluses d'Hensies, Pommerœul et Havré ;
- (4) aménagement de la dorsale wallonne :
 - canaux Nimy-Blaton-Péronnes et du Centre : les études des quais de Baudour et de Manage ;
 - canal Charleroi-Bruxelles : les études et les travaux du pont de Luttre ;
 - Sambre : les études du quai de Landelies.

Les travaux à terminer d'ici la fin de la programmation sont :

- (1) Lys : les travaux de la 2^{ème} phase de la traversée de Comines ;
- (2) Haut Escaut : les travaux de la traversée de Tournai et le nouveau barrage d'Hérinnes ;
- (3) canal Pommerœul-Condé : les travaux électromécaniques des écluses d'Hensies, Pommerœul et Havré et les travaux de réhabilitation du site éclusier d'Hensies ;
- (4) aménagement de la dorsale wallonne :
 - canaux Nimy-Blaton-Péronnes et du Centre : les travaux des quais de Baudour et de Manage et les études de modernisation du canal Nimy-Blaton-Péronnes ;
 - canal Charleroi-Bruxelles : les travaux de modernisation des sites éclusiers actuels de Viesville, Gosselies et Marchienne ainsi que les études de nouvelles écluses à Viesville, Gosselies, Marchienne et Obourg ;
 - Sambre : les travaux du quai de Landelies, les travaux à l'écluse d'Auvélais et les études d'aménagement de la Sambre.

Un projet fluvial de grande envergure !

La fin de la programmation actuelle se profile et les travaux prévus en Wallonie dans le cadre de cette programmation prennent forme. Avec un taux de cofinancement de 50 % pour les études et de 40 % pour les travaux, le **montant du cofinancement européen s'élève à environ 51 millions d'euros pour un montant total des dépenses éligibles de 124 millions.**

Phase à venir

La troisième programmation (2021-2027) permettra de finaliser les travaux entrepris sous la deuxième programmation.

Il est prévu de réaliser des études techniques pour la construction de nouvelles écluses à Kain et Hérinnes, d'entreprendre des études en vue de la rectification

des courbes sur l'Escaut et sur la dorsale wallonne et d'effectuer une étude sur l'amélioration du niveau de service et de sécurité au plan incliné de Ronquières. Il est également prévu de finaliser les travaux de construction des quatre nouvelles écluses sur la dorsale wallonne (Obourg, Marchienne, Gosselies et Viesville) et de poursuivre les travaux d'optimisation de la navigation sur l'Escaut et la dorsale wallonne. Cet état des lieux permet de mettre en évidence tout ce

qui a déjà été réalisé et tout ce qui reste à faire en vue d'accroître la capacité et d'optimiser la navigation sur nos voies navigables. Selon les perspectives actuelles, si certains projets inclus dans la programmation 2014-2020 sont prolongés jusqu'en 2022 (*cf. infra.*), la Wallonie respectera bien tous ses engagements !

Christelle Viaud-Mouclier

Révision de la *Convention de subvention*

La *Convention de subvention* signée en 2015 et ses deux premiers avenants¹, qui nous lient à la Commission européenne, ont été révisés. À la suite de l'évaluation à mi-parcours de l'action Seine-Escaut 2014-2020 au premier semestre 2018, le coordinateur, les partenaires du projet et l'Agence exécutive « Innovation et Réseaux » ont travaillé pour adapter au mieux la *Convention de subvention* à la

réalité des travaux sur le terrain.

Signée le 20 mai 2019, cette révision élargit la période d'éligibilité des coûts de 2020 à 2022 et sollicite un surplus de cofinancement pour les activités wallonnes auprès de la Commission européenne.

L'acte d'exécution

Parallèlement à la révision de la *Convention de subvention*, un acte d'exécution a été réalisé et approuvé par le Gouvernement wallon. L'objectif de cet acte est de préciser la gestion et la gouvernance du projet transfrontalier Seine-Escaut dans son ensemble, ainsi

que les actions à mener par le partenariat pour l'horizon 2030. Le projet global Seine-Escaut est un des projets phares du corridor européen Mer du Nord-Méditerranée, et contribue à compléter le réseau central du réseau transeuropéen de transport.

Mise à grand gabarit du Haut Escaut. ©SPW-DTIM



¹Signés en 2017 et 2018.

TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

CONVENTION DE SUBVENTION DU PROJET AMSPIN-NEUVILLE SIGNÉE

Le site éclusier d'Ampsin-Neuville va connaître une augmentation de son gabarit et de sa capacité. La Commission européenne accorde à la Wallonie un cofinancement de 50 millions d'euros !

Situé sur la Meuse, sur les communes de Huy et d'Amay, le site éclusier d'Ampsin-Neuville est le dernier goulet d'étranglement présent sur le bassin de la Meuse. Les écluses de Lanaye et d'Ivoz-Ramet ont été cofinancées dans le cadre du programme RTE-T 2007-2013 et mises en service en 2015. Les études sur le renouvellement du site éclusier d'Ampsin-Neuville ont été aussi cofinancées via le même programme européen.

Cette action est en lien avec le projet global Seine-Escaut et offre un haut degré de continuité géographique entre les deux projets. La nouvelle écluse d'Ampsin-Neuville aura une chute de 4,7 mètres, une longueur de 225 mètres, une largeur de 25 mètres, et elle permettra d'écouler aisément un trafic annuel de 9,3 millions de tonnes de marchandises.

**50 millions d'euros
de cofinancement
pour la Wallonie !**

Pour cofinancer la construction de l'écluse d'Ampsin-Neuville, la Sofico, en partenariat avec le Service public de Wallonie, a déposé en avril 2018 un dossier de candidature pour un des appels à projet du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe¹. La particularité de cet appel est son montage financier : pour obtenir le cofinancement de la Commission européenne sur les coûts éligibles, un emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement a été conclu afin de financer le solde restant. Le montant total du projet s'élève à 168 millions d'euros et le cofinancement européen octroyé à 50 millions d'euros.

Christelle Viaud-Mouclier

 Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

Le site éclusier d'Ampsin-Neuville en chantier. ©Sofico



TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

FINANCEMENTS EUROPÉENS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Du nouveau en perspective !

On n'en a pas toujours conscience mais de nombreuses écluses, ponts ou autres aménagements des voies navigables wallonnes ont été construits ou rénovés avec des fonds européens.

77

La voie d'eau wallonne... irriguée par les fonds européens

Il s'agit par exemple des écluses d'Ivoz-Ramet et Lanaye ou de divers aménagements dans le Hainaut dans le cadre du projet Seine-Escaut. Plus récemment, c'est également l'agrandissement de l'écluse d'Ampsin-Neuville qui a reçu un soutien européen. Ce soutien européen s'explique par la qualité des projets wallons, mais aussi parce que l'essentiel du réseau de voies navigables wallonnes s'inscrit dans la partie centrale du réseau transeuropéen des transports (RTE-T). Ce qui signifie concrètement que, jusqu'à présent, le réseau fluvial wallon fait partie des « top priorités » de l'Union européenne en matière d'infrastructures de transport.

Cependant, dès 2021, un nouveau règlement relatif aux investissements en matière de transport entrera en vigueur. Dans ce cadre, même si le réseau wallon devrait rester prioritaire, le type de travaux qui pourront bénéficier de fonds européen va évoluer.

Nouvelles priorités pour les financements européens destinés à la voie d'eau.

Après 2020... Cap sur l'innovation, le climat et la mobilité militaire

Les discussions sont encore en cours entre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne, mais les grandes orientations pour l'après 2020 sont déjà connues. Première chose, si le financement d'infrastructures de transport « simples » sera encore possible, l'Europe veut renforcer son soutien à l'innovation. On vise ici le déploiement des applications *RIS*¹, l'automatisation ou encore les carburants alternatifs. Autre nouveauté, un soutien à l'adaptation des infrastructures aux... changements climatiques. Ce que couvre cette notion

n'est pas encore très clair, mais l'Union européenne souhaite intégrer cette dimension dès la conception d'infrastructures de transports.

Ensuite, pour les travaux d'infrastructures de transport « simples », la priorité sera mise encore plus sur les projets transfrontaliers et de voies navigables comme le projet Seine-Escaut en Wallonie. En effet, ce type de projet pourra bénéficier d'un cofinancement allant jusqu'à 50 % contre « seulement » 40 % précédemment. De quoi pouvoir affirmer sans ambiguïté que la coopération transfrontalière est une activité payante. De plus, le développement des voies navigables crée l'avenir « d'un système de transport de marchandises plus durable et résilient »².

