

Voies navigables
LES INFOS
et Intermodalité
2017

SPW | Éditions

BILANS ET PERSPECTIVES



Wallonie



Service public
de Wallonie

(Éditorial de Monsieur Yvon Loyaerts, Directeur général)

Au Service du public de Wallonie



Nous sommes tous usagers des services publics. Et nous attendons d'eux qu'ils soient exemplaires à notre égard. Qu'ils nous prennent en compte dans leurs projets et activités, qu'ils nous écoutent, qu'ils nous guident et qu'ils nous donnent une réponse fiable. Il arrive trop souvent que nous soyons confrontés à une réalité qui nous semble bien différente et qui nous questionne sur le sens et l'efficacité du service public.

En tant que Directeur général au sein du Service public de Wallonie, ce constat est particulièrement difficile à admettre.

Mais au-delà de celui-ci, travailler dans un service public permet aussi de percevoir la qualité et l'engagement qui s'y déploient chaque jour, ainsi que la finalité et l'intérêt pour la société.

Il est donc bénéfique pour tout un chacun de prendre le temps de s'examiner, de s'évaluer sans défaitisme et sans complaisance pour se corriger tout en préservant et développant nos qualités intrinsèques.

L'année 2017 a été déclarée année de l'orientation usagers au sein du Service public de Wallonie. Cela nous concerne tous ! Plus que jamais, il est nécessaire de nous concentrer sur nos fondamentaux : le service au public.

Cela fait partie de l'essence même d'une autorité publique. Au niveau de la mobilité et des voies hydrauliques, de nombreuses missions concernent directement nos usagers et notamment les acteurs du transport fluvial et de l'intermodalité. De nouveaux services sont à concevoir et à mettre en œuvre, des services existants doivent être améliorés.

Concrètement, plusieurs démarches ont été engagées ou amplifiées cette année, notamment :

- la révision des procédures de suivi des plaintes ;
- l'adaptation des horaires de navigation ;
- la mise en place et l'organisation du guichet de la navigation ;
- la concertation avec les usagers, que ce soit dans les domaines du fluvial ou du ferroviaire.

Par ailleurs, le lancement du *Plan Infrastructures 2016* et les avancées dans la partie wallonne du projet Seine-Escaut sont également la garantie que nous veillons à mettre des infrastructures adéquates à disposition de nos utilisateurs. En outre, bonne nouvelle pour la voie d'eau, les travaux de l'écluse d'Ampsin-Neuville débuteront cet automne !

Des outils, des procédures, des investissements... , mais c'est surtout une mentalité que nous voulons plus que jamais faire évoluer vers une meilleure prise en compte des usagers. Le présent rapport se veut un avant-goût de cette tendance forte.

Je vous en souhaite bonne lecture.



À la une

p. 3 L'édito d'Yvon Loyaerts, Directeur général de la DG « Mobilité et Voies hydrauliques ».
pp. 6 à 7 Les missions de la DPVNI.

Du neuf

pp. 10 à 14 Le point sur le réseau wallon des voies navigables.
pp. 15 à 17 Le *Plan Infrastructures de la Wallonie – Perex 4.0*.
pp. 18 à 19 La *Journée du Transport fluvial et de l'Intermodalité*.
pp. 20 à 22 Les brèves.
pp. 23 à 24 Extension des horaires de manœuvre – Un guichet de la navigation à votre service !
pp. 25 à 27 Gestion des déchets.

Intermodalité

pp. 30 à 33 Tour d'horizon des plateformes intermodales en Wallonie.
p. 34 Focus sur *Liège Container Terminal* à Renory.
p. 35 *Liège Trilogiport* : le Groupe Jost et un premier centre de distribution s'y sont installés.
pp. 36 et 37 *Plan pluriannuel d'investissements d'Infrabel*.
pp. 38 et 39 Saturation de la gare de formation de Kinkempois – Permis accordé à *Carmeuse* !
pp. 40 et 41 Les VLL ou éco-combis – La taxe kilométrique, un an après !

Statistiques

pp. 44 à 49 Le transport fluvial 2016 en chiffres.

Ports autonomes

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

Entreprises et batellerie

p. 62 Le *Plan wallon d'aides aux modes de transports alternatifs à la route*.
pp. 63 et 64 L'aide aux entreprises.
p. 65 L'impact des *Plans wallons* sur le transport fluvial.
p. 66 L'aide aux bateliers.
p. 67 Autonomie énergétique pour le bateau *Samarkand*.

Transport fluvial en Europe

pp. 70 et 71 Les plans de travail des corridors européens de transport.
pp. 72 et 73 Le canal Pommerœul-Condé enfin en travaux – Visite finale d'INEA.
pp. 74 et 75 Les instruments financiers de la politique européenne des transports.
pp. 76 et 77 Le tandem *Platina II et Naiades II – Inland Navigation Europe*.

Tourisme fluvial

pp. 80 et 81 Le canal du Centre historique fête ses 100 ans !
p. 82 Journées du Patrimoine 2017 – Retour sur le salon *Belgian Boat Show*.
p. 83 *Voies d'Eau du Hainaut*, une association dynamique !
pp. 84 et 85 Les statistiques du tourisme fluvial – Le port de plaisance de Thieu.

Médiathèque

pp. 88 à 91

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

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

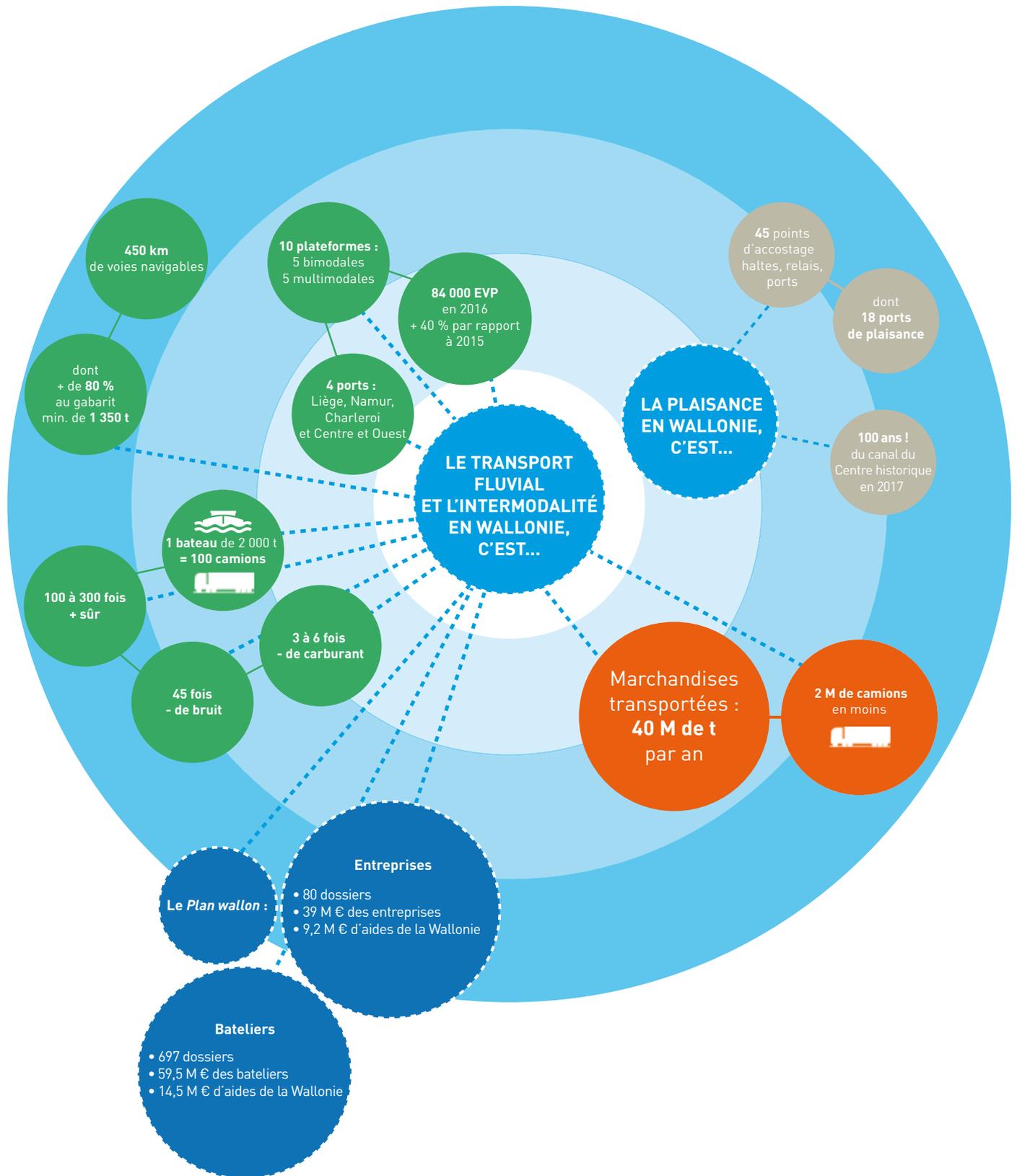
- Encourager le recours au transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie ;
- Promouvoir le tourisme fluvial en Wallonie ;
- Développer les contacts avec les acteurs économiques concernés par le transport fluvial : industriels, prestataires logistiques, affréteurs, bateliers, associations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



DIRECTION DE LA PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES
ET DE L'INTERMODALITÉ (DPVNI)

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

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





(Du neuf
en vrac)



(Gérer le réseau des voies navigables)

Le point sur le réseau

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

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

Épinglons quelques interventions parmi les plus récentes :



DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE TOURNAI

Haut-Escaut, traversée de Tournai

Tournai - Pont à Pont :



il s'agit principalement d'élargir la passe navigable en construisant un nouveau pont et en remodelant le quai qui le borde, tout en tenant compte du dense tissu urbain environnant. Introduit fin 2015, le permis d'urbanisme a été délivré le 22 novembre 2016 après de nombreuses études techniques, études d'incidence et consultations publiques. Les travaux ont donc démarré en ce début d'année 2017.

Tournai - Pont des Trous :



en lieu et place du pont actuel, il est maintenant établi qu'une nouvelle infrastructure aux lignes épurées et modernes sera construite sur l'Escaut, avec une arche centrale beaucoup plus large que l'arche actuelle qui cause le rétrécissement de la passe navigable. Le permis d'urbanisme est toujours en attente.

Impacts pour les utilisateurs : à terme, améliorer les conditions de navigabilité et permettre la navigation des bateaux de classe Va en toute sécurité. Il est à noter que tant les travaux de construction du nouveau Pont à Pont que ceux de modification du Pont des Trous s'accompagneront d'un remodelage et d'une rénovation complète des quais de l'Escaut, dans le sens d'une plus grande intégration paysagère, d'un espace piétonnier/cyclable et de promenade accru, dans un souci de mobilité douce. L'accueil des plaisanciers à Tournai ne sera pas en reste.

Tournai - Déplacement du poste de commande de l'alternat : le transfert de la commande de l'alternat de Tournai depuis le centre ville vers le poste de commande rénové de l'écluse de Kain s'est réalisé courant 2016.

Haut-Escaut

Barrage de l'écluse de Kain :



terminé fin de l'année 2016, le nouveau barrage est aujourd'hui opérationnel. Le remplacement du vieux barrage par une centrale hydroélectrique est maintenant en cours.

Impact pour les utilisateurs : moins de risque de panne et une navigation sécurisée en amont de Tournai. La circulation piétonne et cycliste sur le chemin de halage (RAVeL) sera toutefois encore perturbée durant la fin des travaux.

En quelques chiffres : le nouveau barrage comporte deux pertuis de 12 m de largeur (en remplacement de l'ancienne vanne de 18 m) ; la centrale hydroélectrique comportera trois vis hydrodynamiques de 3 m de diamètre et deux échelles à poissons à bassins successifs ; pas moins de 80 000 m³ de terre ont été excavés. Le coût des travaux est de 12 000 000 d'euros pour l'ensemble des travaux (génie civil et électromécanique) subsidié en partie par les fonds européens RTE-T.

Barrage de l'écluse d'Hérinnes (Pecq) :



le permis unique obtenu en 2015 prévoit un aménagement similaire en rive gauche de l'Escaut (nouveau barrage comportant deux pertuis et remplacement de l'ancien barrage par une centrale hydroélectrique comportant trois vis hydrodynamiques et une échelle à poissons). L'adjudication aura lieu en 2017 et les travaux commenceront au début de l'année 2018 pour une durée de 36 mois.

Impact pour les utilisateurs : à terme, moins de risque de panne et une meilleure régulation des crues de l'Escaut.

En quelques chiffres : le coût des travaux est estimé à 10 000 000 d'euros pour l'ensemble des travaux (génie civil et électromécanique).

Plateforme portuaire de Pecq - phase 2 :



ce projet d'allongement du quai existant avec aménagement d'une plateforme bimodale de 48 000 m² en rive gauche de l'Escaut a finalement été divisé en deux parties : la consolidation des sols, d'une part, et l'aménagement de la plateforme, d'autre part. La première partie a été adjugée en 2016 et le chantier a débuté au printemps 2017. La deuxième partie vient d'être adjugée et le démarrage des travaux est prévu pour le second semestre 2017.

Impact pour les utilisateurs : principalement destiné à l'agro-alimentaire, ce quai offre un nouveau potentiel portuaire pour les entreprises du secteur.

En quelques chiffres : un quai d'une longueur utile de 235 m (possibilité d'accueillir à la fois 2 bateaux de 110 m) ; une dalle d'arrière quai de 30 m pour les manutentions ; un coût des travaux estimé à 7 000 000 euros, subventionnés dans le cadre européen du *Feder*.

Lys mitoyenne  

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

d'ici fin 2020, la Lys mitoyenne sera rectifiée sur les 1 600 m qui séparent l'écluse de Comines de la Région flamande. Une première phase de travaux préparatoires et d'amélioration de la mobilité douce a débuté en décembre 2016.

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). À terre, une nouvelle route industrielle déviara le trafic lourd traversant actuellement la ville et le *RAVeL* en très mauvais état sera rénové. Une nouvelle halte nautique accueillera les bateaux de plaisance. Pendant la durée des travaux d'amélioration de la Lys, des difficultés de passage des bateaux sont à prévoir.

En quelques chiffres : les travaux sont estimés 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 m³ ; la route industrielle et le nouveau *RAVeL* ont une longueur de 2 km.

Plateforme bimodale du Pont-Rouge à Warneton :  construction, en rive gauche de la Lys mitoyenne à Warneton,

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. En 2016, réalisation de l'avant-projet et présentation au public le 28 novembre 2016, marquant le début de l'étude d'incidences sur l'environnement. La demande de permis d'urbanisme sera introduite en 2017. Les travaux se feront dès l'obtention du permis.

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

En quelques chiffres : coût des travaux estimé à 3 000 000 d'euros, subventionnés dans le cadre européen du *Feder*.

Dendre canalisée 

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

adjudés fin 2015, les travaux de renouvellement du barrage ont commencé en avril 2016. En ce qui concerne la digue, cependant, le marché a été suspendu en raison de retards dans les expropriations préalables.

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

Barrage de Papignies : 

le nouveau barrage est en service depuis l'automne 2016 et les tests se sont avérés satisfaisants. La réception des travaux est intervenue le 25 janvier 2017.

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

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



La passe navigable sous le Pont à Pont fera l'objet de travaux d'élargissement. ©SPW-DPVNI

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE MONS

Canal du Centre à grand gabarit

Dragage des voies navigables :

un nouveau marché de dragage, gestion des sédiments et des centres de regroupement et d'enfouissement technique de la Wallonie (dont leur déblaiement) a débuté en février 2017.

En quelques chiffres : un budget de 6 000 000 euros sera consacré à l'ouest de la Wallonie (canal Nimy-Blaton-Péronnes et canal du Centre), rien que pour 2017.

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

Centre de Regroupement de boues de dragage et de curage à Obourg :

réceptionné en décembre 2016, le centre de regroupement des boues de dragage et de curage à Obourg est désormais entièrement opérationnel.

Impact pour les utilisateurs : ce nouvel outil permet la mise en œuvre, de manière plus efficace et à moindre frais, du dragage des voies navigables en Hainaut, et plus particulièrement celui du canal du Centre et du canal Nimy-Blaton-Péronnes, y garantissant de la sorte une meilleure navigabilité.

En quelques chiffres : capacité de traitement annuel : 50 000 m³ - budget estimé : 15 000 000 euros tvc - durée des travaux : 5 ans sans le moindre impact négatif sur la navigation.

Canal du Centre historique

Restauration des accumulateurs de l'ascenseur n°3 :

de décembre 2016 à la fin du mois d'avril dernier, la salle des machines de l'ascenseur n°3 a fait l'objet d'un important chantier de restauration. Les deux accumulateurs de pression qui permettent de stocker de l'eau à une pression de 40 bars afin d'alimenter les différents mécanismes de l'ouvrage, ont été entièrement démontés et remis à neuf.

Impact pour les utilisateurs : Grâce à ce planning hivernal, l'impact négatif des travaux sur la fréquentation du site par les plaisanciers et les activités touristiques de *Voie d'Eau du Hainaut* a été réduit au maximum. Désormais, ils permettent de sécuriser de manière significative et sur le long terme cette partie importante de l'installation.

En quelques chiffres : durée des travaux : 5 mois - montant adjudé : 516 000 euros tvc.

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

ce pont métallique d'une longueur de 20 mètres et comportant deux bandes de circulation a été construit vers 1890, date de creusement du canal. Présentant d'inquiétants signes d'affaiblissement dus à la corrosion, il a été déposé au mois de juin 2016 et envoyé en atelier de restauration. Son remontage a été réalisé en mars et la circulation a été réouverte en mai.

Impact pour les utilisateurs : il est à noter que ce chantier a été coordonné, sous l'égide de la ville de La Louvière, avec des travaux de voiries et restauration du réseau de distribution d'eau. Les nuisances pour la mobilité routière (trafic interrompu rue Liébin) ont donc été concentrées sur une période unique. Après travaux, le pont retrouvera un état comparable à son état d'origine, ce qui garantira sa pérennité pour les décennies à venir.

En quelques chiffres : durée des travaux : 11 mois - montant adjudé : 676 000 euros tvc.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE CHARLEROI

Basse Sambre et canal Charleroi-Bruxelles

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

divers travaux d'entretien extraordinaire ont été réalisés aux écluses, barrages et plan incliné pour maintenir les ouvrages en service ou les remettre en bon état

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



(remplacement de pièces d'usure, remise en service de portes, etc.). Des prestations de plongeurs ont également été requises, parfois même en urgence, pour remettre en service les ouvrages hydrauliques ou enlever des véhicules se trouvant dans les voies d'eau.

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

En quelques chiffres : pour l'entretien des ouvrages de la Basse Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles, prestations de plongeurs comprises, le coût s'élève à environ 1 130 000 euros au cours l'année 2016, avec 61 voitures retirées des voies d'eau (dont 30 dans le cadre d'une action spécifique menée par la police fédérale).

Démolition et reconstruction de ponts :

les travaux de remplacement du pont de Luttre se sont poursuivis en 2016.

Impact pour les utilisateurs : amélioration de la circulation.

En quelques chiffres : pour le remplacement d'ouvrages d'art, le coût des travaux s'élève approximativement à 1 600 000 euros pour l'année 2016.



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.

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 490 000 euros pour l'année 2016.

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



Reconstruction du pont de Luttre. ©SPW-Direction des Voies hydrauliques de Charleroi

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIÈGE

Meuse

Écluse d'Ampsin-Neuville :

après les écluses d'Ivoz-Ramet et de Lanaye, c'est au tour du barrage-écluse d'Ampsin-Neuville, dernier ouvrage de gabarit moyen sur la Meuse, de se mettre en conformité de CEMT classe VIb. Le projet retenu consiste, en une première phase, au remplacement de l'écluse de 55 m x 7.5 m par une écluse de 225 m x 12.5 m. Cette nouvelle écluse conserve une surface apparentée à l'écluse existante et garantit le passage, actuellement impossible, d'un bateau de classe Vb ou de deux bateaux de classe Va. Dans une seconde phase, elle sera principalement utilisée durant la construction d'un deuxième nouveau sas de 225 m x 25 m de large se substituant à l'écluse actuelle de 136 m x 16 m.

Impact pour les utilisateurs : le permis unique a été octroyé le 19 juillet 2016. Le dépôt des offres d'ingénieries civiles date du printemps 2017, l'attribution des marchés est actuellement en cours et les travaux devraient donc légitimement pouvoir débuter en automne... La mise en service du nouveau sas de 225 m x 12.5 m est programmée fin 2021, celle du nouveau sas de 225 m x 25 m fin 2023.

En quelques chiffres : la valeur des travaux de génie civil est actuellement estimée à 105 000 000 euros htva, celle des travaux d'équipement électromécanique à 9 300 000 euros htva. La durée globale des travaux est évaluée à 5 ans et demi.

Barrage de Monsin :

depuis plus de 87 ans, le barrage mobile de Monsin assure le maintien du niveau d'eau nécessaire à la navigation sur la Meuse et le canal Albert entre les écluses d'Ivoz-Ramet et de Genk et, en cas de crue, celui du niveau d'eau amont de manière à protéger la ville de Liège des inondations. Afin de limiter le risque d'avarie de cet ouvrage d'art capital, une rénovation d'importance est annoncée à partir de 2018.

Elle comprend notamment le remplacement des vannes levantes avec hausse des 6 pertuis de 27 mètres de largeur. Le chantier commencera par la rénovation du chemin de roulement du portique à batardeaux.

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 estimé à 32 000 000 euros (travaux génie civil et électromécanique).

Hélène Cornet

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



Les travaux de construction de la nouvelle écluse d'Ampsin-Neuville débuteront en 2017. ©SPW-Direction de l'Édition

(Plan Infrastructures 2016-2019 de la Wallonie)

L'eau à la cote !

Après une phase de démarrage, 2017 sera une année cruciale pour le Plan infrastructures sur le réseau des voies navigables de Wallonie

Priorités fluviales

Lors de l'élaboration du *Plan Infrastructures*, les besoins les plus criants des voies navigables se portaient sur 5 grandes actions :

- le barrage de Monsin ;
- le plan Incliné de Ronquières ;
- l'écluse d'Ampsin-Neuville ;
- le canal du Centre historique ;
- la partie wallonne du projet Seine-Escaut dont les écluses du canal Charleroi-Bruxelles.

Pour la période 2016-2019, il s'agissait de mobiliser 220 millions d'euros dont 76 millions d'euros venant de la Sofico, 49 millions d'euros de l'Union européenne, 68 millions d'euros de cofinancements wallons sur les projets bénéficiant de fonds européens et enfin 75 millions d'euros additionnels venant du *Plan infrastructures*.

Réalisations 2016

Au cours de l'année 2016, les dossiers engagés se chiffrent à 56 millions d'euros :

- le remplacement de quelques équipements du plan incliné de Ronquières ;
- le lancement des nouveaux équipements électromécaniques de l'écluse de Viesville ;
- la première phase de la traversée de Tournai (le Pont à Pont) ;
- les travaux préparatoires de la traversée de la Lys à Comines ;

- la poursuite des travaux du barrage de Kain.

La plupart des actions 2016 s'inscrivaient dans le cadre du dossier Seine-Escaut.

2017, année cruciale !

En effet, le *Plan Infrastructures* prévoit le lancement de nombreux chantiers :

- le barrage de Monsin ;
- l'écluse d'Ampsin-Neuville ;
- d'importantes réparations au plan incliné de Ronquières et aux ascenseurs historiques du canal du Centre ;
- les nouveaux équipements électromécaniques de l'écluse de Marchienne ;
- la rénovation des équipements électromécaniques du canal de Pommerœul à Condé ;
- la modernisation de l'équipement de l'écluse d'Havré ;
- le nouveau barrage d'Hérinnes ;
- la deuxième phase des travaux de la traversée de Tournai ;
- l'implantation d'antennes AIS ;
- différentes études et équipements.

Au total, près de 160 millions d'euros d'engagements budgétaires devraient avoir lieu en 2017 ! Un effort considérable sur des enjeux critiques pour les voies navigables de Wallonie.

Pascal Moens

Près de
160 millions
d'euros
d'engagements
prévus en 2017



L'année 2017 verra d'importantes réparations au Plan incliné de Ronquières dans le cadre du *Plan Infrastructures*. ©SPW-DPVNI

Une étape essentielle a été franchie pour inscrire la gestion des réseaux routier et fluvial wallons dans l'ère du numérique. Après l'adoption du principe en mai 2016 par le Gouvernement wallon, deux marchés importants ont été lancés en janvier 2017 : d'une part, la conception et la construction du bâtiment et, d'autre part, l'analyse fonctionnelle du nouveau centre.

Entretien avec Philippe Dierickx, Directeur de la Direction de la Gestion hydrologique intégrée.

Nouveautés à tous les étages

Le projet *Perex 4.0* comporte de nombreuses avancées. Le bâtiment, lui-même, sera conçu pour être « zéro énergie » tout en soulignant ses fonctionnalités par sa forme et son design. Le permis du bâtiment a été déposé ce printemps avec la perspective d'un aboutissement début 2019. Mais les principales innovations seront à l'intérieur du bâtiment avec un équipement informatique entièrement revu et modernisé au service des réseaux d'infrastructures wallons et surtout avec l'ambition de devenir le véritable centre de gestion des réseaux wallons. Il regroupera en son sein des services relatifs aux routes, au domaine, aux voies hydrauliques, à la police fédérale et à la sécurité routière.

Perex, New Generation !

Ce nouveau centre de gestion intégré regroupera, modernisera et développera toute une série de services dédiés à la gestion du réseau navigable et hydrologique wallon. Bien plus qu'une concentration technologique, c'est

la porte ouverte à une petite révolution organisationnelle. L'analyse fonctionnelle doit encore définir l'ensemble des services à développer à *Perex*, mais que pouvons-nous espérer pour les usagers des voies navigables wallonnes ?

Un service de gestion centralisé, plus sécurisé et permanent qui permettra un meilleur accès aux informations et une plus grande capacité de réaction en cas de crise. C'est le principe même du projet *Perex 4.0* !

La Direction générale des Voies navigables devient gestionnaire de l'eau

Un nouveau métier à définir, mais dont les retombées sont potentiellement très importantes : économie d'eau et d'énergie, meilleure production d'énergie renouvelable, amélioration de la qualité environnementale de l'eau. Le tout dans un contexte de réchauffement climatique qui met le milieu hydrologique sous pression !

Tous ces enjeux sont essentiels aujourd'hui, mais l'impact se répercutera plus loin encore, notamment pour les utilisateurs, avec une meilleure maîtrise des niveaux d'eau pour la navigation, une meilleure coordination des fluctuations du niveau entre biefs, un écoulement des



Représentation du nouveau bâtiment *Perex 4.0* sur son site. ©Atelier de l'Arbre d'or/Altiplan

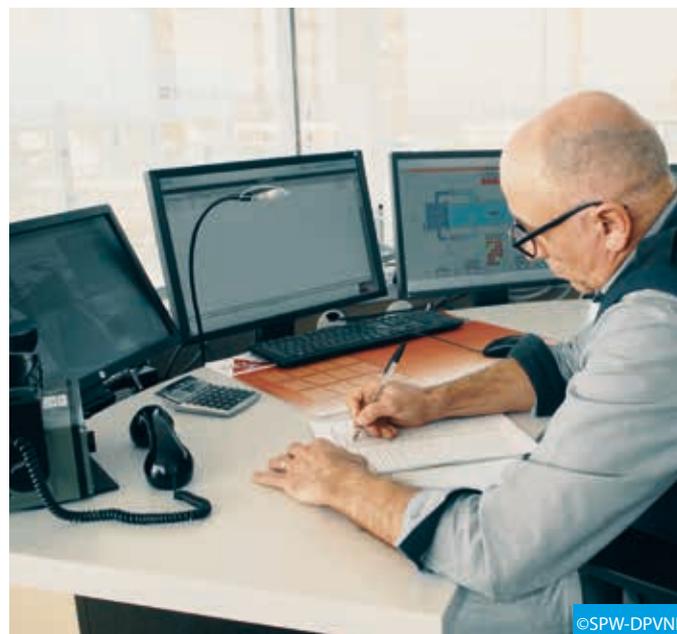
eaux plus homogène et donc favorable à la navigation, ainsi qu'une limitation des vagues de sassement et du marnage aux points d'amarrage.

Manœuvres orchestrées en temps réel

Le principal changement pour les usagers du réseau navigable se situera bien là : connaissance et contrôle du trafic en temps réel (notamment grâce aux antennes AIS installées sur le territoire), gestion des informations et un contact avec les usagers 24 h/24, meilleure prise en charge des incidents sur le réseau, télésurveillance voire télécommande de certains ouvrages d'art.

La perspective est un réseau beaucoup plus transparent, fiable et ouvert aux besoins des usagers ! Avec *Perex 4.0*, la Wallonie ambitionne de se positionner à l'avant-garde européenne de la gestion des flux de transport et de données sur son territoire.

Pascal Moens



©SPW-DPVNI

Automatic Identification System

L'AIS, Automatic Identification System, permet d'éviter les collisions et donc d'augmenter la sécurité et l'efficacité du transport par voie d'eau.

L'AIS à Perex

Un des premiers dispositifs qui seront implantés sur les écrans du nouveau centre *Perex* sera la possibilité de visualiser en temps réel le mouvement des bateaux sur les voies navigables wallonnes.

Les éclusiers seront les premiers bénéficiaires de cette information. Ils pourront en effet suivre en temps réel l'arrivée des bateaux aux écluses via un écran sur lequel apparaîtra une carte de navigation électronique.

Il sera possible pour l'éclusier d'établir une communication ciblée vers certains bateaux dans une zone précise.

En cours de réalisation

Le marché public relatif aux récepteurs terrestres et aux cartes électroniques de navigation a été approuvé le 27 avril 2017 et lancé dans la foulée. Le déploiement de l'infrastructure d'antennes captant les informations émises par les bateaux ainsi que la réalisation des cartes de navigation électroniques se feront cette année et bénéficieront d'aides européennes à hauteur de 50 % du montant total. Les cartes seront téléchargeables sur le géoportail¹ de la Wallonie ainsi que sur le site internet des voies hydrauliques².

Jean-Louis Boutry



Antennes de télécommunication sur un mât de radar. ©SPW-DPVNI

¹<http://geoportail.wallonie.be>

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

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

16^{ème} édition d'une formule plébiscitée !

Quelque 300 professionnels du secteur du transport de marchandises ont participé le 15 juin 2016 à la journée de rencontre organisée par la DPVNI au Théâtre de Namur. Un rendez-vous annuel qui combine différents atouts : public hyper ciblé, lieu prestigieux, dynamisme, accueil chaleureux et programme innovant.

Connecter et sensibiliser

La *Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie* rencontre plusieurs objectifs. D'abord, rassembler tous les partenaires de la voie d'eau et de l'intermodalité (entreprises, affréteurs, manutentionnaires, transporteurs, ports autonomes, administration, communes « mouillées », etc.) et maximaliser les contacts entre ces professionnels. Mais aussi, diffuser tout au long de cette journée une information de qualité, à la pointe de l'actualité et diversifiée quant aux canaux. Pour cette édition, notamment via une sélection soignée d'orateurs, un film *time-lapse* de navigation entre Huy et Auvélais, la *success story* d'une entreprise utilisatrice de la voie d'eau, un sondage en direct du public, ainsi que la remise en mains propres de la publication « Les Infos 2016 » tout juste sortie de presse !

Entretien du réseau et les ouvrages

Le « Plan infrastructures 2016-2019 » a été exposé par le représentant de Maxime Prévot, Vice-Président et Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. Il a pour objectif d'organiser « *un maillage adéquat de l'ensemble du territoire wallon... dans la diversité et la complémentarité des modes existants* ». Pour la voie d'eau, cela se traduit concrètement par des travaux d'entretien et de rénovation du réseau et des ouvrages, l'extension de quais, l'amélioration de sites portuaires,

la réhabilitation de friches industrielles, des mises au gabarit européen sur la Meuse ou sur le réseau ouest en lien avec Seine-Escaut. Financé à 50 pourcents par la redevance poids-lourds, ce programme d'investissement est doté d'une enveloppe totale de 640 millions d'euros dont 75 millions d'euros seront consacrés aux voies navigables.

Récompenser

C'est aussi l'occasion de primer une entreprise qui a réalisé une belle augmentation de son tonnage fluvial en Wallonie. Cette année, la DPVNI a récompensé la société *Carmeuse* dont le trafic fluvial a augmenté de plus de 16 % entre 2013 et 2015 ! Le prix de la DPVNI 2016, une tablette en pierre bleue, a été extraite et taillée à la Carrière de Gore (Andenne), exploitée par la DG « Mobilité et Voies hydrauliques ». Petit clin d'œil quand on sait que *Carmeuse* met à la disposition de la Carrière de Gore un quai pour ses expéditions fluviales.

Christel Job

Envie d'en savoir plus...¹



Networking. ©SPW-DPVNI

¹Les 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 2016

Carmeuse

Créée à Liège en 1860, en pleine révolution industrielle, la société Carmeuse est aujourd'hui une référence mondiale dans la production de chaux et de ses dérivés.

Un carrier distingué en 2016 !

La société *Carmeuse* dispose de plus de 90 sites de production répartis dans 20 pays différents. En Belgique, elle s'appuie sur 5 sites d'extraction répartis dans les provinces de Namur et de Liège. À savoir, Frasnes, Aisemont, Seilles, Moha et Engis.

Entre 2014 et 2015, l'entreprise a augmenté de plus de 112 000 tonnes son tonnage fluvial chargé en Wallonie (+ 16 %) et a atteint ainsi 2 250 000 tonnes. Des chiffres éloquentes qui ont valu le prix 2016 de la DPVNI à ce chargeur wallon de poids !

Orientations « client » et « développement durable »

Chez *Carmeuse*, la politique en matière de transport est de s'adapter aux besoins rencontrés par ses clients et de favoriser un transport respectueux de l'environnement. Le carrier recourt à la voie d'eau et au chemin de fer dès que possible pour anticiper l'évolution du trafic routier, mais aussi parce que ces modes de transport sont réellement efficaces. En 2010, La société *Carmeuse* a aménagé un quai à Ampsin améliorant ainsi la capacité de chargement des bateaux, ce qui a permis une progression de 20 % des

expéditions fluviales au départ du site de Moha (Wanze). Elle a également investi dans une trémie de chargement sur son site d'Aisemont (Fosses-la-Ville) engendrant, en deux ans, une augmentation de 33 % de la part modale fluviale.

Et demain ?

La société *Carmeuse* caresse un projet ferroviaire sur le site de Hemptinne. Sa carrière pourrait approvisionner l'usine d'Aisemont dont la propre carrière est en fin d'exploitation. Quelque 2 millions de tonnes de marchandises par an seraient ainsi convoyées par train, soit une moyenne de 5 trains par jour !

Mais pour cela, toute une série de travaux restent à réaliser pour relier la carrière au réseau *Infrabel*¹.

Christel Job



Wallonie



Damien Grégoire, Country Coordinator de Carmeuse Western Europe, recevant le prix de la DPVNI 2016. ©SPW-DPVNI

¹Voir article p. 39

Nouveau film de promotion des voies navigables et des zones portuaires wallonnes !

Accompagnée d'une société de production vidéo, la DPVNI, en partenariat avec les quatre ports autonomes wallons, a réalisé un film multilingue présentant 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.

Ce film 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.

Le travail sera doublé d'une importante banque d'images. La DPVNI et les ports autonomes sont étroitement associés à cette production, depuis l'élaboration du scénario, la sélection des zones à filmer, le suivi de l'équipe de tournage sur le terrain, jusqu'au montage des séquences et du produit fini. Le film est notamment disponible sur le site internet des voies hydrauliques.

Marc Delaude



©SPW-DPVNI

Compétences *inter-régionales* !

Depuis 1995, la Commission interrégionale des Voies hydrauliques organise le dialogue entre les gestionnaires régionaux des voies navigables. Dès la première régionalisation de la compétence des voies navigables en 1993, il a été évident à l'ensemble des gestionnaires régionaux qu'une concertation s'imposait : l'eau ne s'embarrasse pas des frontières régionales et chaque action sur le réseau a des retombées sur l'ensemble de celui-ci.

Cette concertation est organisée par un accord de coopération. Les administrations régionales bruxelloise, flamande et wallonne se réunissent en commissions thématiques. Trois d'entre elles s'occupent d'un bassin spécifique : Escaut, axe Anvers-Bruxelles-Charleroi, Meuse. Une commission traite des questions hydrologiques. Tandis que les aspects réglementaires, la gestion de la navigation ainsi que de la promotion ou les RIS relèvent d'une même commission.

Avec la dernière régionalisation, de nouvelles compétences sont apparues et nécessitent à leur tour une coordination, notamment parce que les régions doivent constituer, ensemble, un point de vue belge unique qui doit être relayé auprès des instances internationales :

- le transport de matières dangereuses ;
- les prescriptions techniques des bateaux ;
- les prescriptions d'équipages (dont les qualifications et l'accès à la profession) ;
- les règlements de police ;
- les inspections, le jaugeage et la certification des bateaux ;
- le guichet de la navigation intérieure.

Par le biais de la concertation, les voies navigables préservent un lien entre les régions qui exercent pourtant pleinement leur autonomie de décision et d'organisation. C'est une nécessité qui devra se poursuivre et s'amplifier au bénéfice du service à rendre aux usagers.

Pascal Moens



©SPW-DPVNI

Certification made in Wallonia

Prologue

Décembre 2013, la 6^{ème} réforme de l'État belge a été adoptée par la Chambre. Les modifications à la Constitution, les lois spéciales et les lois qu'il exécutent ont été publiées au *Moniteur belge* le 31 janvier 2014. Cette réforme de l'État concerne essentiellement le transfert de compétences de l'État fédéral vers les Communautés et Régions. La régionalisation des examens de qualification professionnelle en navigation intérieure s'est confirmée en mars 2016. Dès le 1^{er} juillet, les membres de la Commission centrale d'examen du Service public de Wallonie ont été effectivement nommés.

1^{ers} examens wallons

Depuis, 6 sessions d'examen ont déjà été organisées par la Direction de la Gestion des Voies navigables (DGVN) du Service public de Wallonie ! Volontairement proposées à un nombre restreint de participants (maximum 12 personnes), ces sessions sont planifiées tous les deux mois et concernent les matières suivantes : certificat de conduite A ou B, patente du Rhin, patente radar, attestation ADN, attestation transport passagers, attestation connaissance de secteurs du Rhin, déclaration de matelot.

Les examens se déroulent à bord du *Province de Liège*, le bateau de l'école de batellerie à Huy : examens théoriques, le matin et examens pratiques, l'après-midi. Et bientôt, pour plus de facilité encore, les questionnaires papiers devraient céder la place aux tablettes électroniques...

Vous êtes concerné ?

Les dates des prochaines sessions d'examen ainsi que tous les renseignements et formulaires utiles sont consultables et téléchargeables sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> en accès direct via l'onglet « guichet de la navigation ».

Hélène Cornet



Bateau école de la Province de Liège. ©SPW-DPVNI

Semaine Internationale du Transport et de la Logistique à Paris

Quelque 770 exposants, une fréquentation de 36 341 professionnels, voici les chiffres clés de l'édition 2016 de la *Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL)* qui s'est tenue du 22 au 25 mars 2016 à Villepinte (Paris-Nord).

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

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

Pierre Warnier



©SPW-DPVNI



Certificat de conduite. ©SPW-Direction de la Gestion des Voies navigables

Unification de la gestion des voies navigables en Flandre !

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la fusion annoncée des deux organismes gestionnaires des voies navigables flamandes a pris une tournure concrète. Ainsi, *Waterwegen en Zeekanaal NV* (siège à Willebroek) et *nv De Scheepvaart* (siège à Hasselt) deviennent ensemble **De Vlaamse Waterweg nv**. Un plan d'actions échelonné tout au long de l'année 2017 permettra la réalisation totale de la fusion pour le 1^{er} janvier 2018. Le nouvel organisme unique aura comme siège social Hasselt, mais la structure territoriale locale restera en place. Le budget d'investissement de la nouvelle structure tournera autour de 220 millions d'euros par an. Les 1 460 membres du personnel veilleront sur 1 076 km de voies navigables, 1 100 km de digues, 800 ponts, 131 écluses, 73 barrages, près de 200 km de murs de quai et 78 ports de plaisance.

L'objectif avoué de cette fusion est de rendre la gestion des voies navigables en Flandre plus efficace, notamment en réalisant des économies d'échelle, de donner plus de cohérence et de force à la politique suivie par le Gouvernement flamand en la matière, d'harmoniser et d'étoffer les services aux usagers et de leur offrir un point de contact unique.

Les domaines d'action de la nouvelle entité couvriront les questions de mobilité et de transport par eau, la régulation et la gestion des eaux des voies navigables, le développement de la vie sur et le long des voies navigables, les loisirs nautiques et la protection de l'environnement.

Enfin, les défis annoncés concernent :

- la mise en œuvre d'un programme d'automatisation ;
- l'amélioration des services aux usagers par l'informatisation et la fourniture d'interactions interactives ;
- la mise en œuvre des *SIF*¹ et de leurs services complémentaires ;
- la promotion et le marketing ;
- le positionnement international de l'organisme, en particulier au niveau européen.

Marc Delaude



Le canal Albert en Flandre. ©INE-PVanoutrive

Disparition annoncée de l'asbl *Promotie Binnenvaart Vlaanderen*

En décembre 2016, le conseil d'administration de l'asbl *Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV)*, à la demande du Ministre flamand de la Mobilité, s'est prononcé sur l'élaboration d'un scénario de liquidation de l'association pour les mois à venir. *PBV* avait été créée par le Gouvernement flamand et le secteur en 1992 ! Le bureau de promotion *Shortsea Shipping Vlaanderen*, faisant partie de l'asbl, tombe également sous le coup de cette décision.

L'objectif est de réduire le nombre d'associations ou de services publics régionaux et provinciaux en Flandre, qui s'occupent d'accompagner les démarches logistiques des entreprises, pour en arriver à la création d'une nouvelle plateforme de promotion de la multimodalité ou de la « synchro-modalité », qui concentrerait donc les forces et les moyens.

Au cours de ses nombreuses années d'activité, *Promotie Binnenvaart Vlaanderen* avait acquis une forte expertise dans le domaine de la navigation intérieure et de ses acteurs, de la logistique portuaire et de la navigation de plaisance, y compris au plan européen.

Marc Delaude



©SPW-DPVNI

¹SIF : services d'information fluviale.

(Modification des horaires de manœuvre des écluses en Wallonie)

Vers un élargissement de 6 h à 22 h en semaine ?

Une étude économique conclut au bénéfice d'une extension des horaires de manœuvre des ouvrages d'art et écluses de 6 heures à 22 heures sur l'essentiel du réseau wallon, au régime 24 heures sur 24 sur le Haut Escaut et au rétablissement de la navigation dominicale sur tout le réseau.

Rétroactes

Modifier les horaires de manœuvre des écluses est un sujet depuis longtemps en réflexion au sein de l'administration et du Gouvernement wallon. Fin 2015, l'enquête de satisfaction menée auprès des chargeurs wallons par la DPVNI révèle que cette mesure est effectivement la plus « sollicitée » par les industriels wallons pour développer le transport fluvial.

En 2016, Maxime Prévot, Vice-Président et Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine subventionne une étude d'impact économique relative à l'élargissement des horaires de manœuvre des ouvrages et écluses en Wallonie. Le but est d'objectiver le projet et de chiffrer son impact économique. Les conclusions de cette étude sont communiquées au printemps 2017 au Ministre des Travaux publics qui demande aussitôt à la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » d'examiner la faisabilité de l'intégration de cette extension d'horaires dans l'exploitation du réseau.

Le projet

Les conclusions de l'étude soulignent l'intérêt des adaptations suivantes :

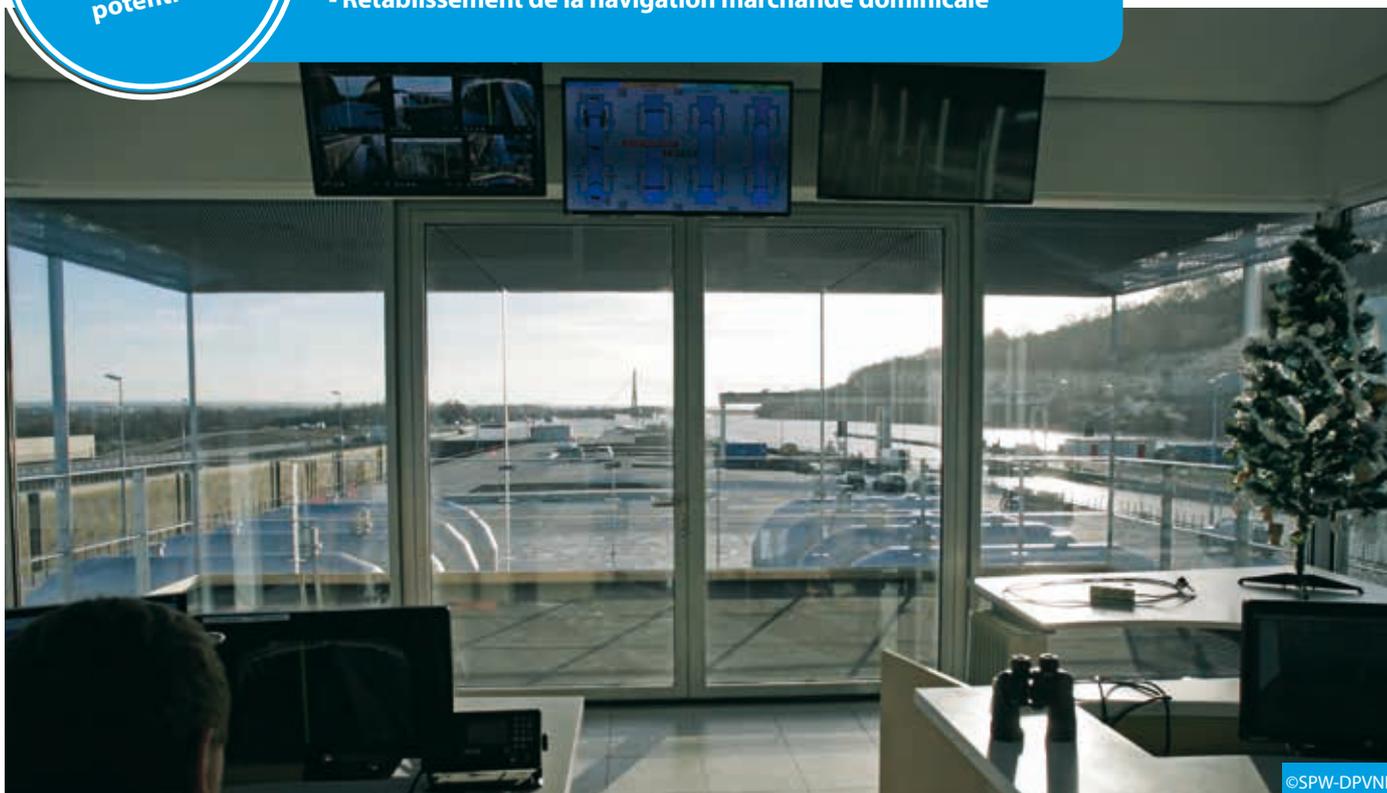
- un régime de manœuvre des ouvrages d'art et des écluses de 6 heures à 22 heures en semaine sur l'ensemble de la dorsale wallonne (canal Nimy-Blaton-Péronnes, canal du Centre, Sambre et Meuse namuroise), le canal Charleroi-Bruxelles et la Haute Meuse ;
- sur le Haut Escaut, les horaires de manœuvre passent au régime 24 heures sur 24 ;
- le rétablissement de la navigation marchande dominicale sur tout le réseau.

Cette étude vient compléter une réflexion déjà longue et permet d'éclairer les décideurs. C'est la base de discussions autour de l'organisation pratique d'un tel projet. Avec près de 400 agents et 80 ouvrages critiques, la mise en œuvre de ces changements ne s'improvise pas !

Pierre Warnier

→ Nouveaux horaires de manœuvre potentiels !

- De 6 h à 22 h sur la dorsale wallonne, le canal Charleroi-Bruxelles et la Haute Meuse
- 24 h/24 sur le Haut Escaut
- Rétablissement de la navigation marchande dominicale



(Le guichet de la navigation)

Un point de contact unique pour les utilisateurs des voies navigables !

Désormais, les utilisateurs doivent s'adresser au « guichet de la navigation » pour l'obtention, le renouvellement et la modification de toute une série de documents de navigation.

Pour rappel, suite à la 6^{ème} réforme de l'État, toute une série de compétences sont passées du Fédéral aux Régions. Les nouvelles compétences en matière de navigation intérieure sont désormais gérées par le SPW « Mobilité et Voies hydrauliques », et plus particulièrement par la Direction de la Gestion des Voies navigables (DGVN) qui a mis en place un « guichet de la navigation ».

Ce guichet de la navigation est le point d'entrée pour obtenir les documents suivants.

• Documents de navigation professionnelle :

- certificat de jaugeage ;
- certificat communautaire – certificat de visite ;
- numéro d'identification unique européen (ENI) ;
- certificat d'agrément (ADN) ;
- livre de bord ;
- livret de services (équipage) ;
- carnet de contrôle des huiles usagées.

• Documents concernant les bateaux de plaisances :

- certificat de jaugeage (20 mètres et +) ;
- certificat communautaire (20 mètres et +).

• Qualification professionnelle en navigation intérieure :

- déclaration matelot ;
- brevet de conduite ;
- patente du Rhin ;
- patente radar ;
- attestation complémentaire pour le transport de personnes (+ de 12 passagers) ;
- expertise ADN à bord ;
- accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable ;
- certificat de capacité professionnelle.

Christel Job

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



Guichet de la navigation

rue canal de l'Ourthe, 9
B-4031 Liège (Angleur)
Tél. : +32 (0)4 231 65 33
Fax : +32 (0)4 231 65 71
Mél : guichet.navigat@spw.wallonie.be

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

Le point sur la situation en Wallonie

La convention CDNI est l'instrument international mettant en place une meilleure maîtrise de la production de déchets en navigation intérieure via une collecte sûre et séparée, ainsi qu'une évacuation consécutive des déchets produits à bord selon le principe du « pollueur-payeur ».

La partie A de la CDNI concerne le dépôt et le traitement agréés des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux de navigation intérieure¹. Sa mise en œuvre en Wallonie prévoit deux zones géographiques couvertes.

Pour la zone s'étendant du Haut Escaut à la Meuse en province de Namur², le dépôt de l'ensemble des produits de la partie A de la CDNI est réalisé, à la demande préalable des bateliers adhérant au système, par une unité mobile terrestre spécialement équipée. Pour la zone « est » couvrant la province de Liège, la Direction des Voies hydrauliques de Liège lancera prochainement un appel d'offres visant

à sélectionner un service similaire (terrestre ou sur l'eau) pour une période d'une année, reconductible 2 fois. Le service offert aux bateliers jusqu'à présent s'effectue via une plateforme flottante et un bateau déshuileur amarrés le long du canal Albert à Herstal.

Marc Delaude

En savoir plus sur l'application de la CDNI :

<http://www.cdni-iwt.org/>

<https://www.youtube.com/watch?v=fqK6R5aL9rY>



©SPW-DPVNI

¹Déchets « solides » : graisses de la salle des machines, filtres usagés, récipients vides, chiffons.

Déchets « liquides » : huiles usagées et eaux de fond de cale.

²Haut Escaut, canal Nimy-Blaton-Péronnes, canal du Centre à grand gabarit, canal de Charleroi à Bruxelles, Sambre à l'aval de Monceau-sur-Sambre, Meuse namuroise.

La cité hennuyère accueille, depuis fin 2016, un centre de regroupement de produits de dragage et de curage. Un nouveau souffle pour la navigation.

Les canaux représentent un potentiel unique de transfert de la route vers la voie d'eau. Pourtant, ces dernières années, les sédiments se sont accumulés dans le lit des cours d'eau, entravant la navigation. Jusqu'au milieu des années nonante, aucun contrôle particulier n'était effectué sur les boues retirées des cours d'eau. Elles étaient déposées directement sur les berges, sans protection de l'environnement. L'entrée en vigueur de nouvelles législations très strictes en matière de traitement des produits de dragage et de curage a rendu la situation particulièrement compliquée, faute de leur trouver un endroit de stockage et de traitement.

Regrouper pour traiter

Dès 1995, les sédiments enlevés des cours d'eau, susceptibles d'être pollués et potentiellement dangereux, sont requalifiés en déchets. En 1999, les gestionnaires de la voie d'eau ont l'obligation de traiter les sédiments avant valorisation ou élimination. Cette mesure entraîne des surcoûts et des difficultés de mise en application. Contrainte de ralentir ses travaux de dragage, destinés à maintenir les tirants d'eau, la Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie décide alors de construire des centres de regroupement (CR) pour y accueillir les produits de dragage qui y seront déshydratés et triés.

Quatre cellules étanches

Stéphane Verduyts, ingénieur à la Direction des Voies hydrauliques de Mons, a dirigé le chantier du CR d'Obourg. « Le centre a été construit sur un ancien terrain de dépôt de produits de dragage. Situé en rive gauche du canal du Centre, à hauteur de la dérivation de la Haine vers le canal, il comporte 4 cellules. Constituées des boues récupérées sur place et entourées de digues, elles sont enveloppées dans des géomembranes d'une grande étanchéité. Ces doubles membranes enserrant un système géoélectrique capable de détecter l'emplacement d'une fuite éventuelle. La séparation entre les parties solides des boues et l'eau s'opère au fond des cellules. Un système de drains y récolte les eaux qui sont envoyées dans un bassin de décantation. L'eau, après son passage sur un filtre à charbon actif, est rejetée dans le canal. »

Un outil performant

Pas moins de 50 à 60 000 m³ de boues de catégorie A ou B seront traités par an. Le classement s'opère sur des prélèvements de sédiments réalisés in situ avant dragage. Arrivées par bateau ou par camion, les boues sont versées directement dans les cellules et mises à sécher. Récoltées par des engins de chantiers et posées sur une bande transporteuse surplombant le canal, elles sont acheminées soit dans des filières de revalorisation soit en enfouissement



Cellule en construction. ©SPW-Voies hydrauliques de Mons

définitif. Pour la catégorie A, les filières de revalorisation sont nombreuses : transformation en remblais, utilisation dans la construction de digues, etc. Les boues de catégorie B, plus polluées, partent dans des filières d'incinération ou sont stockées, de manière définitive, dans des centres d'enfouissement technique.

Pour mieux draguer

Avec la mise en exploitation du CR, le curage de la Haine va reprendre. La dérivation de la rivière, qui alimente le canal, avait été mise hors service afin de ne pas encombrer le canal par l'afflux de sédiments pollués. Lors des éclusages des bateaux, l'eau était alors remontée par pompage du bief inférieur au bief supérieur. Pour les écluses d'Havré, Obourg,

Péronnes 1 et Péronnes 2, la manœuvre coûtait plus d'un million d'euros en électricité par an. Une meilleure gestion des eaux entraînera des économies de pompage et d'énergie. Entamée en novembre, la campagne de curage des siphons a permis de vider la dérivation.

Début 2017, le dragage a démarré à Tournai. Il se poursuivra sur le canal du Centre historique. En 2018, viendra le tour des canaux du Centre à grand gabarit et de Nimy-Blaton.

La priorité est de maintenir un gabarit de navigation minimal nécessaire au passage des bateaux à pleine charge. Le retard considérable pris en matière de dragage sur le réseau wallon devrait être progressivement rattrapé.

Bernadette de Frésart

Centre de
regroupement
d'Obourg
50 à 60 000 m³
de boues traités
par an



Placement des géomembranes. ©SPW-Voies hydrauliques de Mons

(Intermodalité)





(Le transport intermodal en Wallonie)

Tour d'horizon des plateformes multimodales

L'année 2016 est une année de croissance pour le trafic de conteneurs en Wallonie.

Parmi les principaux ports européens, c'est Anvers qui connaît en 2016 la plus belle croissance au niveau de son trafic maritime de conteneurs : + 4 % avec, pour la première fois, plus de 10 000 000 d'EVP¹. Les ports de Rotterdam et Hambourg enregistrent également une augmentation, mais plus faible : respectivement 1,2 % et 1 %.

Pourtant le port d'Anvers est toujours confronté au même problème : l'accueil des bateaux ou barges aux quais. Manifestement, de multiples congestions génèrent des retards parfois considérables et appellent à trouver une solution rapide et efficace à ce problème.

Qu'en est-il des terminaux intérieurs wallons ?

LE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS

Croissance fluviale spectaculaire

L'année 2016 a été remarquable. La croissance totale est de plus de 40 % avec plus de 80 000 EVP transportés, ce qui constitue l'augmentation la plus importante de ces 5 dernières années.