Enfin, grande nouveauté, une enveloppe budgétaire non négligeable pour la promotion de la mobilité militaire en Europe est prévue. Il s'agit concrètement de financer l'amélioration ou la rénovation d'infrastructures de transport civil comme un pont ou un aéroport pour qu'elles puissent aussi permettre le transport de troupes ou de matériel militaire (en ce compris des véhicules).

Beaucoup de projets wallons pourront donc continuer à bénéficier d'un soutien européen.

Si vous en avez à proposer, n'hésitez pas à nous contacter !

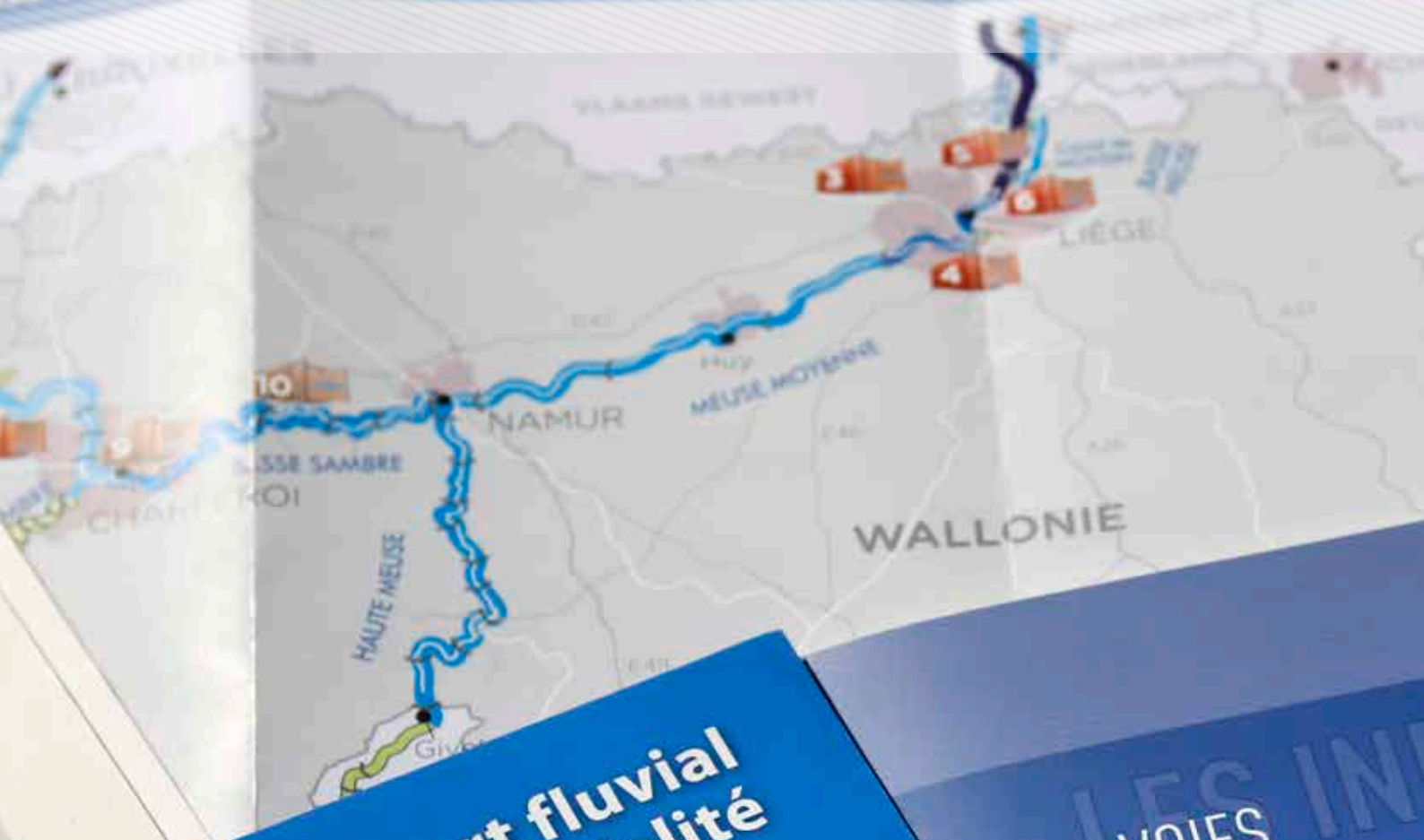
Jonathan Lesceux



¹RIS : River Information Services (Services d'information fluviale).