À Ghlin, **Deschietter Logistique** affiche un excellent résultat avec ses 15 005 EVP (+ 21 %) malgré la perte momentanée des flux générés par H&M. Durant les travaux d'agrandissement de son centre de distribution européen, le géant suédois du prêt-à-porter a utilisé un autre entrepôt du côté de La Louvière. La performance de Ghlin s'explique par l'arrivée de nouveaux clients dont l'un est installé juste à

côté du terminal et justifie ses quatre départs par semaine. Le terminal de Ghlin compte s'agrandir avec la construction d'un nouveau hall de stockage et espère – enfin – son raccordement ferroviaire. Celui-ci a été retardé suite aux dommages occasionnés à un *pipeline* et il faut maintenant que toutes les parties concernées trouvent une solution définitive au problème généré par cet incident.

À **Garocentre**, la progression a été encore meilleure : 7 318 EVP (+ 73 %) ! **Duferco Logistique** a su capter deux nouveaux trafics intéressants. Soulignons toutefois que l'activité de la navette est perturbée lors de ses passages aux ouvrages d'art. Si une solution y est apportée, *Garocentre* verrait son potentiel s'amplifier encore ! La navette de *Garocentre* effectue 3 départs par semaine et le terminal de Bruxelles est utilisé comme alternative en cas d'urgence.

Par ailleurs, *Garocentre* a développé des activités d'empilage-dépotage de conteneurs dans des halls situés à proximité immédiate du terminal.

À moins de 500 mètres du terminal, de l'autre côté du canal, sur le site du *Magna Park*, un hall industriel est en construction. La société qui va s'y établir aurait un potentiel de plus de 500 conteneurs par an !

À **Vaulx**, si aucune navette n'a encore été lancée, il y a une réelle volonté de développer un trafic.

À Renory, **Liège Container Terminal (LCT)** connaît une évolution extraordinaire. Avec ses trois bateaux à grand gabarit (110 EVP sur deux couches), l'un d'eux poussant en



Terminal de Ghlin. ©SPW-DPVI

¹ 10 037 341 EVP exactement !

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

plus une barge de plus de 3 000 tonnes, et ses six départs par semaine, *LCT* a une nouvelle fois battu des records : 52 613 EVP transportés, soit 35 % d'augmentation !

L'augmentation de trafic s'est essentiellement réalisée en conteneurs 40'. Au début de l'exploitation de la ligne, le conteneur 20' était majoritairement utilisé vu la prédominance sidérurgique dans l'économie locale. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. De plus, de nombreux nouveaux clients sont apparus et la zone de chalandise s'est étendue largement au-delà de nos frontières.

Cette augmentation de trafic a généré l'engagement de personnel complémentaire (encore deux nouveaux emplois en janvier 2017) et des investissements en matériel neuf de manutention dont une grue portuaire.

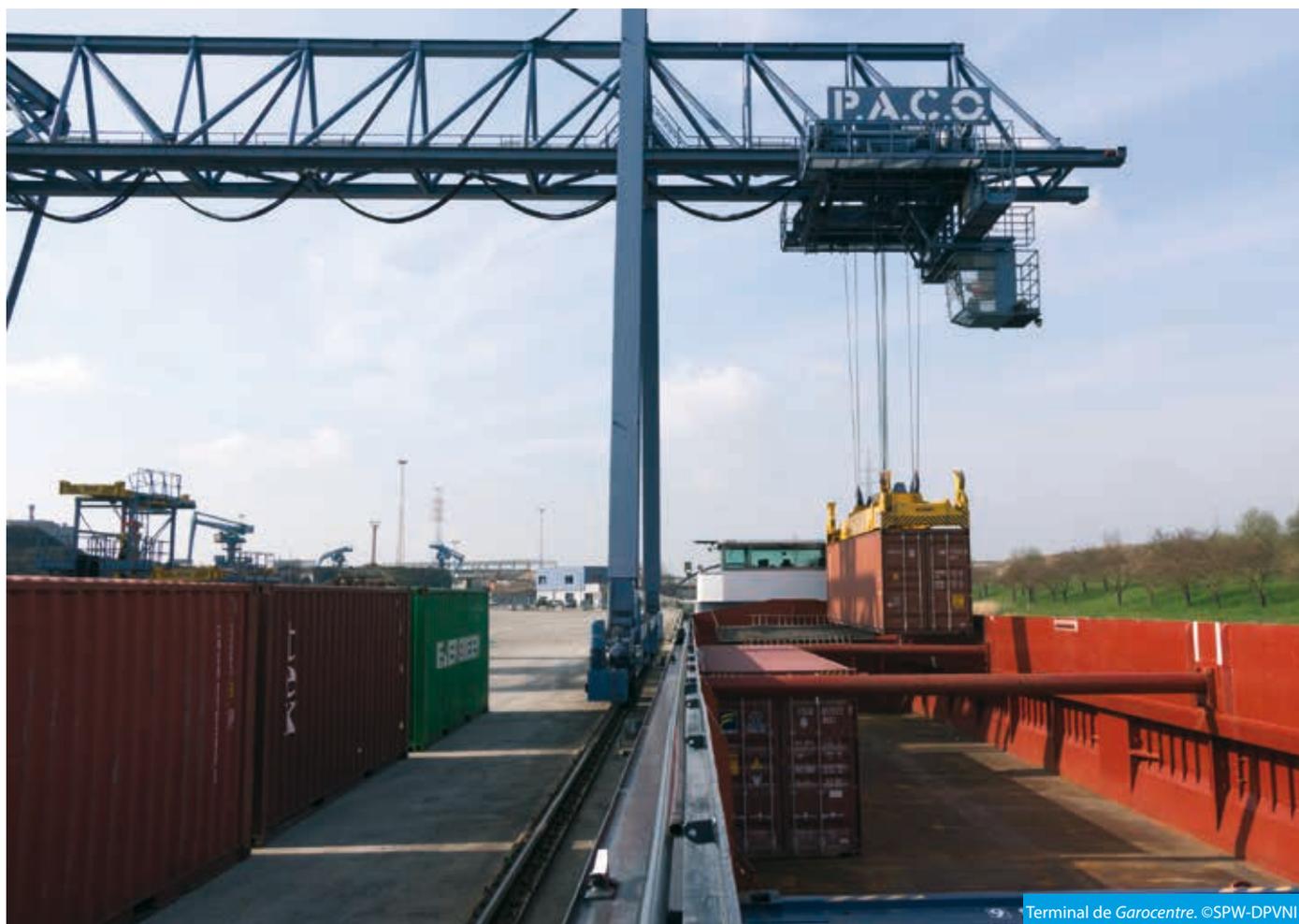
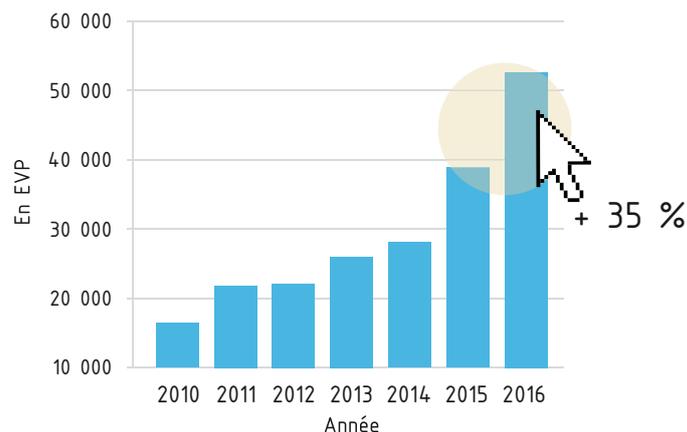
Le projet caressé par *LCT* de reprendre une partie de la gare de Kinkempois met plus de temps que prévu à voir le jour. Lorsqu'il aboutira, le terminal trimodal de Renory prendra une véritable échelle européenne. De quoi répondre aux demandes de certains armements désireux d'établir des liaisons ferroviaires en plus des liaisons fluviales.

À Liège Monsin, l'année a été excellente. Les 5 116 EVP générés par **Euroports** ont été transportés par la navette fluviale de *LCT* avec qui l'entreprise travaille en étroite collaboration.

La ligne fluviale de *LCT* a donc transporté en tout 57 729 EVP ! Et elle vise à atteindre 70 000 EVP en 2017.

Plus au nord de Liège, **DP World Triligiport** a commencé ses activités. Utilisant de petits bateaux d'une capacité de 32 EVP, ce sont 3 952 EVP qui ont été transportés en 2016 dans un contexte très difficile vu une concurrence toute proche établie de longue date et performante. Un premier concessionnaire s'est établi sur la zone arrière du terminal : *Tempo Log Belgium*. La société assure la logistique des tongs *Havaianas* et promet un potentiel de 200 à 250 conteneurs par an. *DP World Triligiport* compte sur l'arrivée du groupe *Jost* dans la principale zone arrière pour permettre de dynamiser rapidement celle-ci.

LIÈGE CONTAINER TERMINAL : ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP TRANSBORDÉS DE OU VERS LA VOIE D'EAU



LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

L'activité rail-route

À Athus, le **Terminal Containers Athus (TCA)** a réalisé une performance similaire à 2015 avec quelque 40 000 conteneurs transportés par rail vers le port d'Anvers (8 relations hebdomadaires). Monsieur Koen Van Springel a remplacé Monsieur Alain Rysman à la direction de l'entreprise.

Le terminal d'Athus subit toujours la concurrence de la route qui pratique des prix qualifiés de prix de *dumping*.

Si le *TCA* peut desservir les quatre principaux quais à conteneurs du port d'Anvers, atteindre d'autres quais se révèle plus onéreux et s'effectue par camion depuis le terminal ferroviaire.

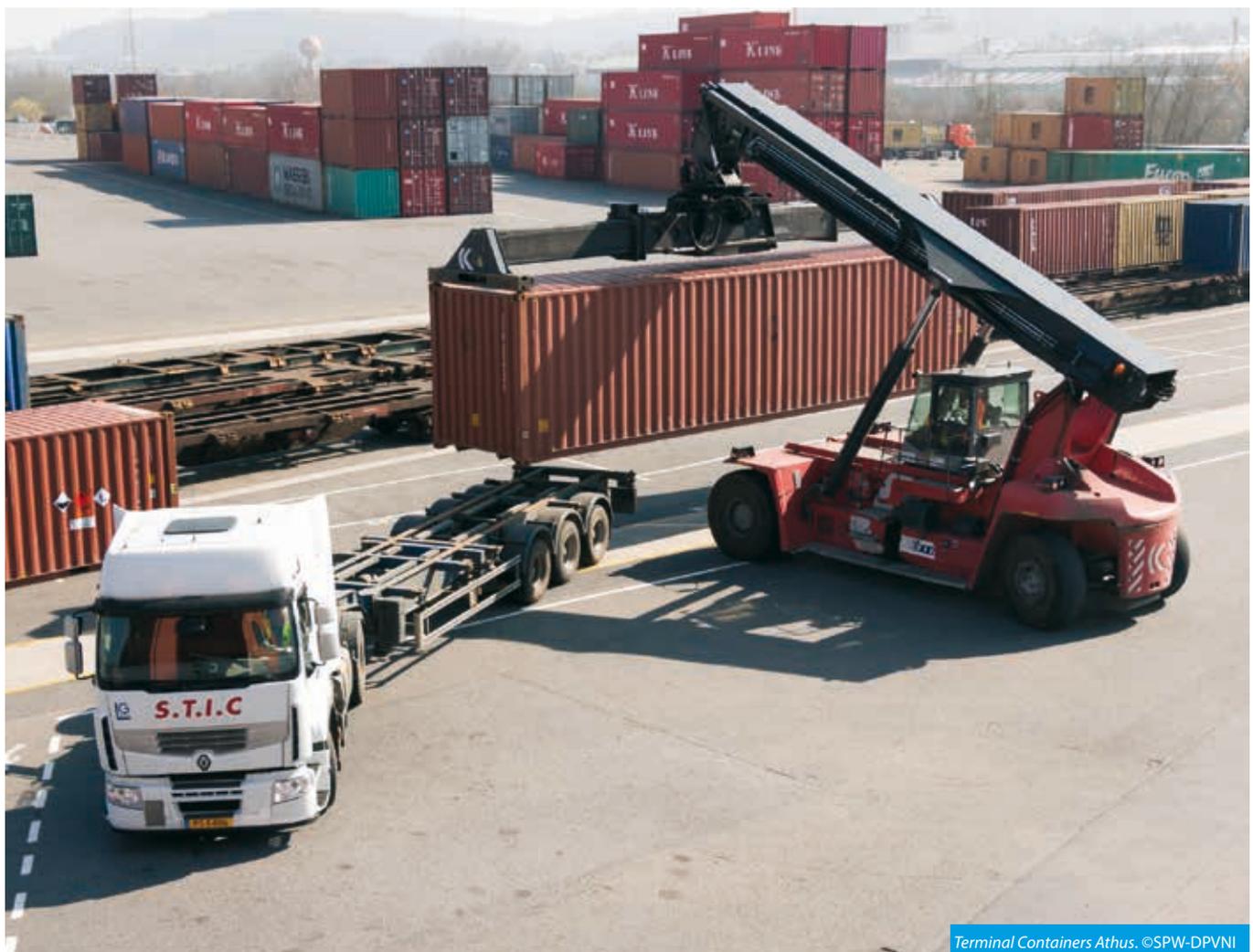
Au **Centre logistique trimodal de Charleroi (CLTC)**, l'activité ferroviaire continue. Les quantités transportées par la société Lannutti ont augmenté, même si elle n'a pas atteint son objectif. Aux 9 000 UTI (unités de transport intermodal) transitant entre l'Italie (Milan et Turin) et Charleroi sont venus s'ajouter quelque 1 200 UTI transportés de et vers la Tchéquie. Cette dernière liaison est temporairement à l'arrêt, mais devrait reprendre au dernier trimestre 2017. Au terminal, l'activité est facilitée par l'efficacité du personnel de la *SNCB* véritablement sensibilisé à l'enjeu que représente le transport intermodal. La société Lannutti expédie également

des UTI vers la Turquie via le terminal de Bettembourg et sa liaison ferroviaire vers Trieste où un transbordement sur navire de mer est réalisé.

Au terminal de **Liège Logistics Intermodal** à Bierset, la hausse de fréquence attendue en 2016, suite à la reprise du transporteur *TTS* par le groupe Jost, s'est réalisée. Avec 8 départs par semaine vers l'Italie, ce ne sont pas moins de 22 849 UTI qui ont voyagé par train. Soit une augmentation de 27 % ! Cela correspond à un trafic de 520 000 tonnes de marchandises en 2017.

On constate que, de plus en plus, ce ne sont pas des UTI qui sont chargées sur les wagons, mais bien des remorques entières ! D'où la nécessité d'un tracteur sur place pour positionner les remorques devant les wagons sur lesquels elles doivent être chargées.

Christian Charlier



Deschietter Logistique

15 005 EVP en 2016

↑ de 21 % par rapport à 2015
4 départs/semaine vers Anvers

Garocentre

7 318 EVP en 2016

↑ de 73 % par rapport à 2015
3 départs par semaine vers Anvers

Liège Container Terminal

52 613 EVP en 2016

↑ de 35 % par rapport à 2015
6 départs par semaine vers Anvers
et Rotterdam.

Euroports

5 116 EVP en 2016

↑ de 19 % par rapport à 2015
Liaison vers Anvers et Rotterdam

DP World Trilogiport

3 952 EVP en 2016

1^{ère} année de fonctionnement
Liaison vers Anvers et Rotterdam

**Terminal Containers Athus**

40 000 conteneurs en 2016
stable par rapport à 2015
8 trains par semaine avec le port d'Anvers

Centre logistique de Charleroi

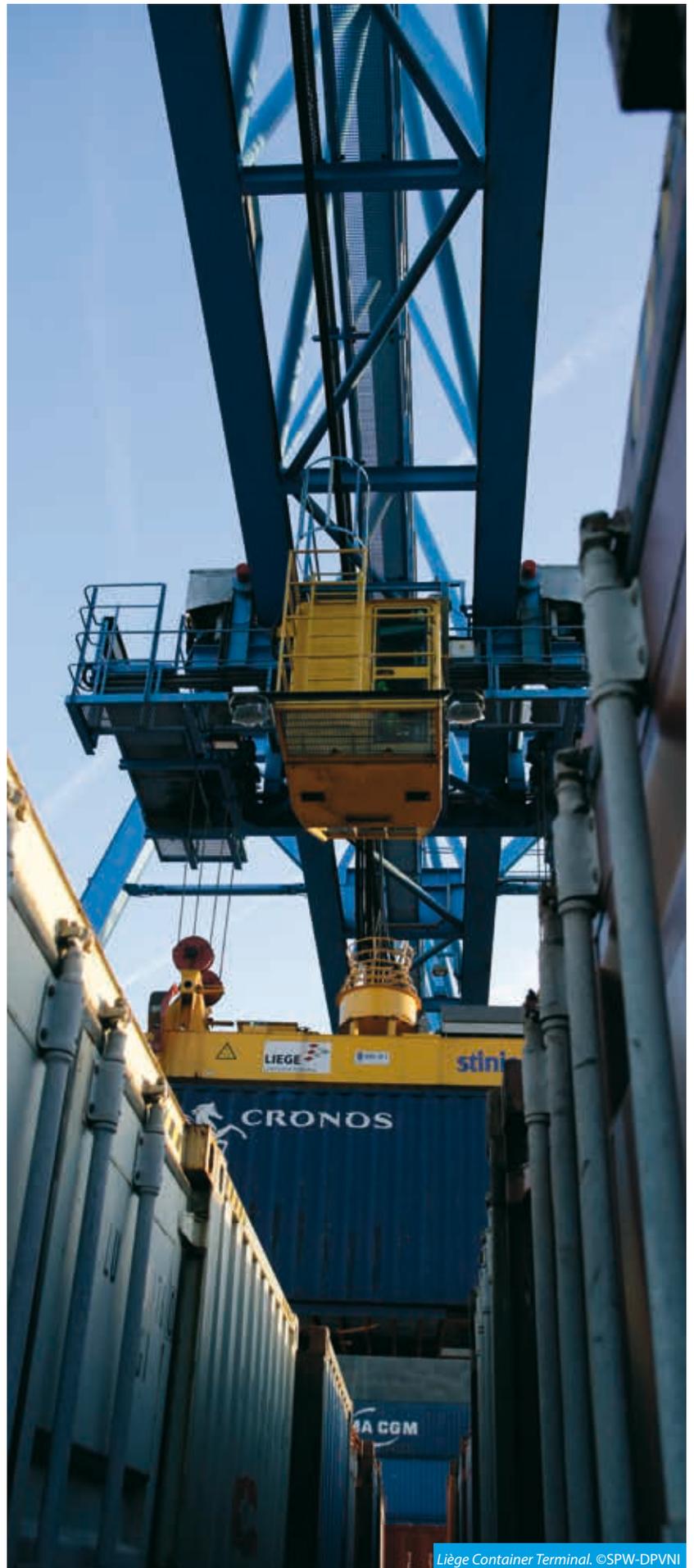
10 200 UTI en 2016

↑ de 41 % par rapport à 2015
5 départs par semaine vers l'Italie

Liège Logistics Intermodal (LLI)

22 849 UTI en 2016

↑ de 27 % par rapport à 2015
8 départs par semaine vers l'Italie



(Liège Container Terminal)

Un service et une performance exemplaires

La société **Liège Container Terminal (LCT)** basée au port de Renory sur la Meuse connaît ces dernières années une croissance soutenue. Un développement encore plus remarquable lorsqu'il est exprimé en pourcent : plus de 22 % en moyenne depuis 2011 !

Les petits plus !

Cette croissance est la résultante de plusieurs facteurs et repose principalement sur une équipe multilingue et expérimentée à la recherche de solutions pour les clients ou les armements.

LCT propose une panoplie de services : emballage, empotage ou dépotage de conteneurs, traction routière, dépôt et réparation des conteneurs, prestations en douane, *extended gate* de l'armement maritime MSC, etc. Une offre complète !

Équipements et implantation

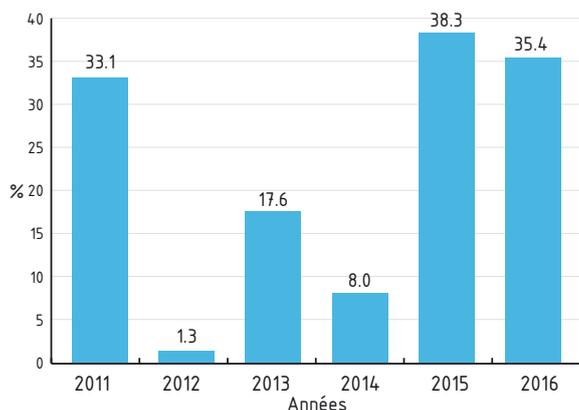
Le terminal a mené une politique d'extension et s'étend actuellement sur 4 hectares. Il s'est également doté d'un équipement des plus complets. Il comprend des halls de stockage (dont un avec température et hygrométrie contrôlées), d'emballage, d'empotage ou de dépotage de conteneurs. Mais il s'est muni aussi d'engins de manutention performants, tels que deux *reachstackers*, un charriot élévateur de conteneurs vides, un portique pour les manutentions portuaires complété depuis mi-2016 par une nouvelle grue portuaire. Celle-ci rend possible les manutentions simultanées de deux bateaux et se révèle à l'usage plus efficace que le portique.

Plus de 50 chauffeurs de camion locaux travaillent pour le terminal et effectuent les tractions routières dans une zone de chalandise qui s'étend, bien au-delà de nos frontières, aux Pays-Bas et en Allemagne, jusque Cologne et Trèves.

Les trois bateaux complétés par une barge assurent les navettes transportant les conteneurs entre Liège et les principaux ports maritimes proches : Anvers bien entendu mais également Rotterdam et si nécessaire Zeebrugge. L'un d'entre eux assure également une liaison entre Venlo et Liège, favorisant ainsi des déplacements de conteneurs vides.

Christian Charlier

TAUX DE CROISSANCE DU TRAFIC DE LCT



Nouvelle grue de manutention. ©SPW-DPVNI

(Le groupe Jost s'installe à Liège Trilogiport)

Le kangourou au bord de l'eau

Poursuivant sa politique d'expansion, le groupe Jost s'est lancé dans l'intermodalité.

La reprise de la société TTS de Bierset fin 2015 lui a donné accès au marché ferroviaire avec l'expédition d'unités de transport combiné vers l'Italie.

Le groupe Jost est l'un des principaux acteurs logistiques de Wallonie. Présent dans 10 pays, il emploie plus de 2 300 personnes et possède une flotte de 1 300 tracteurs et 3 000 remorques. En 2016, la société s'est intéressée à la zone logistique de Liège Trilogiport et a acquis la majorité des actions de DL Trilogiport, ce qui lui permet de disposer de 30 hectares de terrain sur le site. La construction d'un premier hall de 37 000 m² est planifiée et compterait déjà deux clients industriels. Dans cette première phase, il est question de la création d'une cinquantaine d'emplois. Le site devrait se développer pour atteindre dès le début de la prochaine décennie environ 180 000 m² d'entrepôts de stockage.

Ainsi, après avoir élargi son champ d'action vers le ferroviaire, l'implémentation du groupe Jost à Liège Trilogiport lui permet d'ajouter une nouvelle voie de diversification : le transport fluvial.

Christian Charlier



37 000 m²
d'entrepôt
en 2017

(Tempo Log)

Des tongs, des tongs, oui mais des brésiliennes...

La société Tempo Log implante un centre de distribution européen sur le site de Liège Trilogiport.

Tempo One est un prestataire de service soucieux de la performance de ses prestations logistiques et innovant dans la gestion et de la traçabilité des flux afin de garantir à ses clients la meilleure qualité de service possible.

Fort de plusieurs implantations en France, et une en Espagne, le groupe Tempo One a établi une filiale baptisée Tempo Log sur le site de Liège Trilogiport à Hermalle-sous-Argenteau. Tempo Log y accueille les produits de la société brésilienne Alpargatas, les stocke et les distribue en Europe. Depuis 1962, Alpargatas est spécialisée dans la fabrication de tongs utilisés à peu près dans toutes les stations balnéaires du monde, mais produit également depuis 2001 des chaussures de sport.

Le choix du site de Liège Trilogiport était une évidence de par son accès multimodal et son excellent positionnement géographique.

Dans un premier temps, le tout nouveau hall de distribution de 12 000 m² représente une dizaine d'emplois fixes, renforcés par une quarantaine de personnes complémentaires en période d'activité intense. Ce sont environ 200 à 250 conteneurs 40' qui arriveront désormais annuellement à Liège Trilogiport par voie fluviale.

Christian Charlier



12 000 m²
200 à 250
conteneurs
par an
10 emplois
à temps plein

(Plan pluriannuel d'investissements d'*Infrabel*)

La Wallonie menacée !

Rétroactes

En 2014, la Cellule ferroviaire du Service public de Wallonie avait déjà attiré l'attention¹ sur le Plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 (PPI) élaboré par *Infrabel*, le gestionnaire du réseau. Alors que des moyens importants étaient débloqués (presque 26 milliards d'euros sur l'ensemble du territoire belge), seulement 5 milliards étaient directement investis en Wallonie et seulement 62,2 millions d'euros pour 6 projets relatifs au transport de marchandises. L'analyse fine du PPI montrait encore que les investissements en Wallonie n'étaient même pas suffisants pour maintenir l'ensemble des lignes du réseau pour les 13 prochaines années. *Infrabel* décidait en outre de réduire le nombre d'appareils de voie de 30 % entre 2012 et 2025.

Le Gouvernement wallon avait réagi au PPI et s'était prononcé pour la sauvegarde de l'entièreté du réseau dans le cadre d'une enveloppe de 668 millions d'euros mise à disposition de la Wallonie par le pouvoir fédéral.

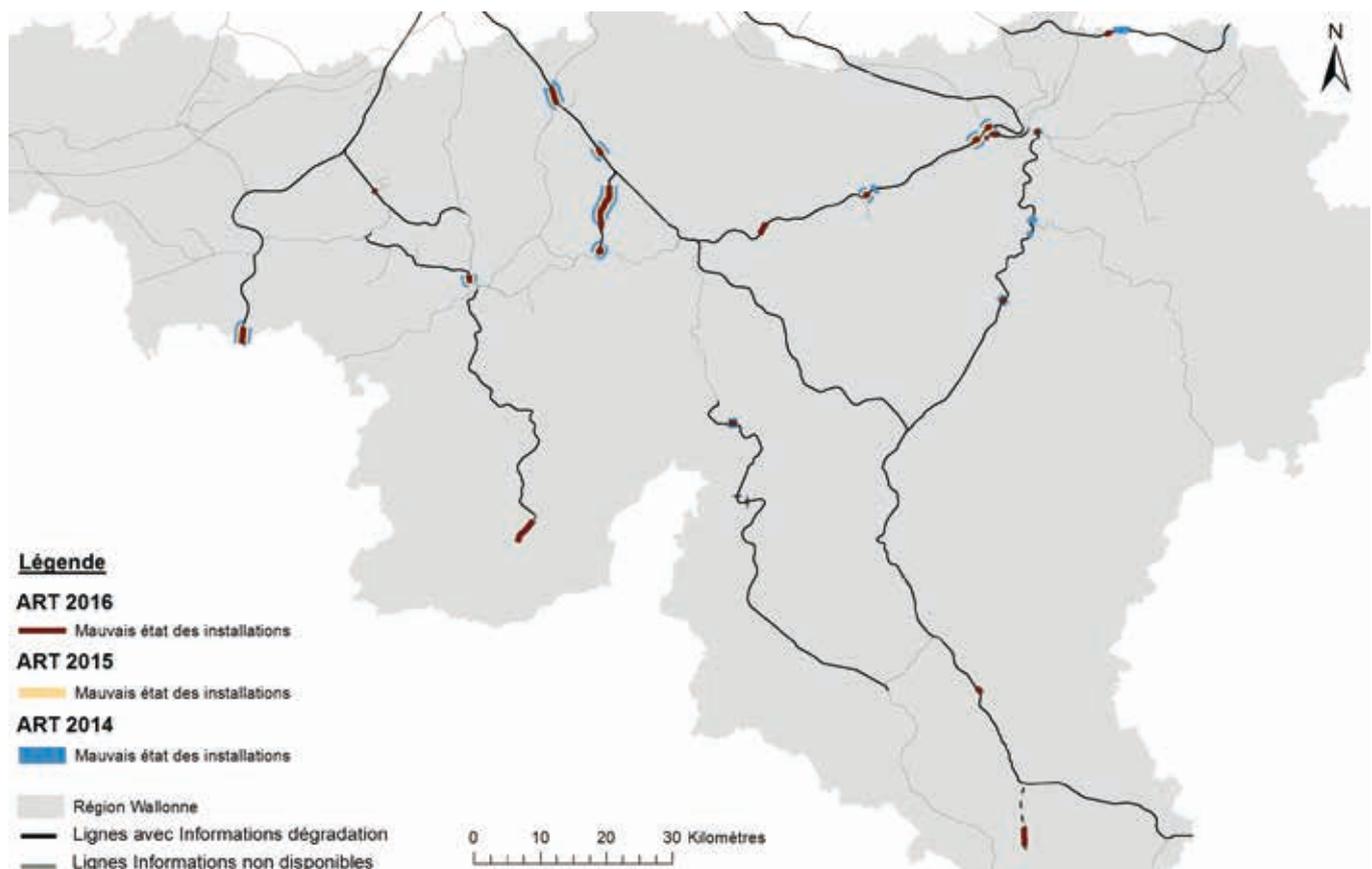
... et ensuite

En novembre 2014, le Conseil fédéral des ministres décidait d'une économie d'environ 3 milliards d'euros entre 2014 et 2019, soit une année complète en investissement et exploitation pour la *SNCB* et *Infrabel*. Parallèlement, la Wallonie assistait à la mise à voie unique d'un tronçon de 15 km sur l'important corridor de fret Mer du Nord-Méditerranée, à savoir la L144 - Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre, et à une augmentation du nombre d'« avis de ralentissement temporaire » (ART) suite à la dégradation du réseau.

Aujourd'hui, la Wallonie est confrontée à une perte de substance de plus en plus conséquente de son réseau (voir carte ci-dessous).

En outre, jusqu'à présent, il n'est plus question d'une enveloppe financière pour les projets prioritaires des Régions ou, du moins, pour la Wallonie.

LOCALISATION DES « AVIS DE RALENTISSEMENT TEMPORAIRE » (ART)



Dégradation du réseau ferroviaire wallon. ©SPW-Cellule ferroviaire

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

Que contient finalement le nouveau PPI d'*Infrabel* 2016-2020 ?

Le 20 février 2017, le Conseil d'administration approuvait son plan d'entreprise. Les économies à réaliser par *Infrabel* sont de l'ordre de 2,4 milliards d'euros. Les dotations sont en constante diminution jusqu'en 2019.

Ces économies impactent durement la Wallonie. En effet, n'ayant plus aucun projet pour étendre le réseau, seules des économies peuvent être réalisées dans l'entretien et la rationalisation de ce dernier. Compte tenu de l'insuffisance des moyens financiers, de nombreux travaux de renouvellement sont ainsi reportés et *Infrabel* ne peut éviter de nouveaux « avis de ralentissement temporaire ».

En outre, *Infrabel* annonce dès 2019 la mise à voie unique

de la L130a - Charleroi-Erquelines et met en garde sur le risque potentiel de mise hors service de certaines infrastructures car les retards seraient irrattrapables en cas de non augmentation des dotations après 2020.

À l'heure actuelle, le Gouvernement fédéral ne s'est pas encore prononcé sur le PPI. Il a en revanche établi les dotations annuelles et la répartition entre la *SNCB* et *Infrabel*. Il a également demandé à *Infrabel* de corriger son plan afin, entre autres, de lever les ART par un plus grand endettement. Les investissements sont donc aujourd'hui insuffisants pour assurer la pérennité du réseau et le risque est grand de voir notre réseau se réduire.

Daphné Wouters

Situation critique
pour le rail
en Wallonie



(Travaux à la gare de Kinkempois)

Un frein pour l'activité ferroviaire des opérateurs

La gare de formation de Kinkempois est sans aucun doute l'infrastructure la plus importante pour le fret ferroviaire de la région liégeoise. Ce site sert d'interface entre les opérations locales d'acheminement de trains vers et depuis les clients et le trafic de longue distance.

En travaux

Depuis quelques années, la gare de Kinkempois est en complète mutation suite à la construction du nouvel atelier de maintenance du matériel roulant. Afin d'assurer le bon fonctionnement de cet atelier, 11 voies sur les 33 doivent être transférées de l'activité fret à l'activité de maintenance. Actuellement, 5 voies ont été déjà retirées et la gare est proche de la saturation malgré les multiples solutions déployées. *Lineas* (anciennement *B Logistics*) occupe les faisceaux B et C, et le faisceau A doit être partagé entre *Lineas*, *SNCF Fret* et *DB Cargo*.

Distorsion entre besoins et investissements

Dès décembre, *Lineas* doit à nouveau céder des voies, obligeant l'opérateur à imaginer dès aujourd'hui des solutions sollicitant moins la gare de Kinkempois (trajet direct entre clients, pré-triage à Anvers et plus à Kinkempois, etc.).

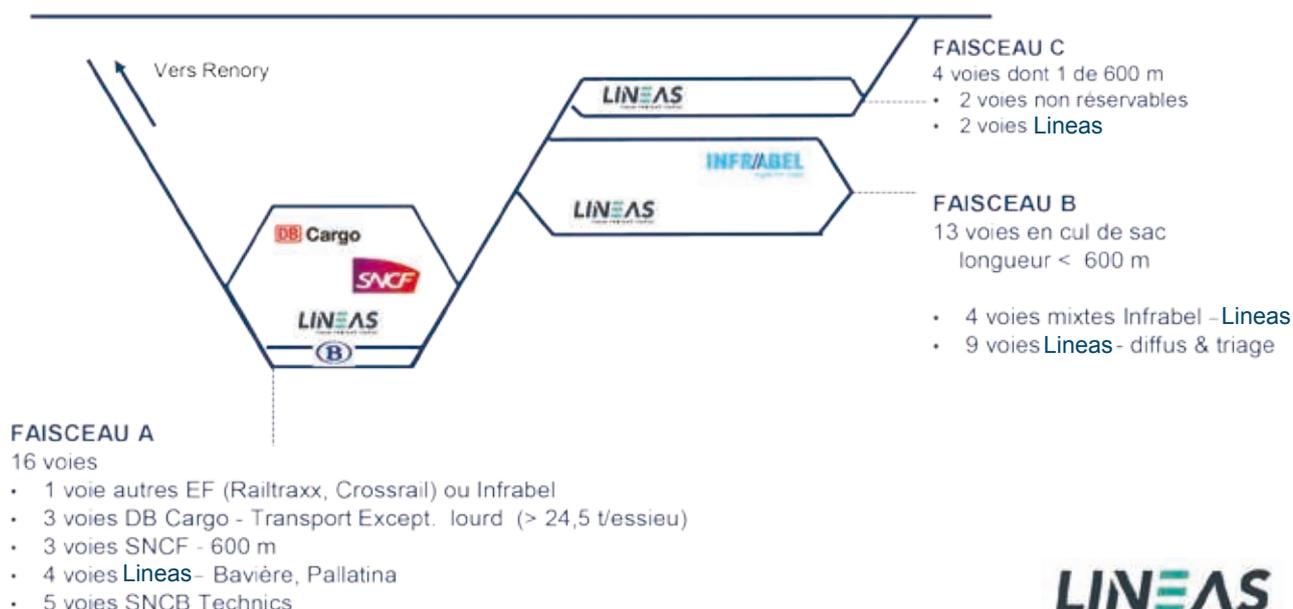
Avant les économies demandées à *Infrabel*¹, le plan directeur de la gare prenait en considération cette saturation et prévoyait la réalisation de 4 nouvelles voies longues dans le faisceau B et une voie en cul-de-sac pour garer les locomotives.

Mais aujourd'hui, *Infrabel* prévoit les travaux après 2020 ce qui rendra impossible l'exploitation de nouveaux trafics en gare de Kinkempois. Les discussions entre *Infrabel* et les opérateurs sont encore en cours pour tenter de trouver une solution.

La situation est d'autant plus préoccupante que les autres sites liégeois sont déjà utilisés : Visé par *CFL* et *Captrain*, Bressoux par *DB Cargo* et *Railtraxx*, Voroux par *Crossrail*.

Fabrice Piat

La gare de Kinkempois dès à présent saturée



Répartition des faisceaux à la gare de Kinkempois. ©Lineas

¹Voir article sur le Plan pluriannuel d'investissements pp. 36 et 37

(Permis accordé pour la carrière de Carmeuse à Hemptinne)

Une opportunité de taille pour le fret ferroviaire

Fin 2016, *Carmeuse* a obtenu un permis d'exploiter la carrière de Hemptinne située sur la commune de Florennes. Imaginé il y a plus de 20 ans, ce projet doit permettre de palier l'épuisement des gisements alimentant l'usine d'Aisemont, la principale unité de production de chaux de *Carmeuse* en Wallonie.

Le rail exigé !

Ce permis a été octroyé moyennant toute une série de conditions. Il est notamment demandé à *Carmeuse* d'utiliser obligatoirement le chemin de fer pour l'acheminement de la pierre entre Hemptinne et Aisemont.

Du côté d'Aisemont, l'usine est déjà raccordée au rail. Même si des projets de réaménagement de la gare d'Aisemont sont en cours de discussion, l'infrastructure actuelle permet déjà d'accueillir le nouveau flux.

Du côté d'Hemptinne, le futur site d'extraction est situé à proximité immédiate de l'ancienne ligne 136 entre Walcourt et Florennes. *Carmeuse* s'est engagé à réaliser des travaux importants pour rénover et entretenir les 3,1 km permettant de relier le réseau d'*Infrabel* au niveau de la ligne ferroviaire 132 Mariembourg - Charleroi.

Trafic de marchandises et pérennité

Le trafic ferroviaire prévu par *Carmeuse* est progressif dans le temps allant d'un train par jour les deux premières années d'exploitation, jusqu'à 8 trains par jour maximum à long terme. Cette perspective est non seulement une bonne nouvelle pour le fret ferroviaire, mais également pour les voyageurs de la ligne 132, qui voient par la même occasion leur ligne pérennisée par l'arrivée de ce nouveau trafic.

Ombre au tableau

Un recours a été déposé auprès du Conseil d'État par la commune de Florennes. Celui-ci n'empêche toutefois pas la mise en œuvre du permis concerné.

Fabrice Piat

À terme
jusqu'à 8 trains
par jour



Chargement d'un train. ©Carmeuse

(VLL - Éco-combi : les tests sont possibles depuis le 1^{er} janvier 2017)

Mais l'intermodalité est préservée...

Le Gouvernement wallon a donné son feu vert en 2016 à des expériences pilotes de véhicules plus longs et plus lourds (VLL) sur nos routes. Un projet bien encadré afin d'éviter des impacts négatifs !

VLL - Éco-combi ?

Les véhicules plus longs et plus lourds (VLL), parfois appelés éco-combis sont des combinaisons de véhicules qui peuvent mesurer jusqu'à 25,25 mètres de long (au lieu de 18,75 mètres) et avoir une masse totale jusqu'à 60 tonnes (au lieu de 44 tonnes maximum actuellement).

Avantages

Un gain environnemental, une économie financière et le désengorgement des routes, tels sont les arguments mis en avant, étant donné que deux VLL transportent la même quantité de marchandises que trois camions traditionnels.

Complémentarité des modes

Bien conscient de certains risques, le Gouvernement wallon a balisé de manière forte ce projet pilote de façon à ce qu'il n'y ait pas de concurrence possible avec le transport fluvial et ferroviaire. De plus, le transport d'unités intermodales via VLL n'est autorisé que pour les pré et post acheminements au départ de ou vers les terminaux multimodaux wallons. Un atout supplémentaire pour les acteurs de l'intermodalité en Wallonie.

En route donc !

Pierre Warnier

1 VLL
= 60 tonnes
= 25,25 m de long



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

(Viapass)**Le visage du péage routier belge**

Le 1^{er} avril 2016, la Belgique a instauré un péage routier pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Une décision qui a suscité de nombreux remous et inquiétudes. Après une année de fonctionnement, quels sont les enseignements à tirer ? Quelle est la position occupée par la Wallonie dans les péages ?

Entretien avec Johan Schoups, Administrateur général de Viapass¹.

Que peut-on dire de Viapass ?

La première grande originalité de *Viapass* est d'être une institution tri-régionale de droit public. Un modèle unique en Belgique. Sa mission principale est d'être le gestionnaire de l'environnement de péage. En particulier *Viapass* supervise la collecte des recettes du système auprès des fournisseurs de services *EETS*² et la redistribution des bénéfices aux Régions.

Le système géré par *Viapass* est une première en Europe à de nombreux égards et sert aujourd'hui de référence dans la définition des futurs standards européens.

Quelle est la place de la Wallonie dans le système ?

La particularité wallonne est d'avoir établi les péages comme une redevance d'usage du réseau, ce qui implique notamment qu'ils sont soumis à la TVA, mais aussi que les recettes sont directement affectées aux réseaux d'infrastructures tant routier que fluvial.

Le réseau wallon soumis à péage représente 2 250 kilomètres contre 2 136 kilomètres en Flandre. Sur un total de 700 000 utilisateurs, les 126 000 utilisateurs belges représentent une moyenne de 46 % des recettes du système. Les Pays-Bas et la Pologne rapportent respectivement 11 % et 9 %.

En Wallonie, la proportion d'utilisateurs étrangers est légèrement supérieure. Ce sont donc près de 60 % des recettes wallonnes qui sont générées par des prestataires non belges.

Les recettes mensuelles moyennes pour la Wallonie sont de l'ordre de 19 à 20 millions d'euros. Au total, après une année complète

de fonctionnement, la Wallonie perçoit donc plus de 232 millions d'euros. La Belgique encaisse plus de 650 millions.

Le péage induit-il un changement de comportement chez les utilisateurs ?

Le phénomène le plus marquant qui puisse être associé au péage est... environnemental ! On observe l'accélération du renouvellement de la flotte avec la mise sur le marché d'un nombre croissant de véhicules Euro 6 qui représentent déjà presque 36 % du parc répertorié. 79 % des trajets sont réalisés par des camions de classe euro 5 ou 6.

Quel avenir à court terme pour le système ?

Il faut pointer quelques évolutions clairement identifiées :

- les ajustements en cours sur le réseau wallon (33 kilomètres ajoutés) ;
- l'indexation des tarifs en Flandre et à Bruxelles, **la Wallonie ayant fait le choix de ne pas indexer ses tarifs** pour l'instant ;
- un tarif différencié pour les camions aux normes euro 5 et euro 6 à partir du premier janvier 2018 ;
- l'arrivée probable de deux nouveaux fournisseurs dans le système dès cette année.

En guise de conclusion ?

Le système de péage belge a su s'adapter et faire ses preuves tout au long de sa première année d'existence. Il est désormais robuste, fiable et même exemplaire au niveau européen.

Propos recueillis par Pascal Moens



¹Informations complètes sur *Viapass* et données chiffrées disponibles sur <http://www.viapass.be/>

²*EETS-European Electronic Toll Service* = SET-Service européen de télépéage.



(Statistiques)

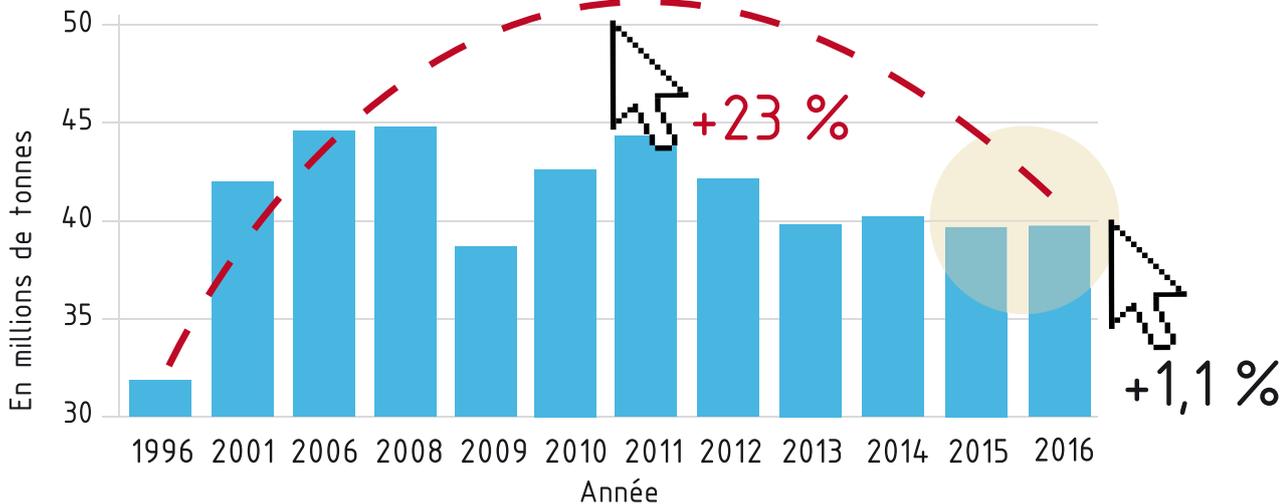


(Le transport fluvial de marchandises en Wallonie)

2016 renoue avec la croissance !

Le tonnage fluvial de marchandises transportées en Wallonie s'élève à 39,5 millions de tonnes pour l'année 2016, soit une augmentation de 1,1 % par rapport à 2015. Le nombre de conteneurs transbordés est de 84 000 EVP, soit une croissance de 40 % par rapport à 2015 !

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



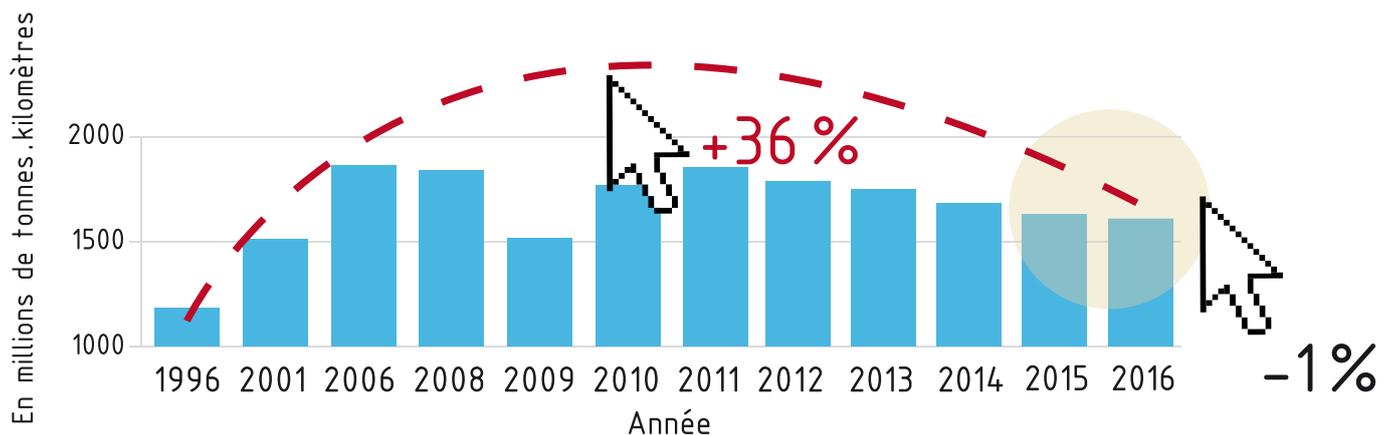
Un premier semestre en recul et le second nettement positif !

Après plusieurs années de baisse (- 5,4 % en 2012 ; - 4,7 % en 2013 ; - 2,8 % en 2015), le transport fluvial se stabilise à 39,5 millions de tonnes (+ 1,1 %).

En prolongement du mauvais second semestre 2015 (- 8,6 %), le premier semestre 2016 affiche également une baisse de 3,9 %. Par contre, le second semestre 2016 enregistre une croissance de 6,6 % !

L'année 2016 est essentiellement marquée par une augmentation (la première depuis 2010) des importations de 540 000 tonnes par rapport à 2015, et par une forte croissance des transbordements de conteneurs en Wallonie (+ 40 %).

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



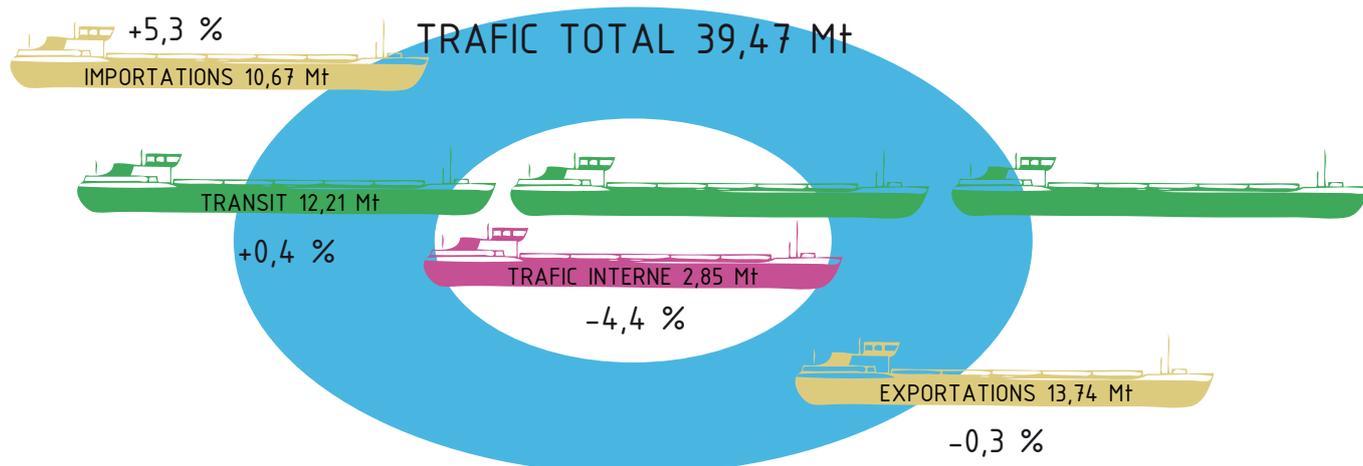
3 provinces sur 4 en baisse

L'année 2016 est la cinquième année consécutive de baisse pour le trafic wallon de marchandises qui atteint 1 610 millions de tonnes.kilomètres, soit une diminution de 1 % par rapport à 2015. Les provinces de Namur, du Hainaut et du Brabant wallon enregistrent une baisse de 4 %, de 3,4 %, et de 1,8 %. Seule la province de Liège progresse de 1,8 %.

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

50 % pour la province de Liège, 33 % pour la province du Hainaut, 16 % pour la province de Namur et 1 % pour la province du Brabant wallon.

BILAN GLOBAL DU TRAFIC FLUVIAL EN WALLONIE EN 2016

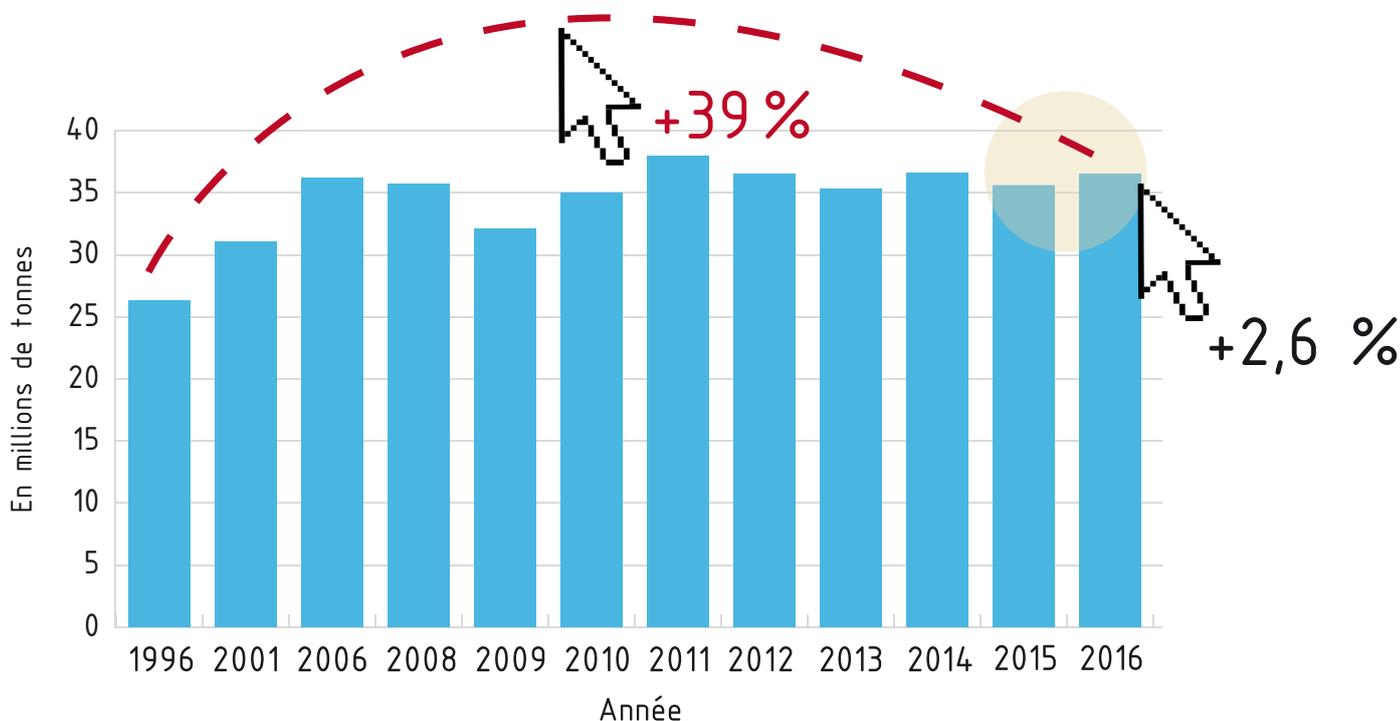
**Les importations en hausse et un trafic de transit record**

En 2016, on constate une importante progression des importations wallonnes, + 5,3 % par rapport à 2015. C'est la première augmentation des importations depuis 2010 !

Les exportations sont stables alors que le trafic interne connaît une troisième année consécutive de baisse avec une diminution de 4,4 % par rapport à 2015.

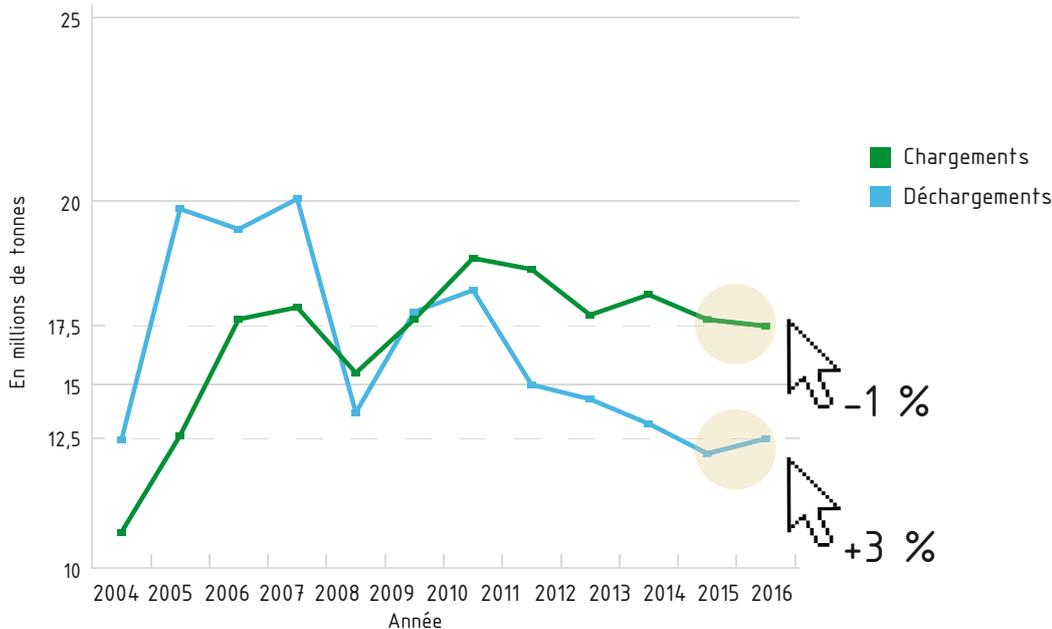
Il faut également noter le **nouveau record historique**, après ceux de 2014 et 2015, du trafic de transit avec 12,21 millions de tonnes en 2016.