²Le développement de systèmes de transport durables et résilients dans l'optique des nouveaux enjeux. Note du secrétariat de la CNUCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement).

Transport intermodaux en Wallonie



Transport fluvial et intermodalité en Wallonie



LES INFRASTRUCTURES
VOIES
NAVIGABLES
ET INTERNATIONALES

MÉDIATHÈQUE

SPW | Éditions

MILLIONS !

représente ? Quand on sait qu'un car
tonnes de marchandises, cela représen
derrière l'autre, ils formeraient une fil

région liégeoise, le S
finalise en 201
celui de l
de éco

VOIES D'EAU,
VOIES D'AVENIR

FOS
S
MODALITÉ

Wallonie
Infrastructures
SPW

Wallonie Port intérieur d'Europe

Wallonia, inland port of Europe
Wallonië, Europese binnenhaven
Wallonie, Europäischer Binnenhafen

ports@spw.wallonie.be

Intermodalité
Intermodality
Intermodalität
Intermodalität

Infrastructures
Infrastructure
Infrastrukturen
Infrastruktur

Terrains
Land
Grund
Gelände

Logistique
Logistics
Logistiek
Logistik

MÉDIATHÈQUE TRANSPORT FLUVIAL EN WALLONIE

DE LA VOIE D'EAU

Promotion des voies navigables et de l'intermodalité – Les infos 2018

Livret format A4, 96 pages, édité par la DPVNI-DTIM, 2018.

À travers cette publication, découvrez l'importance du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie !

Elle propose un large panorama des voies navigables en Wallonie et des acteurs du secteur : le point sur les réseaux fluviaux wallon et européen, les plateformes multimodales, le transport ferroviaire, les nouveaux services aux usagers, les aides octroyées par la Wallonie, les statistiques wallonnes, le *Plan Infrastructures 2016-2019*, les activités des ports autonomes, le tourisme fluvial, etc.

L'ouvrage s'inscrit dans une approche intermodale qui met en avant la complémentarité entre modes de transport des marchandises et les solutions fluviales pour un développement et une mobilité plus durables.

Intéressé ? Téléchargez la publication en ligne, au format pdf, sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> → Promotion et intermodalité → Divers → Médiathèque



Transport fluvial et intermodalité – Carte

Carte format A3, éditée par la DPVNI-DTIM, 2018.

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

Téléchargez la carte sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> → Promotion et intermodalité → Divers → Cartographie



Voies navigables et ports de Wallonie – Film

Film web, réalisé par la DPVNI-DTIM et les 4 ports autonomes wallons, 2017.

Durée : version 11' et version 2', allemand-anglais-français-néerlandais.

Ce film multilingue présente de façon dynamique et résolument attractive les caractéristiques et atouts de notre réseau de voies navigables, ainsi que les nombreuses possibilités de traitement des marchandises qu'offrent les zones portuaires réparties sur l'ensemble de notre territoire. Il met également en avant les possibilités d'implantation le long de nos voies navigables et la valeur ajoutée du transport fluvial comme maillon de chaînes intermodales.

Consultable sur la chaîne *YouTube* Wallonie Mobilité, *playlist* « transport fluvial et intermodalité »

https://www.youtube.com/watch?v=eSVm2ir2S_g&list=PLPRexaGJviGaeMYeB997x1kM495JSLx3h



MÉDIATHÈQUE TRANSPORT FLUVIAL EN WALLONIE

DE LA VOIE D'EAU

81

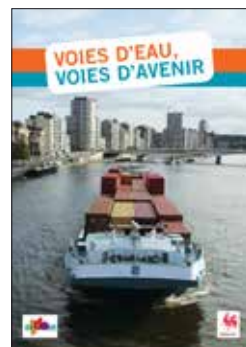
Voies d'eau, voies d'avenir – Dossier pédagogique

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

Version ados : livret format A4, 16 pages, édité par la DPVNI-DTIM, 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-DTIM, en collaboration avec les Éditions de l'Avenir.