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

**2016, une excellente année ?**

En examinant cette évolution des tonnages transportés (sauf ceux essentiellement liés à la sidérurgie à chaud wallonne, à savoir les minerais et les combustibles solides), on constate que 2016 n'est pas loin d'être la deuxième meilleure année absolue, derrière l'année 2011. Notons que le transport fluvial de minerais et de combustibles solides cumulés représente moins de 3 millions de tonnes en 2016 pour plus de 10,5 millions de tonnes en 2004 !

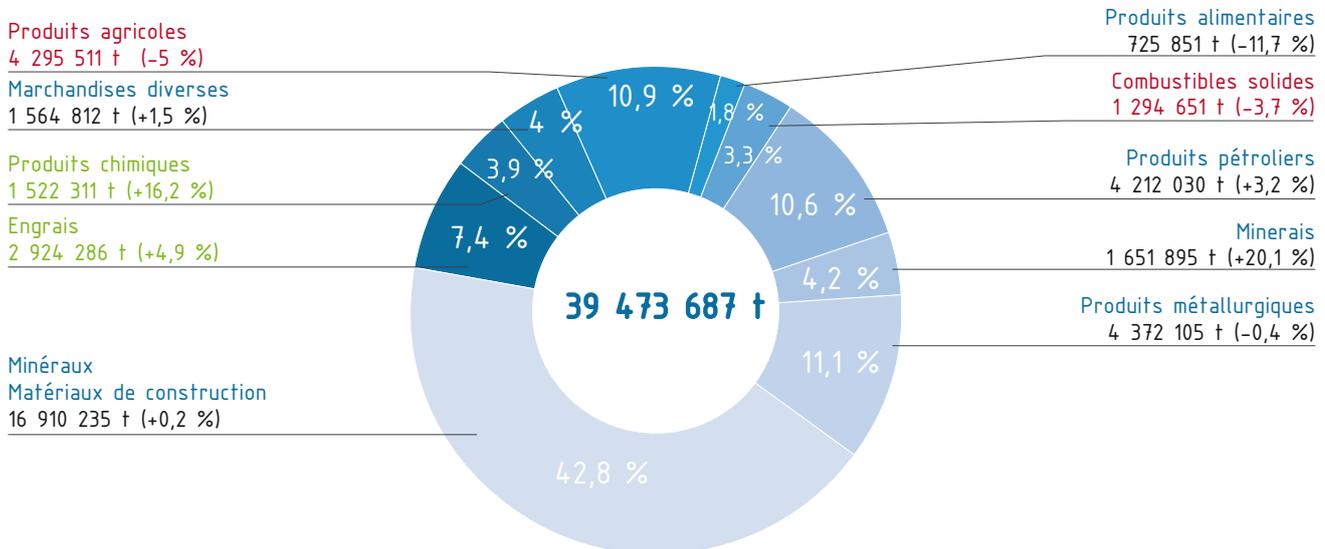
ÉVOLUTION DES CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS DUS AU TRANSPORT FLUVIAL EN WALLONIE (EN MILLIONS DE TONNES)

**Les déchargements repartent à la hausse**

Après quatre années consécutives de baisse, les déchargements sont en hausse de 3 % en 2016. L'écart entre les chargements et les déchargements s'est réduit à 3 millions de tonnes en 2016, contre 3,6 millions de tonnes en 2015, soit une diminution de 16 %.

Entre 1996 et 2016, les chargements en Wallonie ont progressé de 51 %, alors que les déchargements ont augmenté de 0,3 % sur la même période.

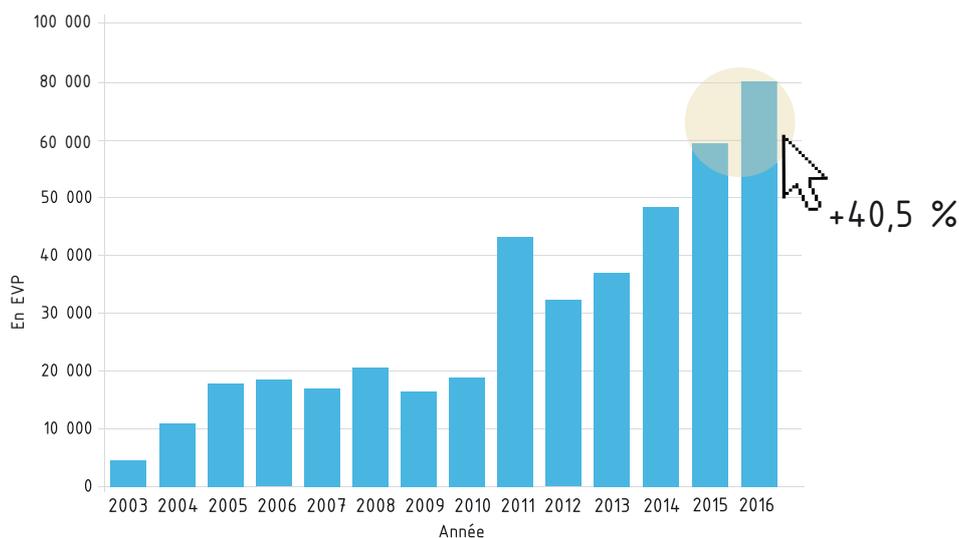
RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE POUR L'ANNÉE 2016 (EN TONNES)

**Les combustibles solides (1,29 Mt) au plus bas et les produits chimiques en hausse (+ 16 %)**

C'est la quatrième année consécutive de baisse pour le trafic de combustibles solides, avec une diminution de 3,7 % par rapport à 2015. Par contre, après cinq années de baisse, les produits chimiques rebondissent et atteignent 1,5 millions de tonnes.

Avec 4,3 millions de tonnes transportées en 2016 et une diminution de 5 % par rapport à 2015, les produits agricoles ne constituent plus que la troisième catégorie de marchandises transportées en Wallonie (10,9 %). Les minéraux et matériaux de construction restent la première catégorie (42,8 %) tandis que la deuxième place est occupée par les produits métallurgiques (11,1 %).

Notons également une progression importante du trafic de minerais en 2016 (+ 20 %). Elle est principalement due à l'activité de transit de minerais en Wallonie.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP¹ TRANSBORDÉS DE OU VERS LA VOIE D'EAU EN WALLONIE**Conteneurs : nouvelle progression importante**

Le nombre d'EVP (équivalent vingt pieds) transbordés de ou vers la voie d'eau depuis un terminal wallon s'élève à 84 004 EVP en 2016, soit une progression de plus de 40 % par rapport à 2015.

Cette progression consolide celle de 22 % enregistrée en 2015 et celle de 31 % en 2014.

En terme absolu, l'augmentation de 2016 concerne principalement le terminal de *Liege Container Terminal (Renory)*, qui est passé de 38 865 EVP en 2015 à 52 613 EVP en 2016, soit une augmentation de 35 %.

Les terminaux de Ghlin (*Deschieter Logistique*) et de Monsin (*Euroports Inland Terminals*) progressent de 21 % et de 19 %, alors que le *Liège Trilogiport (DP World Liège)* a accueilli ses premiers conteneurs en 2016.

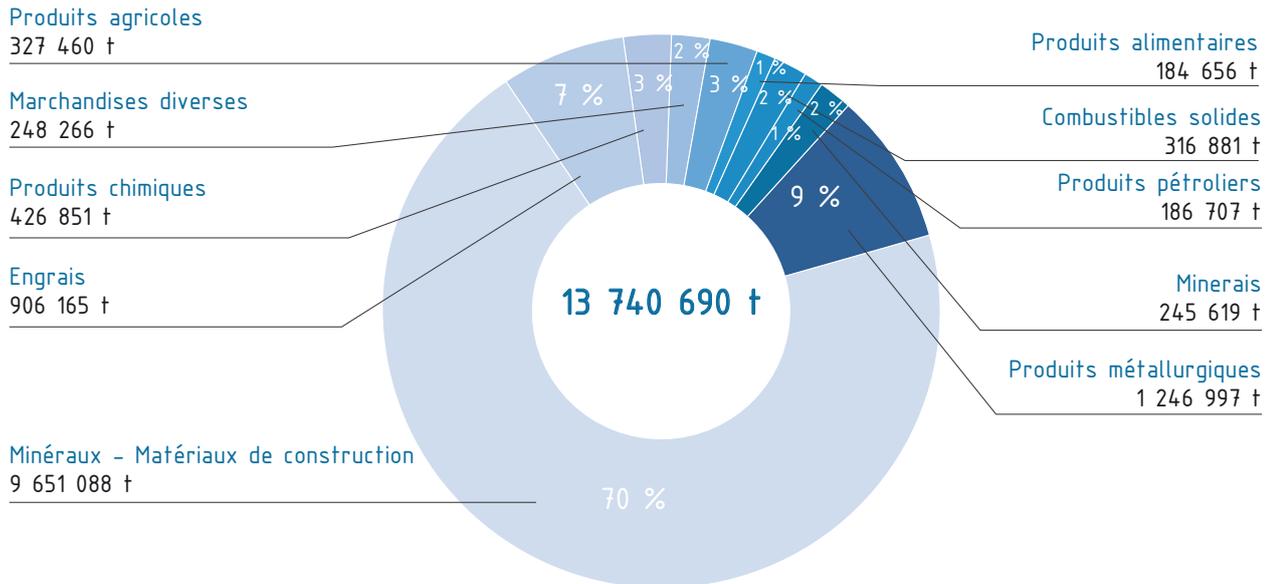
Mention spéciale au terminal de *Garocentre à La Louvière (Duferco Logistique)* qui enregistre une croissance de 73 % en 2016.



Les produits chimiques en progression en 2016. ©SPW-DPVNI

¹EVP : équivalent vingt pieds

RÉPARTITION DES EXPORTATIONS WALLONNES EN 2016.



La Flandre est à nouveau notre premier « client »

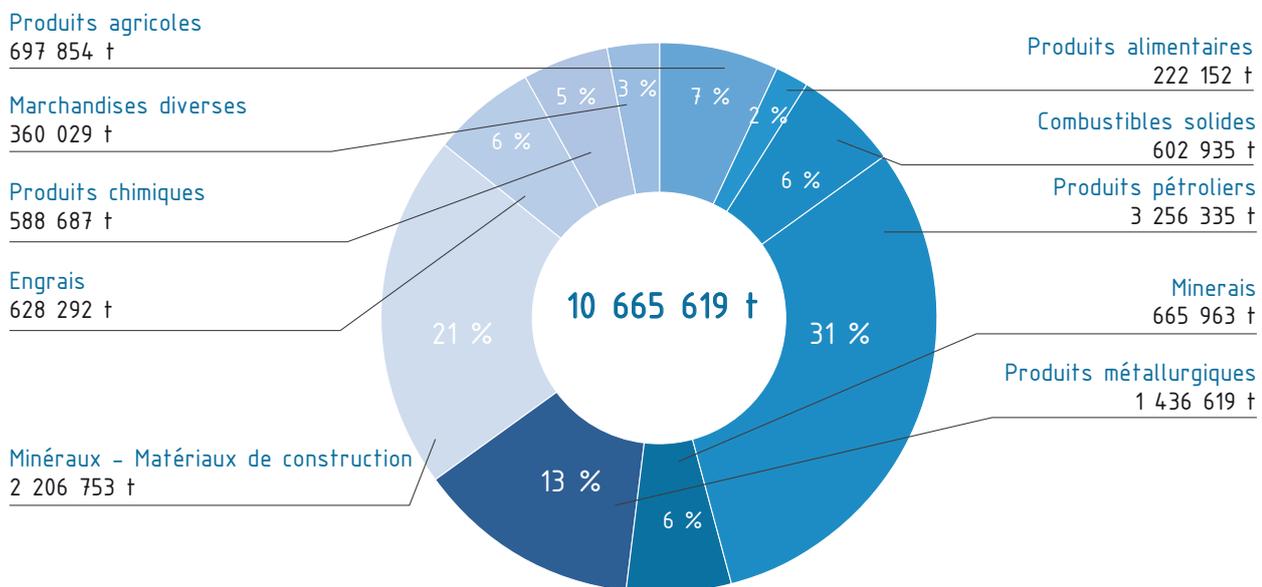
Les minéraux et matériaux de construction (principalement le secteur carrier) représentent plus de 70 % des exportations wallonnes !

Les principales destinations de nos exportations sont la Flandre (6,5 Mt, soit 47,5 %), les Pays-Bas (5,8 Mt, soit 42 %), l'Allemagne (0,55 Mt, soit 4 %), et la France (0,44 Mt, soit 3,2 %). La Flandre redevient notre premier client en 2016 alors que les Pays-Bas l'étaient en 2015 et 2014.

L'origine de nos exportations est la suivante :

38 % (5,3 Mt) pour la province de Liège, 35 % (4,8 Mt) pour la province du Hainaut, 25 % (3,4 Mt) pour la province de Namur et 2 % (0,3 Mt) pour la province du Brabant wallon.

RÉPARTITION DES IMPORTATIONS WALLONNES EN 2016.



Les Pays-Bas sont notre premier « fournisseur »

Les principales origines des importations wallonnes sont les Pays-Bas (5,5 Mt, soit 52 %), la Flandre (3,7 Mt, soit 35 %), l'Allemagne (0,82 Mt, soit 8 %) et la France (0,6 Mt, soit 4,5 %).

La destination de nos importations est la suivante :

65 % (6,9 Mt) pour la province de Liège, 26 % (2,8 Mt) pour la province du Hainaut, 8 % (0,8 Mt) pour la province de Namur et 1 % (0,1 Mt) pour la province du Brabant wallon.

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



Des progressions essentiellement en province de Liège, Ivoz-Ramet en tête

L'écluse d'Ivoz-Ramet est à nouveau l'écluse la plus fréquentée en Wallonie (en 2015, l'écluse de Lanaye s'était classée première) avec un tonnage de 11,6 Mt, soit l'équivalent d'un charroi **d'environ 500 000 camions par an !**

COMPARAISON AVEC LES GESTIONNAIRES VOISINS

Gestionnaires de réseau	Km de voies navigables	Tonnage 2016 (Mt)	Variation 2016 / 2015
Service public de Wallonie	450	39,47	+ 1,1 %
De Vlaamse Waterweg nv (Flandre)	1 076	70,5	+ 4,5 %
Voies navigables de France	5 110	52,7	- 1,1 %
Rijkswaterstaat (Pays-Bas)	6 104	367	+ 2 %
Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Allemagne)	7 467	219,6	- 0,8 %



Les matériaux de construction restent la 1^{ère} catégorie de marchandises en Wallonie. ©SPW-DPVNI

An aerial photograph showing a wide river flowing through a landscape. On the left bank, there is a residential area with houses and a large industrial or municipal facility with several circular tanks. On the right bank, there is a large, flat, open area, possibly a construction site or a large field, with a white structure. In the foreground, there are several large industrial buildings with brown roofs and a road with a roundabout. The text "(Ports autonomes wallons)" is overlaid in the center of the image.

(Ports autonomes wallons)



©JL Deru - photo-daylight.com - Greisch

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

Des projets, des investissements et la croissance du fluvial

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest, doté d'une structure à capital mixte privé/public, opère le long de 176 kilomètres de voies navigables, à savoir le canal du Centre, le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal Charleroi-Bruxelles, le canal Pommerœul-Condé, la Lys mitoyenne ainsi que l'Escaut. En 2016, le PACO enregistre un tonnage fluvial de 6,5 millions de tonnes, soit une progression de 9 % par rapport à 2015.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2016

Plateforme bimodale de Vaulx (Tournai)

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

Les travaux de fermeture des boxes se sont terminés en mars 2017. Budget : 1 million d'euros (80 % SPW et 20 % PACO).

Familleureux

Le PACO a construit un appontement pour le chargement de petits et moyens bateaux (maximum 600 tonnes), pour le concessionnaire Roosens Bétons. Cet appontement sert notamment pour transborder des palettes.

Budget : environ 200 000 euros.

Darse sud de Ghlin

Une zone d'une superficie de 1,8 hectare a été défrichée et aménagée à côté de la darse sud de Ghlin. La commercialisation de ce nouvel espace démarre en 2017.

Travaux d'infrastructures en cours

Zone portuaire de Ghlin-Baudour sud

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest réalise une extension de cette zone portuaire pour le stockage de conteneurs. Grâce au concours de l'intercommunale de développement économique *Idea*, cette zone bénéficiera d'un raccordement ferroviaire et deviendra ainsi trimodale. La réalisation de projet se ventile sur les années 2017 et 2018. La commercialisation du terminal débutera en 2017.

Budget : 3,7 millions d'euros, dans le cadre du programme *Feder*.

Zone portuaire de la Hurtrie à Péruwelz

Une zone de stockage de 5 629 m² est en construction en arrière quai pour le concessionnaire *TRBA*. Elle devrait être

terminée en 2018.

Budget : environ 2 millions d'euros (80 % SPW et 20 % PACO).

Zone portuaire Agriport de Pecq

Le PACO développe une zone portuaire dédiée à l'activité agro-alimentaire. La 1^{ère} phase a été réalisée en 2015 avec la construction d'un nouveau quai de 240 mètres de longueur (SPW). La seconde phase prévoit pour fin 2018 l'allongement du quai existant à 254 mètres de longueur et la construction d'une arrière zone de quai de 38 150 m² pour le concessionnaire *Agriport SA* de Pecq. Les entreprises *Cosucra SA*, *Escaut Silos SA*, *Huilerie Vandeputte SA* et *Sodemaf* financeront les halls et silos de stockage.

Budget : 7,35 millions d'euros (40 % *Feder* et 60 % SPW).

Travaux d'infrastructures en projet

Zone portuaire du pont Rouge à Comines-Warneton

Le PACO projette la construction d'un quai de 235 mètres de longueur, d'une dalle d'arrière quai d'environ 14 000 m² et d'une voirie d'accès (délai de réalisation : 2019).

Budget : 3,4 millions d'euros (40 % *Feder* et 60 % SPW).

What else ?

Le PACO souhaite développer le transport ferroviaire sur ses plateformes, en collaboration avec l'opérateur ferroviaire de proximité *Planisfer*.

Trafic de conteneurs en forte hausse

Le nombre d'EVP (équivalent vingt pieds) transbordés vers la voie d'eau à *Garocentre* et à Ghlin s'élève à 22 323 EVP pour l'année 2016, soit une progression de 29 % par rapport à 2015.



Le PACO en quelques chiffres :

- 50 hectares et 20 km de quai ;
- 5 darses ;
- 2 plateformes trimodales : *Garocentre* et Ghlin (courant 2017) ;
- 1 plateforme bimodale : Vaulx ;
- 22 323 EVP en 2016 (+ 29 %) ;
- tonnage voie d'eau : 6 496 108 tonnes en 2016 (+ 9 %) ;
- tonnage eau-route : 6 629 168 tonnes (+ 9 %)

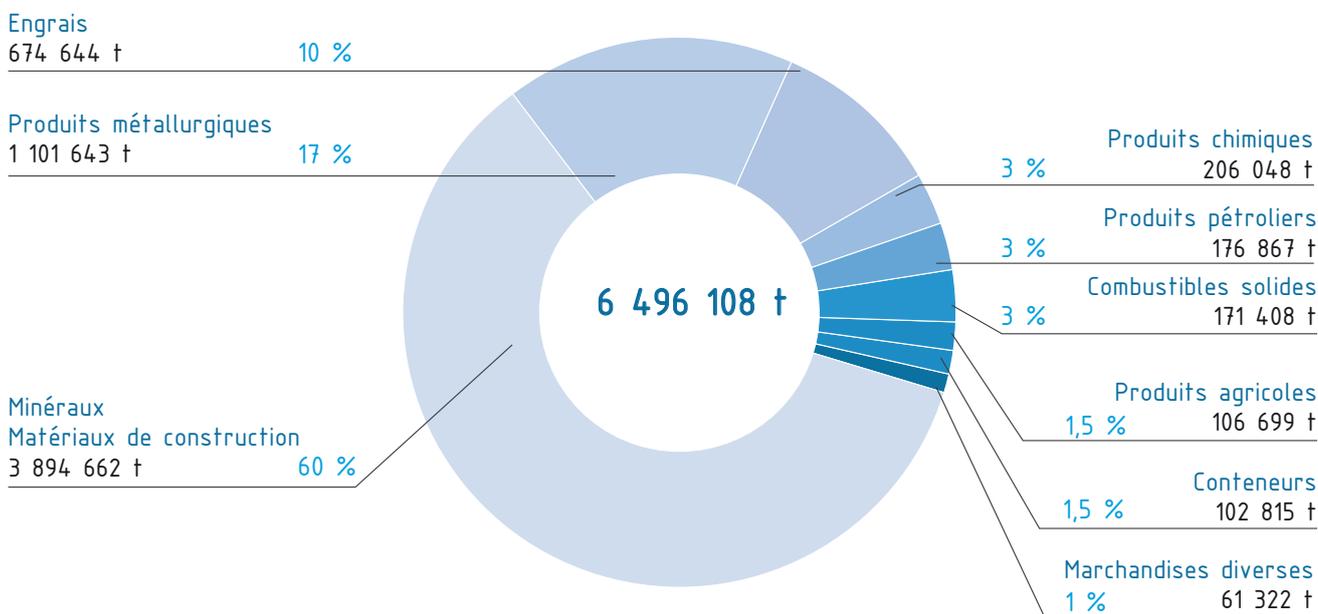
Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO)

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

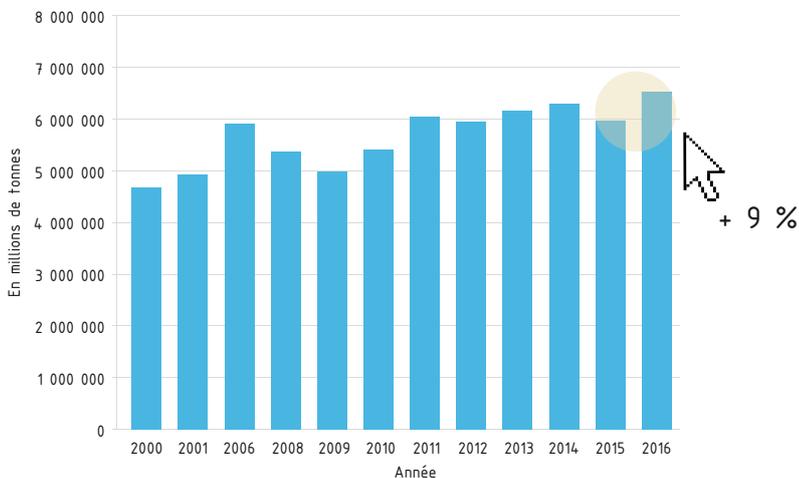


Appontement à Familleureux. © PACO

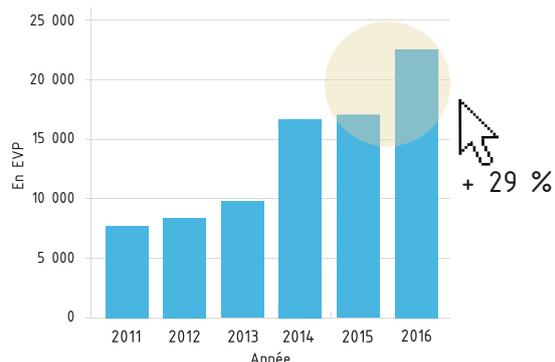
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2016



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO



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



(Le Port autonome de Charleroi)

Des projets portuaires et urbains

Le Port autonome de Charleroi compte 29 zones portuaires réparties sur 30 kilomètres de voie d'eau, le long de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles. En 2016, le trafic fluvial du PAC atteint 1 365 452 tonnes, soit une diminution de plus de 11 % par rapport à 2015.

Travaux d'infrastructures en projet :

Zone portuaire de Courcelles-Motte

Réalisation d'une nouvelle voirie interne et d'une aire de stationnement pour la concession Keyser.

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

Zone portuaire de Couillet (anciennement TRB)

Aménagement d'une aire de stockage extérieure simplifiant la circulation des camions sur le site pour la concession Euroports.

Budget estimé : 1 200 000 euros (20 % PAC et 80 % SPW).

Zone portuaire des ex. AMS à Marchienne-au-Pont

Aménagement d'une voirie et d'un pont permettant de désenclaver la rive droite de la Sambre, en amont de Marchienne-au-Pont. Valorisation d'un nouveau site de 40 hectares par l'aménagement d'un quai comprenant une dalle de chargement/déchargement.

Budget estimé : 6 000 000 d'euros pour le pont et 3 000 000 d'euros pour le quai (40 % Feder et 60 % SPW).

Développements urbains

Aménagement des quais dans la traversée de Charleroi en rive droite

Le projet d'aménagement des quais vise à rabaisser légèrement les quais actuels et remonter quelque peu

le niveau du halage pour transformer l'ensemble, en un véritable espace public harmonieux.

Budget estimé : 5 500 000 d'euros (40 % Feder et 60 % SPW).

Marina

La Marina a pour objectif de développer, au cœur de Charleroi, une vie « sur et autour » de l'eau. Le site, côtoyant la liaison piétonne entre le centre historique et les périphéries, doit permettre de faciliter les échanges pour les modes doux. De plus, cet aménagement s'inscrit dans la prolongation du parc de la Haute Sambre et des grands paysages (industriels et terils) du patrimoine de Charleroi.

What else ?

Amélioration environnementale

Depuis 4 ans, le PAC développe des actions en faveur de l'amélioration environnementale et paysagère de ses sites portuaires. À travers une gestion écologique des espaces non concédables et des aménagements paysagers visant à renforcer la biodiversité des sites, le port de Charleroi conjugue performance et respect de l'environnement.



Quai de chargement de Landelies. ©Calcaires de la Sambre



Déchargement dans la nouvelle darse de Farciennes. ©SPW-DPVNI



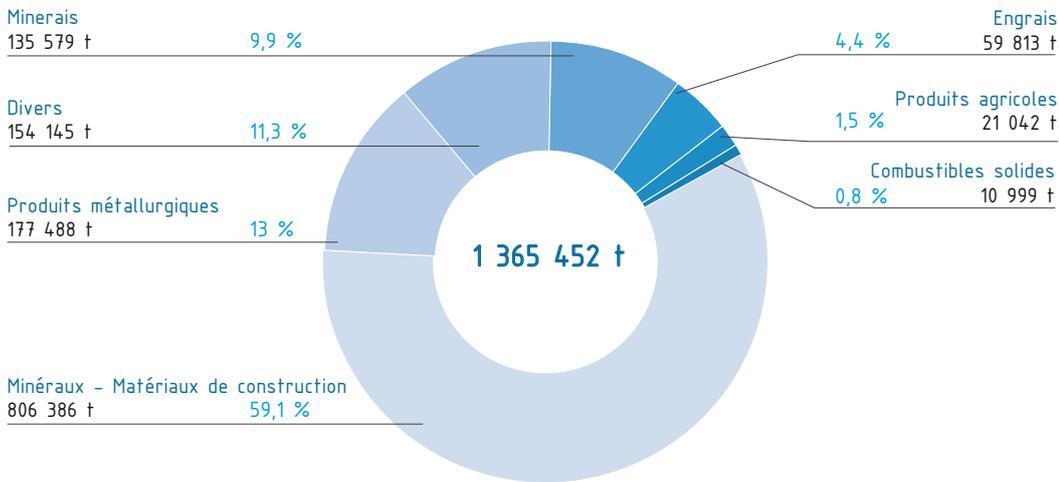
Le PAC en quelques chiffres :

- 29 zones portuaires et 8 km de quai ;
- 452 hectares ;
- 3 darses, 1 tire à terre ;
- 1 plateforme multimodale : *Centre logistique de Charleroi (CLC)* 10 200 unités intermodales en 2016 ;
- tonnage voie d'eau : 1,36 millions de tonnes en 2016 (-11 %) ;
- tonnage eau-rail-route : 4,89 millions de tonnes en 2016 (-3,5 %).

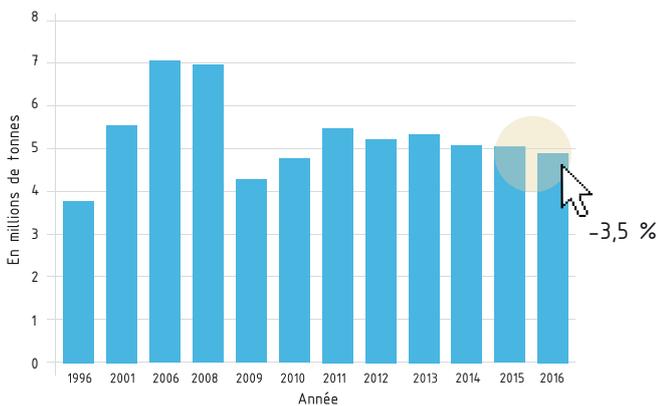
Port autonome de Charleroi (PAC)
 Directeur : Dirk De Smet
 Rue de Marcinelle, 31
 B-6000 Charleroi
 Tél. : +32 (0)71 31 96 33
 Fax : +32 (0)71 32 44 57
 Mél : info@charleroi.portautonome.be
 www.charleroi.portautonome.be

Chargement de céréales à Farciennes. ©SPW-DPVNI

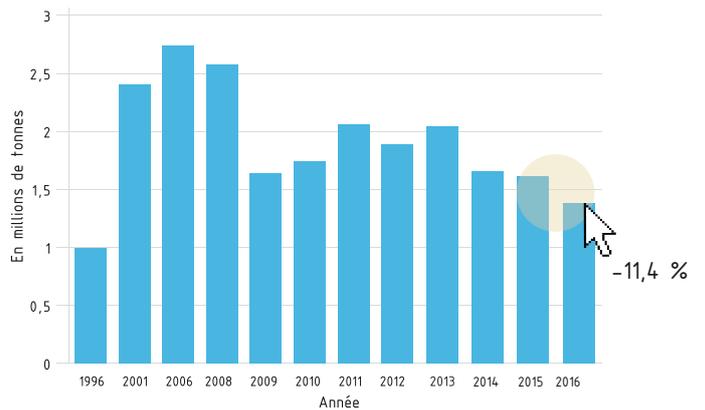
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2016



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



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC



(Le Port autonome de Liège)

Les tonnages fluvial et global progressent et *Liège Trilogiport* démarre !

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 2016 un trafic fluvial de 15 460 835 tonnes (+ 6 %) et une croissance significative du trafic de conteneurs avec 56 862 EVP manutentionnés (+ 40 %).

Travaux d'infrastructures réalisés en 2016

Divers travaux sur certaines zones portuaires (réparations d'avales, modifications de bollards, travaux électriques, installation de pylônes d'éclairage public, réfection des quais, aménagements de merlons, etc.) totalisent en 2016 un montant global de 970 000 euros (htva) pris en charge par le Port autonome de Liège.

Travaux d'infrastructures en projet

Divers travaux sur certaines zones portuaires (réfections de quais et travaux électriques, essentiellement) sont prévus au budget 2017 et représentent un montant global de 1 650 000 euros (htva) pris en charge par le Port autonome de Liège. Un subside sera sollicité auprès du Service public de Wallonie.

Développement commercial

Liège Trilogiport

Tempo Log Belgium, filiale du prestataire logistique français *Tempo One*, est le premier occupant du premier hall de la zone logistique de la plateforme multimodale *Liège Trilogiport*. Il occupera, par étapes, un bâtiment de 23 000 m² en vue d'y réaliser la logistique d'*Alpargatas*, le groupe brésilien qui produit les tongs *Havaianas*.

Le groupe Jost a repris la majorité des parts dans le capital de *D.L. Trilogiport Belgium* qui gère 30 hectares de terrains dans la zone logistique.

DP World Liège a accueilli ses premiers conteneurs sur le terminal en 2016 !

Port de Chertal

Le port de Chertal (situé en rive droite du canal Albert à l'entrée de la zone de Chertal) a été remis officiellement en gestion au Port autonome de Liège.

Port de Wandre

Gilops Group, société de stockage de produits pétroliers située le long de la Meuse à Wandre, a investi dans une cuve de stockage *Apetra* (réserve stratégique de l'État).

Nouveaux trafics fluviaux

Il faut noter en 2016, le lancement des travaux d'évacuation par la voie d'eau de 2,3 millions de tonnes de cendres volantes du terril du Hénâ (à Flémalle) vers des cimenteries. Ces travaux prendront plus de dix ans.

What else ?

L'expérience des projets européens *Dipcity* et *Connecting Citizen Ports 21* étant très concluante et utile, il a été décidé de poursuivre l'expérience en proposant un projet basé sur les différents types de services qui peuvent être offerts par les ports intérieurs situés en zone urbaine. Ce projet appelé *Ipson* pour *Inland Port Service Station* est élargi à d'autres partenaires européens (14 au total).



Le PAL en quelques chiffres :

- 33 zones portuaires et 26 km de quai ;
- 382 hectares ;
- 3 darses (darse couverte incluse) ;
- 4 plateformes multimodales (Semeries, Renory, Monsin et *Liège Trilogiport*) ;
- 56 862 EVP (+ 40 %) manutentionnés (voie d'eau) en 2016 ;
- tonnage voie d'eau : 15 460 835 tonnes en 2016 (+ 6 %) ;
- tonnage eau-rail-route : 20 527 456 tonnes en 2016, (+ 3 %) ;

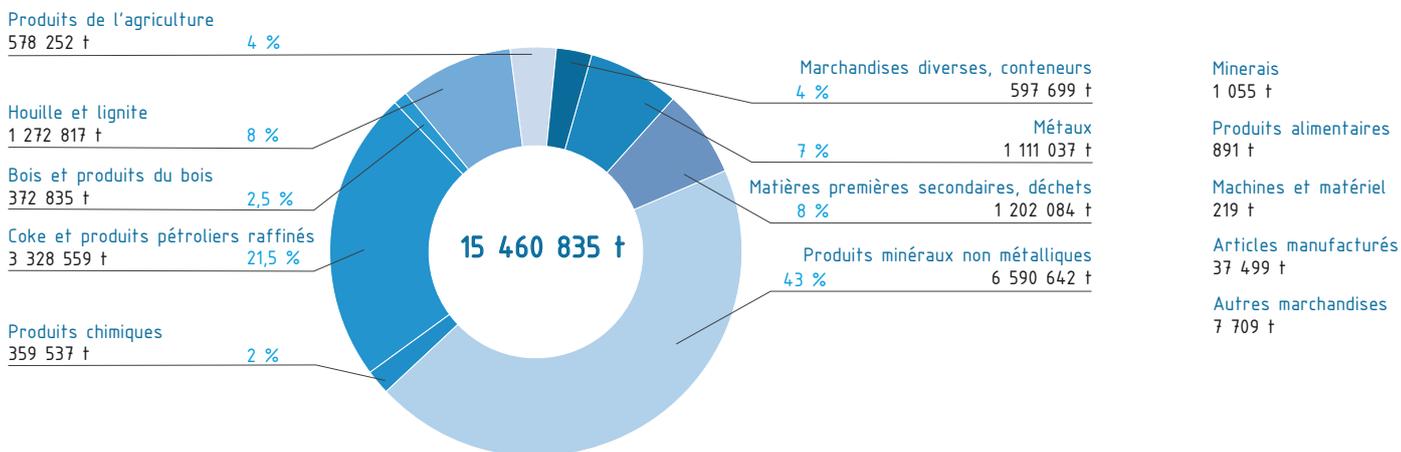
Port autonome de Liège (PAL)

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

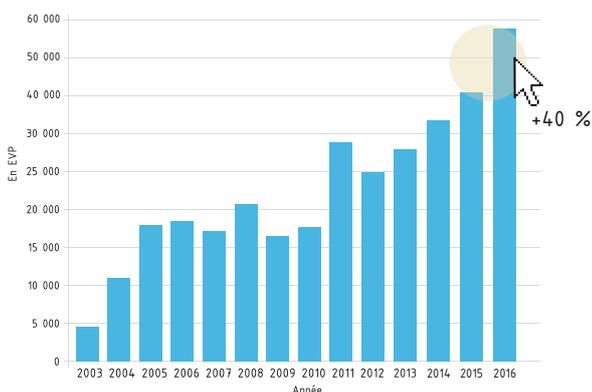


Installations de chargement de cendres volantes du terril Hénâ à Flemalle. ©SPW-DPVNI

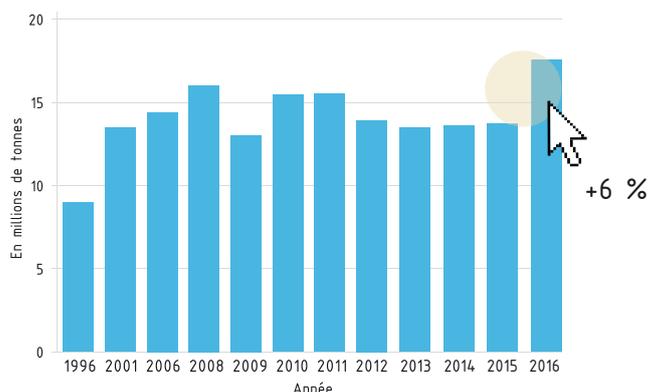
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2016



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVp TRANSPORTÉS SUR LIÈGE



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL



(Le Port autonome de Namur)

Aménagements d'infrastructures et finalisation d'une nouvelle zone portuaire

Le Port autonome de Namur comprend 25 zones portuaires échelonnées le long de la Meuse et de la Sambre. Le PAN affiche pour 2016 un trafic fluvial de 5 217 267 tonnes, un chiffre en baisse de 3 % par rapport à 2015.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2016

Zone portuaire de Bonne-Espérance à Moignelée

Finalisation des aménagements de la nouvelle infrastructure : voirie d'accès, déviation du RAVeL, équipements en eau, en électricité et en moyens de communication du site.

La plateforme est dorénavant prête à accueillir les premières entreprises, sur un site équipé d'un mur de quai de 130 mètres et de 1,8 ha de surface exploitable (hors dalle de quai), auxquels devraient prochainement être ajoutés 4 ha, après réhabilitation par la SPAQuE.

Budget : 3,5 millions d'euros, dont environ 1,265 million via les fonds Feder.

Travaux d'infrastructures en projet

Réaménagement du tire-à-terre du chantier naval de Seilles

Les activités des deux chantiers navals situés sur le domaine du Port autonome de Namur (Beez et Seilles) vont prochainement être regroupées sur le site de Seilles.

Pour les accueillir, celui-ci doit subir des travaux de modernisation et d'aménagement, qui consistent principalement en une imperméabilisation de la zone de travail, la collecte et l'évacuation des eaux, l'ajout de rails de roulement pour les grues et les mécanismes de mise à terre. Le chantier naval devrait, grâce à ces investissements programmés au cours des trois prochaines années, maintenir la construction navale de manière durable sur le

territoire du Port autonome de Namur.

Budget : environ 1 million d'euros.

Aménagement d'un point de chargement à Marche-les-Dames

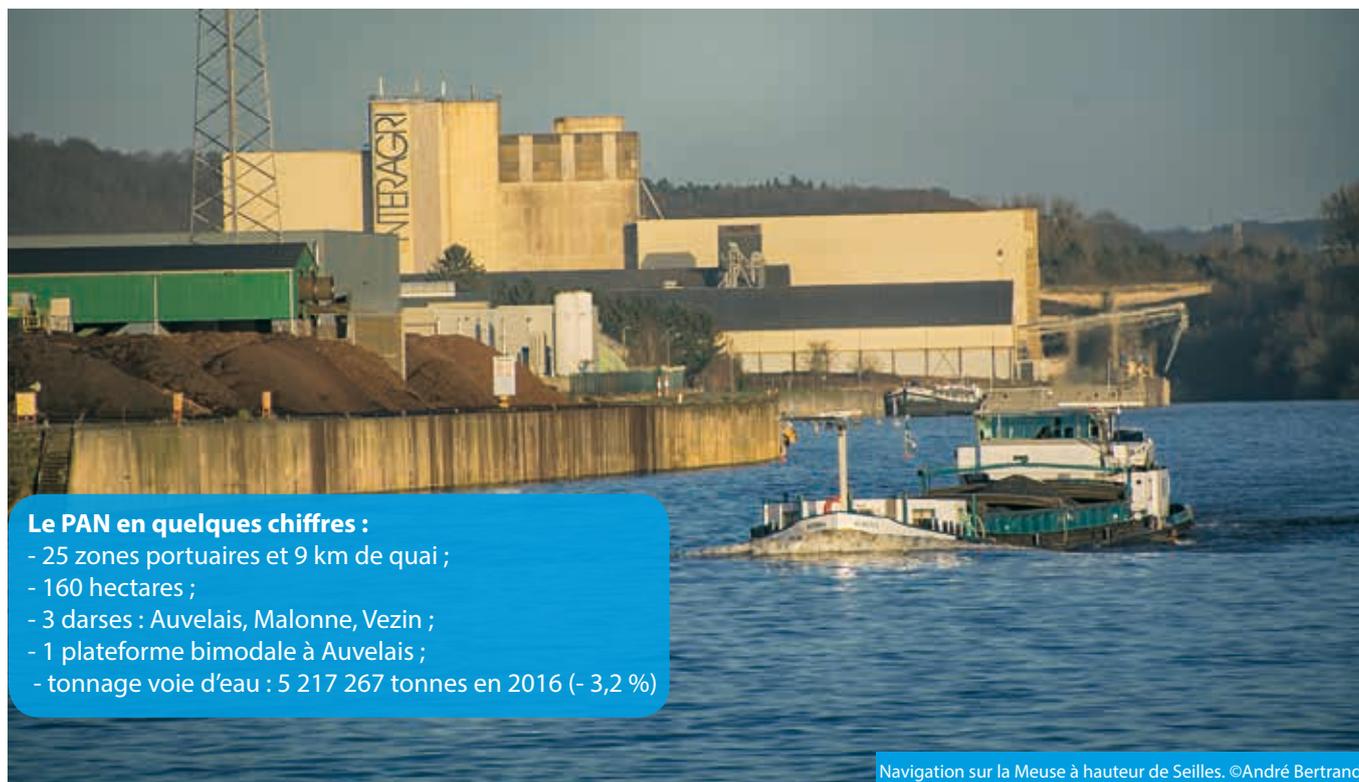
Face aux dégradations et aux problèmes de stabilité rencontrés sur l'un des quais de chargement, le PAN va entreprendre un nouvel aménagement. La construction d'une nouvelle rampe, plus large et facilitant la manœuvre des camions acheminant les produits, permettra d'accroître la rapidité et la sécurité de l'activité. Les travaux devraient être réalisés au second semestre 2017. Le concessionnaire, les *Dolomies de Marche-les-Dames*, investira dans une nouvelle passerelle métallique qui prendra place sur l'aménagement réalisé par le port.

Budget estimé : 200 000 euros pour le PAN.

Perspectives de développement

Le développement territorial du PAN est au cœur de ses préoccupations. Divers sites bordant la Meuse ou la Sambre ont été repérés. Les études liées aux potentialités d'occupation, d'aménagement et d'exploitation de ceux-ci sont en cours.

Des collaborations actives sont développées avec les acteurs locaux et institutionnels, afin de rechercher la meilleure utilisation possible des sites du port, en tenant compte de la priorité d'utilisation de la voie d'eau.



Le PAN en quelques chiffres :

- 25 zones portuaires et 9 km de quai ;
- 160 hectares ;
- 3 darses : Auvélais, Malonne, Vezin ;
- 1 plateforme bimodale à Auvélais ;
- tonnage voie d'eau : 5 217 267 tonnes en 2016 (- 3,2 %)

Nouveaux trafics fluviaux

L'entreprise *Fondatel-Lecomte*, sise à Seilles, utilise depuis peu le transport fluvial dans l'importation de matières premières. Ces quelques expériences positives la poussent à étudier la possibilité de transport de produits finis au départ de la zone de production.



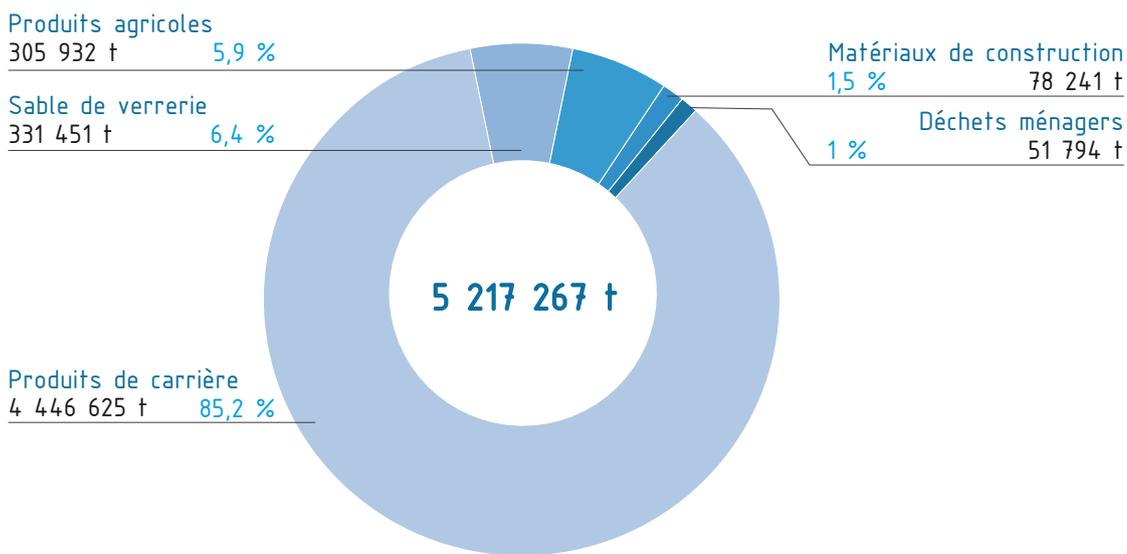
Déchargement de produits agricoles à Floreffe. ©SPW-Direction de l'Édition



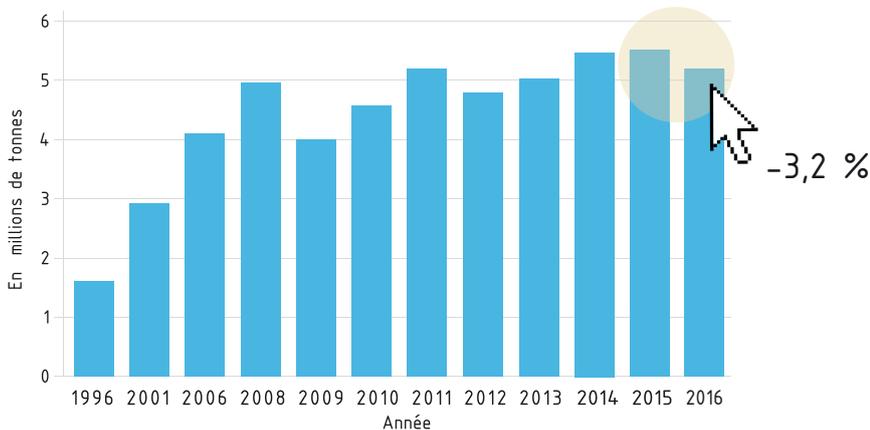
Chargement sur la zone portuaire de Marche-les-Dames ©Pascale Feyereisen

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

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2016



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN





(Entreprises
et batellerie)



©SPW-DPVNI

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

La Wallonie soutient le secteur fluvial et intermodal !

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

Rétroactes

Depuis 1996, cinq Plans wallons se sont succédé, améliorant et amplifiant à chaque fois la formule. La dernière édition couvre la période 2014-2020.

Le Plan wallon 2014 - 2020

- **Prime à l'adaptation technique de la flotte wallonne** : un taux de subvention de 30 % du montant des investissements éligibles, ou 20 % pour les grandes entreprises. Le taux est de 50 % pour les systèmes de propulsion alternatifs ou les systèmes de réduction des émissions polluantes. Cette prime est plafonnée à 200 000 euros sur une période de 3 ans.

- **Prime à l'acquisition d'un premier bateau d'occasion** : un taux de subvention de 30 % avec un plafond de 200 000 euros sur 3 ans.

- **Prime aux entreprises qui investissent en Wallonie pour développer le transport fluvial ou ferroviaire de marchandises** : un taux de subvention de 30 % pour les petites et moyennes entreprises ou 20 % pour les grandes entreprises, avec un plafond de 500 000 euros par an.

- **Prime aux services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable** : un subside de 12 euros par conteneurs 20 pieds et 36 euros par conteneurs 40 pieds pour l'exploitant d'une ligne régulière de transport fluvial de conteneurs, à partir d'un terminal wallon relié à la voie d'eau.

Pierre Warnier



Le Plan wallon entre 1996 et 2016, c'est

- 5 plans successifs ;
- 2 cibles identiques : les entreprises et la batellerie ;
- 777 demandes d'aide (batellerie + entreprises) ;
- 98,2 millions d'euros d'investissement de la part du secteur privé ;
- 23,5 millions d'euros d'aides octroyés par la Wallonie !

(L'aide aux entreprises)

Intégrez le transport fluvial ou ferroviaire dans votre chaîne logistique !

Rappel de la mesure

La Wallonie accorde des primes à l'investissement, 30 % pour les petites et moyennes entreprises ou 20 % pour les grandes entreprises, pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou par chemin de fer.

Cette aide régionale est plafonnée à 500 000 euros par an. La principale condition pour pouvoir en bénéficier est de pouvoir augmenter son tonnage fluvial ou ferroviaire et de le maintenir pendant une période de 4 ans.

Les investissements éligibles comprennent essentiellement :

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

Bilan global de la mesure d'aide aux entreprises sur la période 1996-2016 :

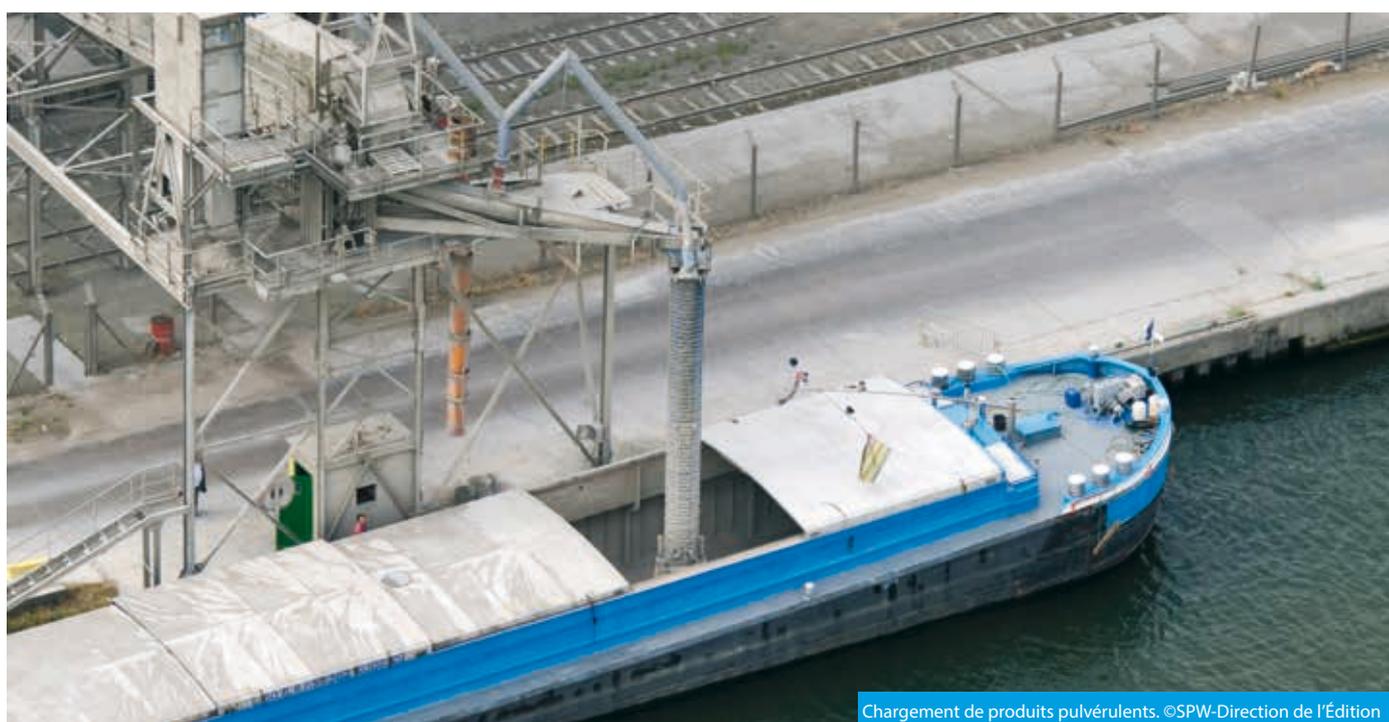
• Volet fluvial :

- 80 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER¹ ;
- 38 939 274 euros d'investissements de la part des entreprises ;
- 9 207 592 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 115 095 euros d'aide par dossier en moyenne ;
- préférences : - transbordement de matériaux de construction (50 %) ;
 - achat de grues de manutention (49 %) ;
- répartition géographiques : - territoire du PAL (36%) ;
 - territoire du PAC (26 %) ;
 - territoire du PACO (23 %) ;
 - territoire du PAN (15 %).
- 51 % des dossiers sont introduits par des prestataires logistiques.

• Volet ferroviaire (depuis 2008) :

- 3 dossiers relatifs à des investissements visant le développement du transport ferroviaire de marchandises en Wallonie, dont 2 pour l'année 2016, ont été déposés par la DPVNI auprès de la DGEER.

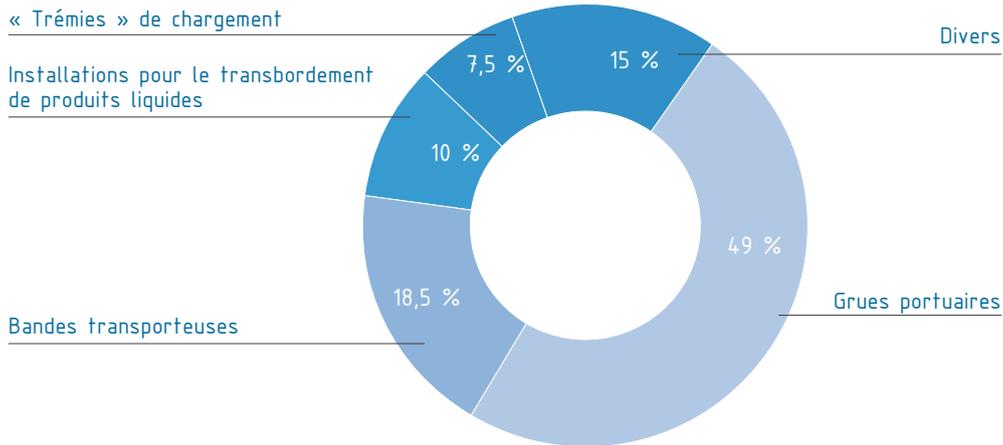
Pierre Warnier



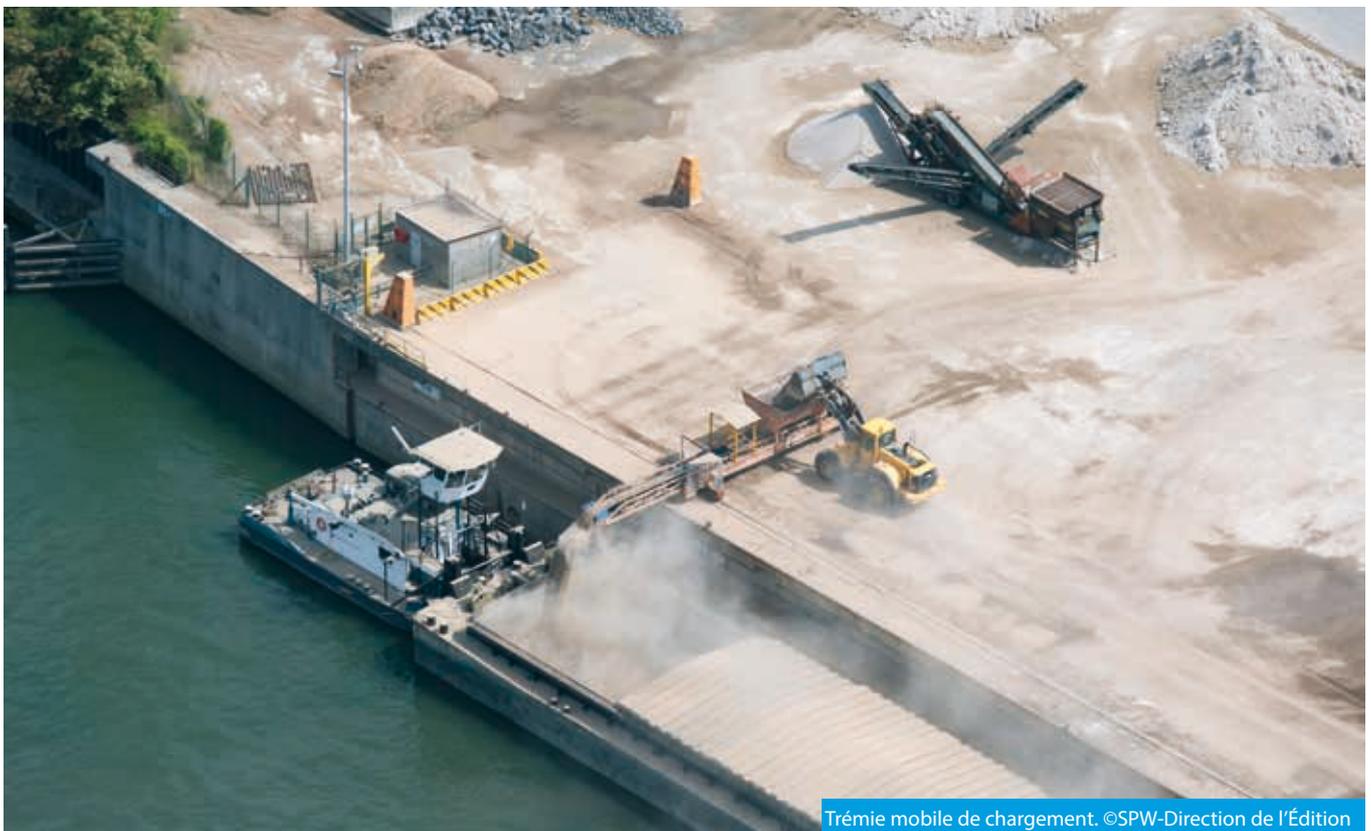
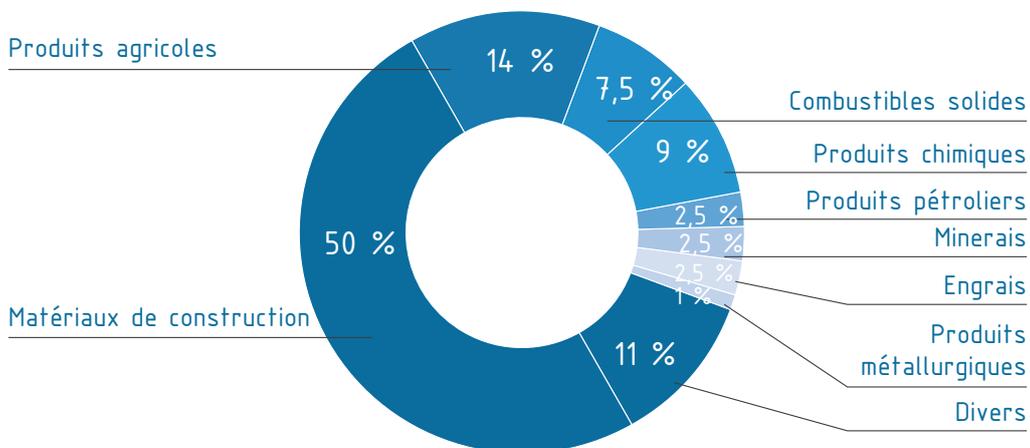
Chargement de produits pulvérulents. ©SPW-Direction de l'Édition

¹Direction générale opérationnelle de l'Économie, de l'Emploi et de la Recherche – Service public de Wallonie

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE TRANSBORDEMENT SUBVENTIONNÉS PAR LES DIFFÉRENTS PLANS WALLONS ENTRE 1996 ET 2016



RÉPARTITION DES DOSSIERS D'AIDES INTRODUITS ENTRE 1996 ET 2016 SELON LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MARCHANDISES



Trémie mobile de chargement. ©SPW-Direction de l'Édition

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

Une mesure durable...