Intéressé ? Téléchargez la publication en ligne, au format pdf, sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> → Promotion et intermodalité → Divers → Médiathèque



La liaison Seine-Escaut – Carte

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

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

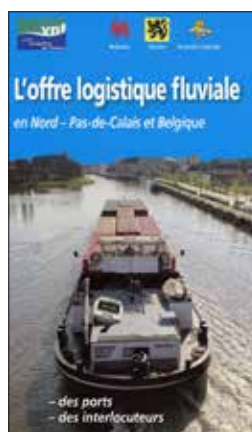


L'offre logistique fluviale en Nord-Pas-de-Calais et Belgique – Carte

Dépliant explicatif avec cartes schématiques, réalisé par la DPVNI-DTIM, 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, sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> → Promotion et intermodalité → Divers → Cartographie



DE LA VOIE D'EAU

Inland Navigation Europe – Annual Report 2018

Livret format A4, 24 pages, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe*, 2019.

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.

Le document est également téléchargeable depuis le site internet de *Inland Navigation Europe* :

www.inlandnavigation.eu

**NEW**

GEIE Seine-Escaut – Rapport d'activité 2018

Livret format A4, édité par *GEIE Seine-Escaut*, 2019.

Le rapport d'activité du Groupement Européen d'Intérêt Économique du projet Seine-Escaut dresse le bilan des actions de l'année écoulée et les perspectives d'actions en 2019. Les thèmes abordés dans le rapport sont les objectifs du projet, la création de valeur, la gestion hydraulique et les parties prenantes.

**NEW**

À voir aussi :

Différents films et vidéos consultables sur la **chaîne YouTube Wallonie Mobilité**, *playlist « transport fluvial et intermodalité »*

Tous ces documents sont disponibles auprès de la DTIM (ex.DPVNI)

Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité
Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures

Rue Forgeur 2, B – 4000 Liège
Tél. : + 32 (0)4 220 87 50
Mél : dpvni@spw.wallonie.be
<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

Accès direct à la cartographie



Accès direct aux publications



Éditeur responsable : Étienne Willame, Directeur général (SPW Mobilité et Infrastructures) • **Rédacteur en chef :** Christel Job (DPVNI) • **Comité de rédaction :** Christian Charlier (DTIM), Marc Delaude (DTIM), Véronique Lefèvre (DTIM), Pascal Moens (DTIM), Véronique Stegen (DTIM) et Pierre Warnier (DTIM) • Stéphane Barlet (Direction des Voies hydrauliques de Liège), Christiane Boets (Batelière), Fabien Bourdeau (PAC), Muriel Chaidron (Direction des Voies hydrauliques de Liège), Pierre Clément (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Grégory Dekens (Direction de la Réglementation de la Sécurité routière et du Contrôle routier), Claude Del-Ben (Direction des Voies hydrauliques de Charleroi), Dominique de Paul de Barchifontaine (PAN), Vincent Feller (Direction des Voies hydrauliques de Namur), Céline Hellemans (Direction des Voies hydrauliques de Liège), Jonathan Lesceux (Cellule internationale et Projets européens), Catherine Maheux (PACO), Marc Michaux (Direction des Voies hydrauliques de Mons), Fabrice Piat (Cellule ferroviaire), François Roisin (Direction des Voies hydrauliques de Namur), Hélène Thiébaut (PAL), Christelle Viaud-Mouclier (Cellule internationale et Projets européens), Ann-Françoise Wiame (PAN), Daphné Wouters (Cellule ferroviaire)

• **Crédits photographiques :** Christiane Boets, Frédéric Bon, Christian Desmette, *Euroports Inland Terminals*, *Greg Transports*, *Novandi-LLI*, PAC, PACO, *Somef*, *SMC System* - Didier Dominicus, SPW-Cellule ferroviaire, SPW-DTIM Marc Delaude, SPW-DTIM Dominique Dubois, SPW-DTIM Pierre Warnier, SPW-J-L Carpentier, SPW-G.Pasquarelli, SPW-Voies hydrauliques de Liège, SPW-Voies hydrauliques de Namur, SPW-Voies hydrauliques de Mons, Van Mieghem

• **Graphisme :** Johan Flamey (DIPE) • **Impression :** Snel Grafics s.a. • **Tirage :** 4 000 exemplaires.

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES
Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité

DTIM
Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises
Rue Forgeur, 2
B-4000 LIÈGE
+32 (0)4 220 87 50
dpvni@spw.wallonie.be
<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

SPW | Éditions
Éditeur responsable : Étienne Willame
n° Vert 1718 • www.wallonie.be • <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>