Pour l'année 2016 :

- plus de 5,5 millions de tonnes de marchandises supplémentaires sur la voie d'eau ;
- 40 500 tonnes de CO₂ en moins dans l'atmosphère ;
- entre 24 et 59 millions d'euros de coûts externes liés aux transports routiers évités.

Entre 1996 et 2016, la DPVNI a porté quatre-vingt dossiers d'aides à l'achat de matériel de transbordement de marchandises de ou vers la voie d'eau.

Au cours de l'année 2016, ces 80 investissements ont permis aux entreprises de charger ou de décharger plus de 5,53 millions de tonnes supplémentaires sur le réseau fluvial wallon.

Le transport fluvial de ces 5,5 millions de tonnes supplémentaires de marchandises a permis une réduction d'émissions de CO₂ de 40 500 tonnes en 2016 par rapport à un transport routier équivalent.

Le transport par la voie d'eau plutôt que par la route de ces 5,53 millions de tonnes¹ a permis d'éviter à la collectivité un **coût externe en matière de transport estimé entre 23,95 et 59,15 millions d'euros** pour l'année 2016.

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

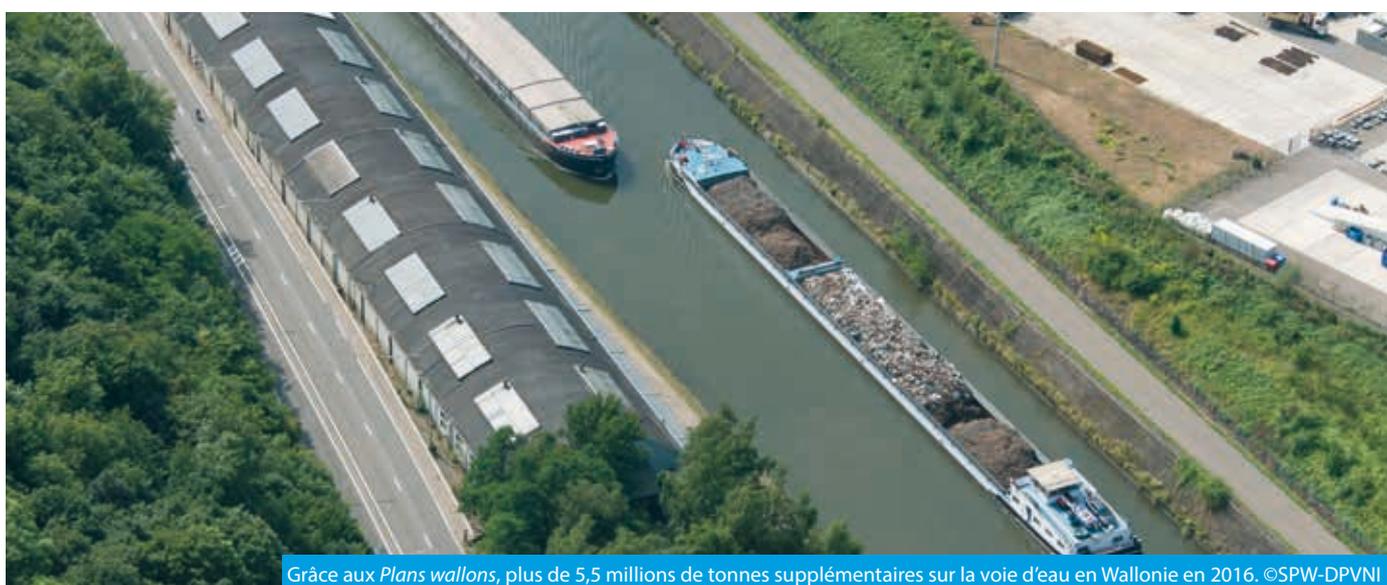
Pierre Warnier

Impact de la mesure d'aide aux entreprises en matière de coûts externes de transports (hors pollution atmosphérique) pour l'année 2016.

Coûts externes (en millions d'euros)	Camion	Bateau	Gain
Changement climatique	1,48 - 10,36	0,52 - 3,97	0,96 - 6,39
Pollution atmosphérique	3,29 - 9,02	-	-
Nuisances sonores	3,70	0,04	3,66
Consommation d'espace	1,95	0,89	1,04
Accidents	4,10	0,04	4,06
Congestion	14,13 - 43,90	0,16 - 0,54	13,97 - 43,36
TOTAL (hors pollution atmosphérique)	25,36 - 64,01	1,41 - 4,86	23,95 - 59,15

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

Calculs : Pierre Warnier SPW-DPVNI



Grâce aux Plans wallons, plus de 5,5 millions de tonnes supplémentaires sur la voie d'eau en Wallonie en 2016. ©SPW-DPVNI

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.

(L'aide aux bateliers)

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

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

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

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

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 (moteurs hybrides, moteurs fonctionnant avec des carburants alternatifs ou pile à combustible, etc.) ;

- 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.

Les résultats pour l'année 2016

Un nouveau record en termes de dossiers introduits !

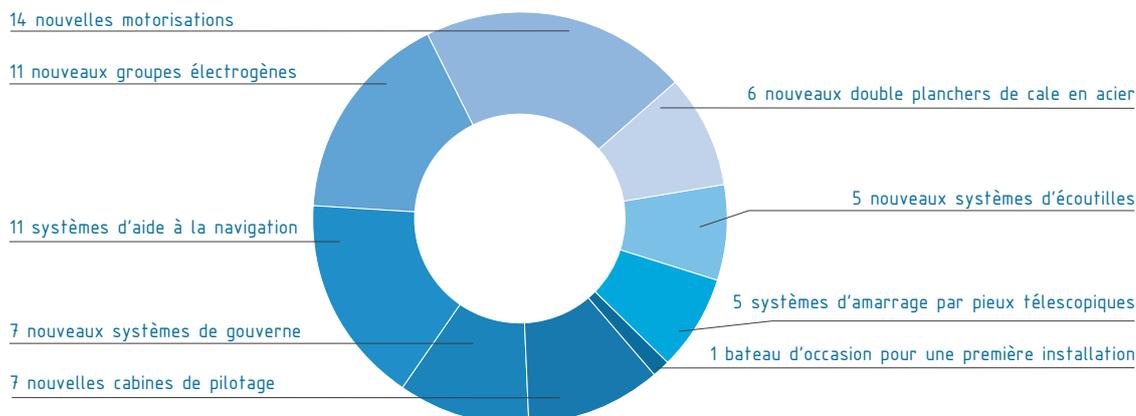
54 dossiers pour un investissement global du secteur de près de 4 600 000 euros.

Bilan global de la mesure relative aux bateliers sur la période 1996 - 2016

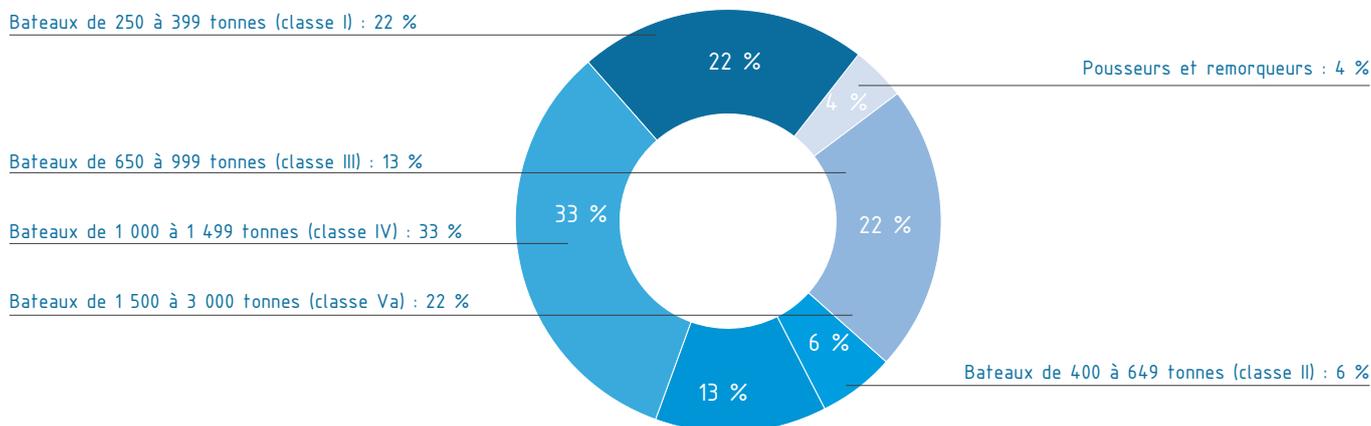
- 697 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER² ;
- 59 513 486 euros d'investissements de la part des bateliers et des entreprises de transports fluviaux ;
- 14 426 574 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 20 700 euros d'aide par dossier en moyenne.

Hélène Cornet

TYPES D'INVESTISSEMENTS RÉALISÉS DANS LE CADRE DES DOSSIERS DE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2016



TYPES DE BATEAUX AYANT BÉNÉFICIÉ D'UNE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2016



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

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

(L'autonomie énergétique hors navigation)

Le solaire, un investissement qui ne mange pas de pain

S'octroyer quelques jours de repos bien mérités, voire tout simplement s'amarrer pour le week-end ou entre deux transports, n'est pas sans risque pour les bateliers. Sur quel réseau brancher l'alarme anti-effraction ? Comment s'assurer que le congélateur ne fera pas les frais d'une coupure de courant prolongée ? Envie d'une petite frite en rentrant ? Classiquement, les groupes électrogènes font office de distributeurs embarqués, le plus souvent couplés à l'activité du moteur principal sous différentes formules pour une gestion à la fois souple et économique des besoins en électricité à bord. Hors navigation toutefois, laisser tourner le moteur à l'arrêt (ou enclencher systématiquement le groupe électrogène)... n'est pas plus intelligent qu'au feu rouge. Et trouver les batteries à plat au moment du démarrage, ne réjouit aucun conducteur !

Deux bateliers wallons ont ainsi opté, lors de travaux de modernisation avec prime à l'investissement de la Wallonie, pour l'installation de panneaux solaires. Sur un bateau de commerce, les surfaces disponibles à cette installation ne sont pas légion ! La plateforme du logement sert habituellement de *car port* au véhicule familial. Quant aux panneaux d'écoutes qui recouvrent les cales, ils sont soumis à trop de manipulations et de chocs pour pouvoir accueillir les délicats panneaux et leur système de raccordement électrique. Reste donc le toit des cabines de pilotage... fort heureusement de plus en

plus spacieuses de nos jours. À bord du *Samarkand*, quatre panneaux ont pu être installés et offrent, une fois en activité, un apport circonstancié de quelque 1 000 watts/heure (250 watts/heure par panneau). Pas encore de quoi pensionner un groupe électrogène principal, certes, mais suffisamment pour soulager les batteries destinées au démarrage du moteur de propulsion ou à l'usage domestique (petit électroménager, frigo, chauffage central, etc.). Et ainsi, s'assurer de les trouver en parfait état de fonctionnement au moment du retour !

Les panneaux photovoltaïques constituent donc un système d'appoint qui ravit ses utilisateurs en dépit de nos ciels tourmentés. « *Plus de mauvaise surprise, plus besoin de devoir s'arranger avec un ami ou un chantier à proximité pour recharger des batteries à plat au mauvais moment.* », abonde Elie De Landtsheer. À la fois simple d'installation et si peu onéreux qu'il doit se greffer sur un investissement plus important pour atteindre le plafond minimum exigé pour un dossier d'aides, ce système est aussi bénéfique sur le plan écologique... De quoi inciter les concepteurs à chercher à le rentabiliser plus largement en incorporant, comme cela se fait déjà avec les tuiles photovoltaïques, des panneaux solaires dans les panneaux d'écoutes des bateaux...

Hélène Cornet

Bonnet marin :

- propriétaires : De Landtsheer Elie et Clichet Séverine, la quarantaine ; début de l'activité en 1996 ;
- bateau : le *Samarkand* ; 80 x 8,20 mètres ; 1 265 tonnes ;
- destinations habituelles : partout en Belgique ;
- matières transportées : sable, gravier, concassé, engrais, céréales, etc.
- aide à l'investissement : panneaux solaires, radar, moteur de propulsion, etc.

Le *Samarkand*
à la croisée
des énergies
renouvelables



Panneaux photovoltaïques sur la marquise du *Samarkand*. ©E. De Landtsheer



LADY OLGA

(Transport fluvial
en Europe)



©SPW-DPVNI

(Plans de travail des corridors européens)

État d'avancement et enjeux pour la Wallonie

Un corridor est un espace linéaire où se concentrent les réseaux de transport et les flux reliant des pôles économiques. Neuf principaux corridors transnationaux ont été définis. Leur développement prioritaire est la clé du succès du réseau transeuropéen de transport central¹ qui doit être pleinement opérationnel d'ici 2030.

Corridors ?

La Commission européenne projette que : « chaque corridor du réseau central englobe [...] tous les modes de transport (ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien) et notamment les connexions entre les différents modes de transport (ports maritimes et intérieurs, aéroports, terminaux rail-route)² ».

Les travaux relatifs aux corridors sont animés par des coordinateurs désignés. Ils assurent la présidence des forums de corridors, avec l'aide de la Commission européenne. Ces forums permettent de rassembler les principaux acteurs, publics ou privés, concernés par les axes de transport les plus importants, pour planifier et développer les infrastructures en fonction des ressources disponibles.

La Wallonie est particulièrement concernée par trois corridors : le corridor Mer du Nord-Méditerranée, le corridor Rhin-Alpes et le corridor Mer du Nord-Baltique. Pour mettre en œuvre ces corridors, des plans de travail sont élaborés et on y retrouve, notamment, des projets très importants pour la Wallonie, comme par exemple le projet Seine-Escaut ou le projet Carex.

Les corridors sont donc un véritable enjeu pour la Wallonie. C'est ainsi qu'une réunion de travail des corridors la traversant a été organisée en mai 2017 à Liège. Elle a permis aux acteurs économiques wallons de se mobiliser sur cette thématique et au ministre wallon de rencontrer formellement les coordinateurs.

Phases évolutives des plans de travail

Validée par les États membres en décembre 2014, la première version des plans de travail a été réalisée à partir d'études exhaustives des corridors menées par des consortiums de consultants externes. Ces études analysent la situation actuelle du corridor et inventorient les situations critiques, ainsi que les actions à mettre en œuvre pour y remédier. Ces actions ont été listées en partenariat avec les parties prenantes des différents États membres.

La deuxième version des plans de travail des corridors européens, a été validée en décembre 2016 et publiée en mars 2017³. Dans cette nouvelle version, un plan plus détaillé a été élaboré pour corriger les situations critiques. Des indicateurs de performances, tantôt communs à tous les corridors, tantôt spécifiques à chacun d'eux, ont été développés. La liste des actions à mettre en œuvre a été actualisée en ce sens.

Pour la troisième version des plans de travail, l'attention se focalisera sur l'écologisation des transports avec notamment les énergies innovantes telles que les carburants propres (hydrogène, GNL, GNC) ou l'énergie hydro-électrique. Les systèmes de transport intelligent contribuent aussi à rendre plus verts les transports avec l'automatisation des infrastructures et une meilleure gestion des systèmes de transport et de la mobilité. Les instruments financiers innovants feront aussi l'objet d'une analyse plus approfondie.

Christelle Viaud-Moulier

La seconde version
des plans de travail
publiée en mars 2017 !



©SPW-DPVNI

¹Réseau transeuropéen de transport = RTE-T

²Communication du 07 janvier 2014. Construire le réseau central dans le domaine des transports : corridors de réseau central et mécanisme pour l'interconnexion en Europe, Commission européenne, 2014, p.4.

³ <https://ec.europa.eu/transport/node/4876>



European Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



Legend

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

(Le canal Pommerœul-Condé en travaux !)

La France au plus près !

Après 24 ans de blocages, de tergiversations et de négociations, les travaux de réouverture du canal Pommerœul-Condé ont enfin commencé !

Problème insoluble ou presque !

Ce maillon essentiel du réseau fluvial wallon, reliant la dorsale wallonne avec l'Escaut en France est fermé à la navigation depuis 1992. En cause : un envasement incontrôlable et des querelles frontalières.

Avec la montée en puissance du projet Seine-Escaut, les partenaires, poussés dans le dos par la Commission européenne, ont bien dû chercher une solution équilibrée.

L'enjeu

Le gain potentiel est de rapprocher à moins de 24 heures de navigation la dorsale wallonne de ses principaux bassins industriels et du nord de la France avec en toile de fond le canal Seine-Nord et le bassin parisien. Au passage, on augmente le gabarit en passant de classe IV à 1 500 tonnes à une classe Va+ à 3 000 tonnes, tout en sécurisant la navigation par le dédoublement d'itinéraires.

Coopération et solutions

Il fallait trouver une solution durable pour la prise en charge de plus d'1 million de tonnes de sédiments pollués, situés principalement en France et de l'apport annuel en sédiments que le canal continue à recevoir ! Toute la gestion du bassin a été repensée en partenariat.

La France et la Wallonie ont réalisé des accords internationaux et ont dégagé des moyens financiers importants. Ces très nombreux obstacles ont continué à peser sur le dossier « Pommerœul-Condé » jusqu'au début de cette année 2017.

Pourtant les partenaires, dans une confiance enfin restaurée, ont avancé avec détermination et les travaux de réouverture du canal ont démarré officiellement dès l'été 2016 !

Pour y parvenir, la Wallonie a pris ses responsabilités puisqu'elle contribuera à hauteur de 50 pourcents au désenvasement du canal en France pour un budget de près de 28 millions d'euros ! Sur son territoire, elle mènera aussi de nombreux travaux sur le canal et sur la dorsale wallonne à l'aval. Les Français contribueront à hauteur de 50 % aussi, ils réaliseront les travaux de désenvasement et traiteront les boues.

Beaucoup croyaient ce défi impossible à relever, mais nous y voilà ! Les travaux du canal Pommerœul-Condé ont commencé en 2016 et devraient durer 4 ans. Rendez-vous en 2020 pour une renaissance longtemps attendue.

Pascal Moens

L'enjeu :
3 000 tonnes
+
navigation
sécurisée !



INEA en visite de la première phase du projet global Seine-Escaut

Le projet global Seine-Escaut a été conçu pour relier les bassins de la Seine et de l'Escaut et, à plus grande échelle, l'ensemble du delta Rhin-Escaut et le bassin du Rhin. Le projet global comprend trois phases.

Le 19 juillet 2016, la Direction des Voies hydrauliques de Tournai a accueilli l'Agence exécutive pour l'Innovation et les Réseaux (INEA) en la personne de Madame Nadia Chellafa et le coordinateur du corridor Mer du Nord-Méditerranée, Monsieur Péter Balázs accompagné de son conseiller Monsieur Andreas Faergemann. Cette visite s'est inscrite dans le cadre des visites finales organisées pour la clôture de la première phase du projet global Seine-Escaut sur la période 2007-2015.

La période 2007-2015, première phase du projet global, a vu le véritable démarrage du projet Seine-Escaut avec la finalisation de la plupart des études et le lancement des premiers chantiers. Le cofinancement de la Commission européenne par le biais d'INEA a été essentiel pour l'opération. Il a notamment permis de mettre en évidence qu'un soutien financier et un appui supranational sont indispensables pour mener à bien des projets transfrontaliers tels que l'aménagement de la Lys mitoyenne ou la réouverture du canal Pommerœul-Condé.

La visite finale en Wallonie de la première phase a fait l'objet d'une présentation des résultats par les fonctionnaires dirigeants en charge des investissements. Ensuite, une visite en bateau a permis de visualiser les réalisations en cours et à venir concernant les dossiers du Pont à Pont, du Pont des Trous, du barrage de Kain et du quai de Pecq. La journée s'est clôturée par une visite du canal Pommerœul-Condé, en ce compris la section française.

La deuxième phase du projet a débuté avec l'action n°2014-EU-TM-0373-M dénommée *Seine-Escaut 2020* et se déroulera de 2014 à 2020.

La troisième phase du projet devrait débuter en 2021 et voir l'ouverture emblématique du canal Seine-Nord !

À suivre !

Christelle Viaud-Mouclier

Visite finale INEA
en Wallonie



(Le cadre financier pluriannuel 2014-2020)

Formules variées pour des enjeux multiples

Confrontés à de nombreux enjeux, les instruments de financement soutenant la politique européenne des transports sont en constante évolution.

MIE et appels à propositions

Le *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)* est un instrument de financement régi par le règlement n°1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013. Il vise à mettre en œuvre la politique européenne relative aux réseaux transeuropéens de transport (*RTE-T*). Une des missions des *RTE-T* est l'achèvement du réseau central en 2030, structuré autour de neuf corridors multimodaux.

Doté d'un budget de 26,4 milliards d'euros en 2014, soit plus de trois fois le montant octroyé au programme précédent, le *MIE* secteur transports a proposé pour l'enveloppe générale cinq cycles d'**appels à propositions (AP)** :

- AP 2014 avait pour objectif de supprimer les goulets d'étranglement et de compléter les chaînons manquants au sein du réseau central ;
- AP 2015 était orienté sur les systèmes de transport durables et efficaces à long terme ainsi que sur l'optimisation de l'intégration et de l'interconnexion des modes de transport ;
- AP 2016 visait plus particulièrement l'innovation et les nouvelles technologies notamment par le soutien d'actions en phase pilote ;
- AP 2016 dit *Synergy* soutenait des actions visant à la fois les infrastructures énergétiques et de transports ;
- AP 2017 dit *Blending* favorise les actions proposant des montages financiers innovants par la combinaison de subventions et de fonds privés.

FEIS

Le *Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS)* est un des outils créés dans le cadre du déploiement du plan d'investissement pour l'Europe qui visait à lever 315 milliards d'euros d'investissements privés et publics jusqu'en 2018, 500 milliards d'euros à l'horizon 2020 et 630 milliards d'ici 2022. Les objectifs du plan sont de stimuler l'investissement, de renforcer la compétitivité et de favoriser la croissance économique à long terme dans l'Union européenne.

Horizon 2020

Parallèlement au *MIE* et au *FEIS*, la recherche et les développements technologiques purs de « transports intelligents, verts et intégrés » sont financés à l'aide du programme *Horizon 2020*¹. Les trois grandes priorités du programme sont l'excellence scientifique, la primauté industrielle et les défis sociétaux. Elles sont dotées d'une enveloppe de 79 milliards d'euros pour la période de 2014 à 2020.

Fonds structurels

Les Fonds structurels peuvent aussi financer des projets d'infrastructure dont l'objectif principal est d'améliorer la mobilité des marchandises et des passagers, et donc la qualité de vie des citoyens avec « le développement de modes de transport durables, intelligents et flexibles entre eux »².

Diagnostic intermédiaire

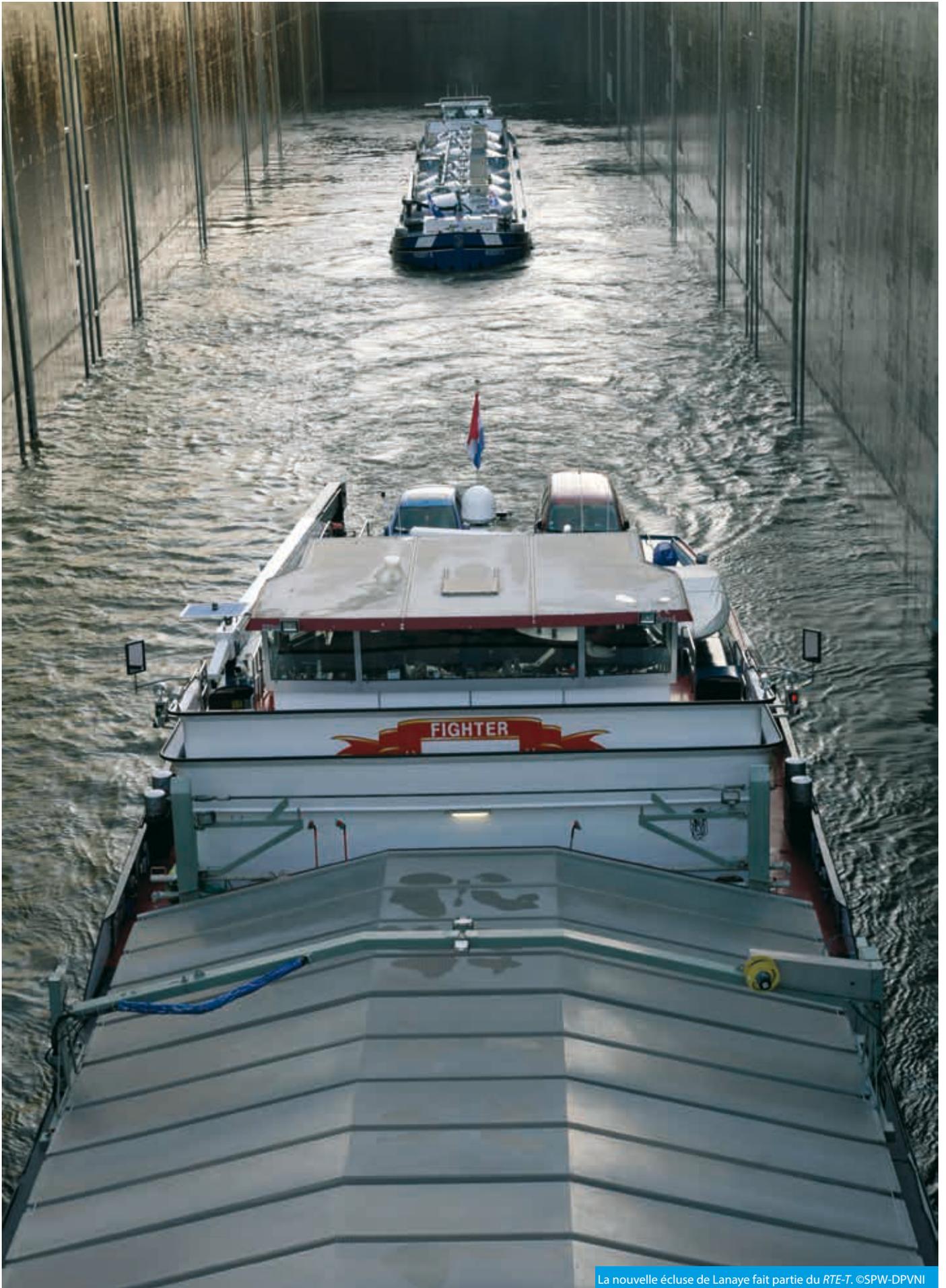
En 2017, le cadre financier pluriannuel 2014-2020 arrive à mi-parcours et sera évalué. Dans le cadre de cette révision, les objectifs du prochain cadre financier pluriannuel 2021-2027 seront définis et les différents programmes feront l'objet d'adaptations techniques.

Christelle Viaud-Mouclier



¹Pour plus d'information sur *Horizon2020*, consultez <http://economie.wallonie.be/content/horizon-2020>,

²*Guide pratique de référence pour les porteurs de projets. Appel à projets publics FEDER du 14 mars au 15 mai 2014.* SPW- Secrétariat général - Département de la Coordination des Fonds structurels, 2014, p.44.



La nouvelle écluse de Lanaye fait partie du RTE-T. ©SPW-DPVNI

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

Améliorer l'utilisation des voies navigables en Europe

En février 2016, le projet européen *Platina II - Platform for the Implementation of Naiades* - est arrivé à son terme.

Objectif

Ce projet regroupant 12 partenaires issus de 7 pays de l'Union européenne visait à soutenir la Commission européenne dans la mise en œuvre de certaines actions prévues dans le programme de promotion de la navigation intérieure *Naiades II*¹.

Résultats concrets à épingler

- Un guide de bonnes pratiques dans le domaine de l'entretien des voies navigables a été réalisé à l'attention des administrations gestionnaires des voies navigables (*Good Practice Manual on Inland Waterway Maintenance*).
- L'étude *Report on market potential and up-take measures for the Danube region* a permis de mettre en exergue le potentiel de développement de la navigation intérieure dans le bassin du Danube et les mesures préconisées pour y arriver.
- Une analyse a été consacrée aux flux de transports continentaux en Europe du Nord-Ouest et aux possibilités d'amélioration de la part prise par la navigation intérieure dans le transport de ces cargaisons (*How to attract*

continental cargo in North-West Europe).

- L'étude *Towards more reliable emission data for the calculation of external cost of IWT* a permis d'examiner la qualité des données ordinairement utilisées pour le calcul des émissions et des coûts externes de la navigation intérieure au niveau européen et de déterminer des données manquantes.
- *Greening Toolkit* est un outil pratique mis en ligne qui permet aux propriétaires de bateaux d'analyser les meilleures possibilités de réduction des émissions polluantes des moteurs et leur impact financier.
- Une foule de projets variés ont aussi vu le jour : des standards techniques pour les simulateurs de navigation intérieure, un concept de livret de service électronique et de livre de bord électronique, du matériel didactique pour les écoles formant les futurs décideurs logistiques, etc.

En savoir plus : <http://naiades.info/>

Marc Delaude

87 millions de tonnes de marchandises actuellement transportées par route dans des conteneurs continentaux pourraient être transférées vers une chaîne de transport multimodale intégrant la voie d'eau, économisant ainsi 10 % des coûts de transport.²



©SPW-DPVNI

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

²Projet *Platina II* : Assessment of continental cargo potential.

(Fédération européenne de promotion des transports par voie navigable)

The big picture for transport

Les priorités défendues par *Inland Navigation Europe - INE* en 2016 pour le développement du transport fluvial en Europe s'articulent autour des 3 points suivants :

- réaliser un réseau transfrontalier de qualité homogène ouvert sur la multimodalité, en assurant les financements adéquats permettant d'effacer les goulets d'étranglements et en tenant compte des objectifs d'entretien et de maintien à niveau des infrastructures existantes ;
- mettre en œuvre des services numériques efficaces pour renforcer la sécurité, la durabilité, la compétitivité et la transparence des transports fluviaux et de la logistique fluviale (notamment à travers la création du *Digital Inland Waterway Area*) ;
- encourager une véritable politique d'innovation dans le secteur, répondant à une stratégie de « verdissement » de la flotte.

Ces dernières années, les efforts d'*INE*, combinés à ceux d'autres acteurs du secteur des voies navigables (transporteurs, industrie et donneurs d'ordre, ports intérieurs, etc.), ont permis les avancées suivantes au plan européen :

- une politique européenne spécifique et structurée afin de soutenir le développement des voies navigables et du transport par eau à travers les programmes *Naiades I* et *Naiades II* de la Commission européenne ;
- la reconnaissance par la Commission européenne de toutes les voies navigables de classe IV et supérieure comme faisant partie de l'infrastructure transfrontalière de base ;
- l'intégration, dans la nouvelle réglementation relative au réseau transeuropéen de transport (*RTE-T*), de la notion de *Good Navigation Status* permettant de pérenniser la qualité

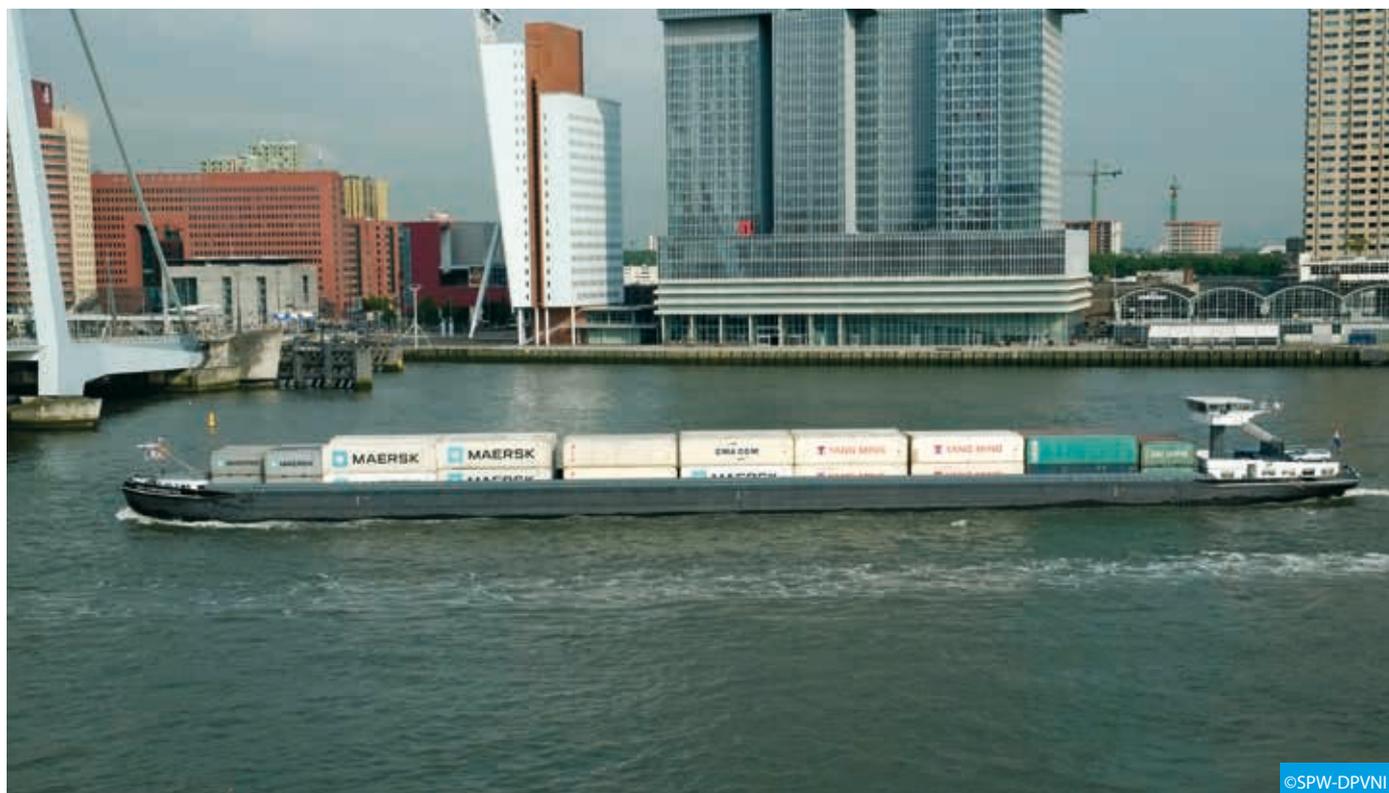
- et le niveau des infrastructures existantes ;
- un taux de cofinancement européen allant jusqu'à 40 % pour les travaux d'infrastructure d'intérêt européen ;
- une directive-cadre visant à harmoniser le déploiement transfrontalier des services d'information fluviale (*SIF/RIS*) ;
- un taux de cofinancement européen jusqu'à 50 % pour la mise en œuvre de ces services d'information fluviale ;
- l'introduction de carburant à faible teneur en soufre pour les bateaux de navigation intérieure ;
- l'extension de la règle européenne de *minimis* au secteur des transports par voie navigable afin de faciliter l'octroi par les États membres d'aides d'état destinées à soutenir et développer le secteur.

Marc Delaude

Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (*Connecting Europe Facility*)

Résultats de l'appel à projets d'infrastructures de transport de 2014 :

- 10 % du budget total ont été alloués à des projets « voies navigables » ;
- 55 projets liés aux voies navigables ont été soumis à la Commission européenne, dont le projet Seine-Europe qui a capté le financement le plus important ;
- 60 % de ces projets ont obtenu un cofinancement européen ;
- le pourcentage moyen du cofinancement européen s'élève à 24 % ;
- les projets relatifs à des écluses ont cependant été renvoyés vers le *Fonds européen pour les investissements stratégiques*.





(Tourisme fluvial)



©SPW-DPVNI

(Canal du Centre historique)

Un centenaire fringant !

En 2017, le canal du Centre historique célèbre son centième anniversaire. Une bonne raison de redécouvrir son charme incontestable et de visiter ses quatre ascenseurs encore entièrement mus par la seule force de l'eau et reconnus comme patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco.

Chronique d'une construction

Sous la pression de l'industrie charbonnière, le creusement du canal du Centre historique débute en 1882. L'objectif est de relier l'Escaut et la Sambre, plus précisément le canal Nimy-Blaton-Péronnes et le canal Charleroi-Bruxelles.

Il faudra une trentaine d'années, l'ingéniosité et le dur labeur de plusieurs générations pour que la mise sous eau soit effective en 1917, en pleine première guerre mondiale ! Le canal accueille alors des péniches de 300 tonnes sur son cours jalonné de 6 écluses et de 4 ascenseurs.

Quatre ascenseurs hydrauliques

Mons et La Louvière sont distantes de 21 km et de 90 mètres d'altitude. Une dénivellation importante qui aurait nécessité beaucoup trop d'écluses. C'est pourquoi le canal est doté d'écluses dans sa partie aval, dont la pente est relativement douce, et de 4 ascenseurs dans sa partie amont vu la déclivité du terrain. Ceux-ci empruntent le procédé alors unique de l'ouvrage mis en service par l'ingénieur Edwin Clark en 1875 à Anderton (Royaume-Uni).

Quatre ascenseurs d'inspiration Clark sont donc construits entre Houdeng-Goegnies et Thieu. Le premier, dont la partie

métallique est réalisée par la société Cockerill à Seraing est inauguré en 1888 par Léopold II. Les ascenseurs n°2, 3 et 4 feront l'objet d'aménagements ultérieurs par des ingénieurs belges et seront mis en service une trentaine d'années plus tard.

À eux seuls, les quatre ascenseurs rachètent une dénivellation de 66,20 m sur une distance de 6,97 km.

Aujourd'hui encore, ils fonctionnent avec leurs techniques d'origine et grâce à la seule force hydraulique.

D'un rôle économique à un rôle touristique

Dès son inauguration, le canal du Centre va connaître un trafic important (charbon, acier, verre, faïence, etc.) lié à l'expansion de l'activité minière de la région.

Cette activité de transport de marchandises continue jusqu'à l'ouverture en 2002 du nouveau canal. Elle avoisine alors annuellement 1 million de tonnes.

Dans les années soixante, boostée par la conjoncture économique florissante, la modernisation du réseau belge des voies navigables est lancée. L'objectif est de porter le réseau principal au gabarit de 1 350 tonnes.



Un trafic de plus en plus dense, des bateaux toujours plus grands, le canal du Centre historique tire sa révérence en laissant sa place en 2002 à un tout nouveau canal doté d'un ascenseur funiculaire géant à Strépy-Thieu.

Depuis, le canal du Centre historique s'est trouvé une nouvelle vocation : le tourisme et, plus particulièrement, le tourisme fluvial. Il accueille chaque année une foule de bateaux à passagers et attire quantité de bateaux de plaisance belges et étrangers. Avec ses 4 ascenseurs, il est classé, depuis 1998, comme Patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco.

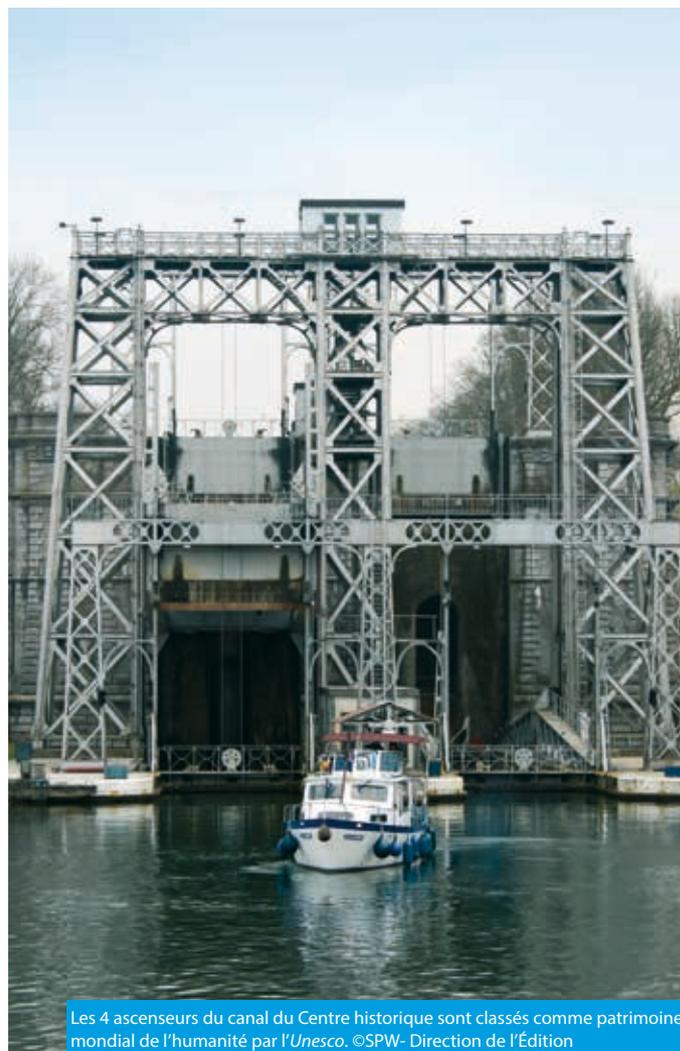
Un brin de toilette

Condamné à l'immobilité en 2002, suite à un accident ayant occasionné d'importants dégâts, l'ascenseur n°1 endure un long chantier de restauration, tant des structures métalliques que des dispositifs mécaniques de fonctionnement. Tout a été restauré à l'identique selon les plans et documents d'époque (1888) avec une réouverture officielle en 2011. Dans la foulée les ascenseurs n°2, 3 et 4 subissent le lifting nécessaire tout en restant le plus souvent ouverts à la navigation durant les travaux.

Trait d'union entre le passé et le présent

Dans son écrin de verdure, le canal du Centre historique a bien du charme. Il allie plaisirs nautiques, détente, passé riche et technologies d'hier et d'aujourd'hui.

Soyez donc nombreux, munis de la brochure éditée pour l'occasion¹, à venir fêter son centenaire et apprécier les restaurations à l'identique dont les quatre ascenseurs ont bénéficié !
Christel Job



Les 4 ascenseurs du canal du Centre historique sont classés comme patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco. ©SPW- Direction de l'Édition



Salle des machines de l'ascenseur n°3. ©SPW-Direction de la Gestion des Voies navigables

¹Voir Médiathèque p. 90

(Voies d'eau, de terre et de fer. Patrimoines et RAVeL)

Journées du Patrimoine 2017...

Les 9 et 10 septembre prochains, les Journées du Patrimoine vous invitent à arpenter les routes du patrimoine sous l'angle de la mobilité durable.



Le patrimoine fluvial mis en lumière. ©Voies d'Eau du Hainaut-C. Carpentier

Seront à l'honneur les monuments et les sites dont l'usage est directement lié aux «voies d'eau, de terre et de fer», mais également ceux situés sur le tracé du RAVeL, en bordure d'une voie navigable ou le long d'une route historique.

Cette année mettra donc en lumière le **patrimoine fluvial**, qu'il s'agisse de voies navigables toujours en activités ou qui l'ont été :

- canaux,
- ascenseurs hydrauliques,
- barrages et ponts-barrages,
- ponts mobiles, ponts tournants et fixes,
- écluses,
- digues,
- biefs,
- ports,
- maisons d'éclusier, etc.

Le **patrimoine ferroviaire** sera également mis à l'honneur au travers des gares, ponts, tunnels et autres éléments liés au rail.

Sans oublier le **patrimoine des routes anciennes** tel que les portes de villes, les bureaux d'octroi, etc.

Christel Job

En savoir plus sur l'édition 2017 des Journées du Patrimoine www.journeesdupatrimoine.be

Belgian Boat Show 2017

Dédié aux sports nautiques et à la plaisance, le salon *Belgian Boat Show* s'est déroulé les 11-12-13 et 17-18-19 février au *Flanders Expo* de Gand.

Centenaire du canal du Centre historique oblige, le stand du Service public de Wallonie, représenté par la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité, était consacré à ce patrimoine exceptionnel. Au cours des deux week-ends de février 2017, 3 816 visiteurs ont pu découvrir non seulement ce canal, mais aussi les autres atouts que les voies navigables wallonnes proposent aux plaisanciers et aux amateurs d'activités nautiques en tout genre.

Outre le guide et la carte *Tourisme fluvial en Wallonie*, plusieurs nouvelles publications étaient proposées et ont connu un franc succès. La plus prisée fut une brochure bilingue français / néerlandais spécialement consacrée au canal centenaire et à ses ouvrages d'art uniques : quelque 1 373 exemplaires ont été distribués.

Annonciateurs des beaux jours à venir, ces deux week-ends ont été l'occasion de rencontrer une foule de plaisanciers et

de simples touristes conquis par le projet de visiter au cours de la saison ce magnifique canal du Centre historique et ses extraordinaires ouvrages d'art.

Christian Charlier



Projets d'évasion sur le stand de la Wallonie fluviale ! ©SPW-DPVNI

(Voies d'Eau du Hainaut)

Une autre façon de découvrir le canal du Centre historique

Créée en 1964, l'Association pour la gestion et l'exploitation touristiques et sportives des Voies d'Eau du Hainaut a pour but de mettre en valeur les ouvrages d'ingénierie technique exceptionnels du Hainaut.

Quatre sites attractifs !

Initialement, *Voies d'Eau du Hainaut* était uniquement active au plan incliné de Ronquières. La reconnaissance du canal du Centre historique comme patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco lui a permis d'étendre ses activités à ces sites prestigieux. Elle a été amenée à gérer aussi l'ascenseur funiculaire de Strépy et le Centre de délasserment de Claire-Fontaine.

Objectifs

Voies d'Eau du Hainaut a pour mission de valoriser ces 4 sites par de la promotion (site internet, brochures, campagnes de presse, etc.), mais aussi par leur exploitation touristique. Depuis 2002, *Voies d'Eau du Hainaut* dispose de 5 bateaux pour permettre aux visiteurs de découvrir ces sites exceptionnels en navigant. Partant de l'ascenseur de Strépy,

ils vont, tour à tour, franchir les différents types d'ouvrages d'art (écluse, pont tournant, pont-levis et ascenseur hydraulique), débarquer en aval de l'ascenseur n°3 et visiter la salle des machines avant un retour en petit train touristique vers le point de départ. En 2016, cette activité a permis à 21 167 visiteurs de découvrir le canal sous un angle original.

Mais la mise en valeur de ce canal prestigieux continue en aval de l'ascenseur n°1, à la *Cantine des Italiens*. Lieu symbolique de l'histoire de l'immigration italienne, la *Cantine des Italiens* est devenue un centre d'interprétation de l'immigration. Ce site chargé d'histoire accueille depuis septembre 2016 une nouvelle activité : la location de barques électriques autorisant au visiteur un moment de détente en toute liberté.

Christian Charlier

En 2016
21 167 visiteurs

Voies d'Eau du Hainaut
+32 (0)78 05 90 59
info@voiesdeau.hainaut.be
Rue des Clercs, 31-7000 Mons
<http://voiesdeau.hainaut.be>

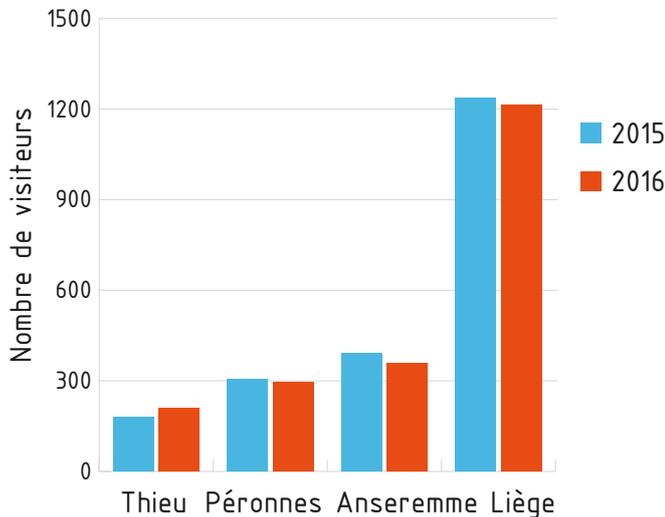


(Des ports bien fréquentés...)

Par des visiteurs venus parfois de loin !

L'analyse comparative des quatre ports de plaisance que sont Thieu, Anseremme, Péronnes et Liège permet de distinguer des évolutions contrastées entre 2015 et 2016.

FRÉQUENTATION DES PORTS DE PLAISANCE DE THIEU, PÉRONNES, ANSEREMME ET LIÈGE, PAR DES PLAISANCIERS DE PASSAGE*



Plaisanciers en visite dans nos ports wallons

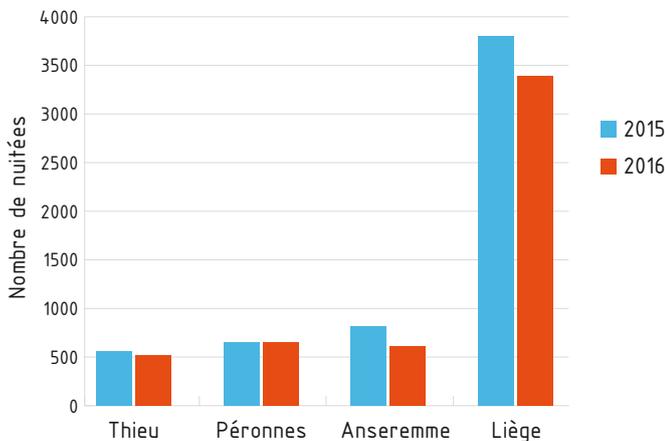
Avec ses 210 visiteurs, Thieu est le seul port à avoir connu une augmentation du nombre de visiteurs (+ 17 %), peut-être consécutive à la réouverture partielle du canal du Centre historique. Le port de Péronnes reste quasi stable (- 3 % avec 297 visiteurs) tandis que ceux situés sur la Meuse sont en recul plus net : - 11 % pour Liège, qui reste cependant le port de plaisance le plus fréquenté de Wallonie (3 390 visiteurs), et - 8 % pour Anseremme qui comptabilise 359 visiteurs. Nul doute que le mauvais temps en début de saison et la fermeture d'une écluse à Givet détournant les voyageurs désireux d'aller en France en sont les principales raisons.

Séjour prolongé ou pas ?

Ce sont aux ports de plaisance de Thieu et de Liège que les bateaux séjournent le plus longtemps. Le port hennuyer affiche une moyenne de 3,1 nuitées en 2015 et de 2,5 nuitées en 2016, tandis que les moyennes de Liège sont de 3,1 nuitées en 2015 et de 2,8 nuitées en 2016. À Liège, l'attrait est tel que certains bateaux restent pendant de longues semaines.

Il en va de même à Péronnes, trois bateaux cumulent pas moins de 620 nuitées en 2016 ! En faisant abstraction de ces trois bateaux, Péronnes présente une moyenne de 2,1 nuitées en 2015 et de 2,2 nuitées en 2016. En 2015, Anseremme avait une moyenne de 2,1 nuitées, contre 1,7 nuitées en 2016.

NOMBRES DE NUITÉES PASSÉES AUX PORTS DE PLAISANCE DE THIEU, PÉRONNES, ANSEREMME ET LIÈGE, PAR DES PLAISANCIERS DE PASSAGE*



Pavillons variés

Le port de plaisance de Thieu attire une majorité de bateaux belges (60 % environ), contre un peu plus de 25 % de yachts hollandais. L'autre port hennuyer, Péronnes, récolte des chiffres comparables (environ 50 % et 25 %).

La fréquentation mosane est bien différente. Liège accueille une majorité de bateaux néerlandais (55 %) pour bien moins de belges (15 %), les allemands sont également bien représentés (13 %).

À Anseremme, les Belges et les Hollandais sont pratiquement à égalité (environ 40 %), les Allemands n'y représentent que 10 % de la fréquentation.

Soulignons que nos voies navigables sont fréquentées par des voyageurs venus des quatre coins du monde ! Des bateaux suédois, américains, polonais, russes, néo-zélandais, canadiens, japonais ou encore sud-africains ont fréquenté nos installations de plaisance wallonnes.

Christian Charlier



Le port des Yachts à Liège. ©SPW-DPVNI

Des voyageurs
venus des quatre
coins du monde

*Les plaisanciers membres du port et dont le bateau séjourne toute l'année ne sont pas comptabilisés.

(Le port de plaisance de Thieu)

En contemplation au pied des ascenseurs

En contrebas de l'ascenseur n°4 du canal du Centre historique et de celui de Strépy, le port de Thieu accueille les plaisanciers depuis une quinzaine d'années.

Naissance

La découverte de cet endroit magnifique par Jean-Louis Jorion, président de la Ligue motonautique belge, et quelques amis, les avait incités à en faire leur point d'attache. Début des années 2000, le Service public de Wallonie a aménagé le site créant ainsi l'un des plus beaux ports de plaisance de Wallonie ! Le port et ses infrastructures ont été concédés par le Service public de Wallonie, via une convention, à la ville du Roeulx. Celle-ci en a sous-traité la gestion quotidienne au *Yacht Club des Ascenseurs*.

Des atouts dans son jeu

Petit à petit, le port s'est transformé. Son accès a été facilité par la mise en service de la première écluse automatique de Wallonie. L'ancienne maison éclusière est devenue un beau bâtiment abritant à la fois les bureaux du port et un *club house* des plus accueillants. Le port de Thieu peut compter 40 emplacements à l'année

et préserve 10 emplacements pour les bateaux de passage. Constituant le point de départ idéal pour une découverte du canal du Centre historique, quelque 210 bateaux sont ainsi venus y passer une ou plusieurs nuitées en 2016.

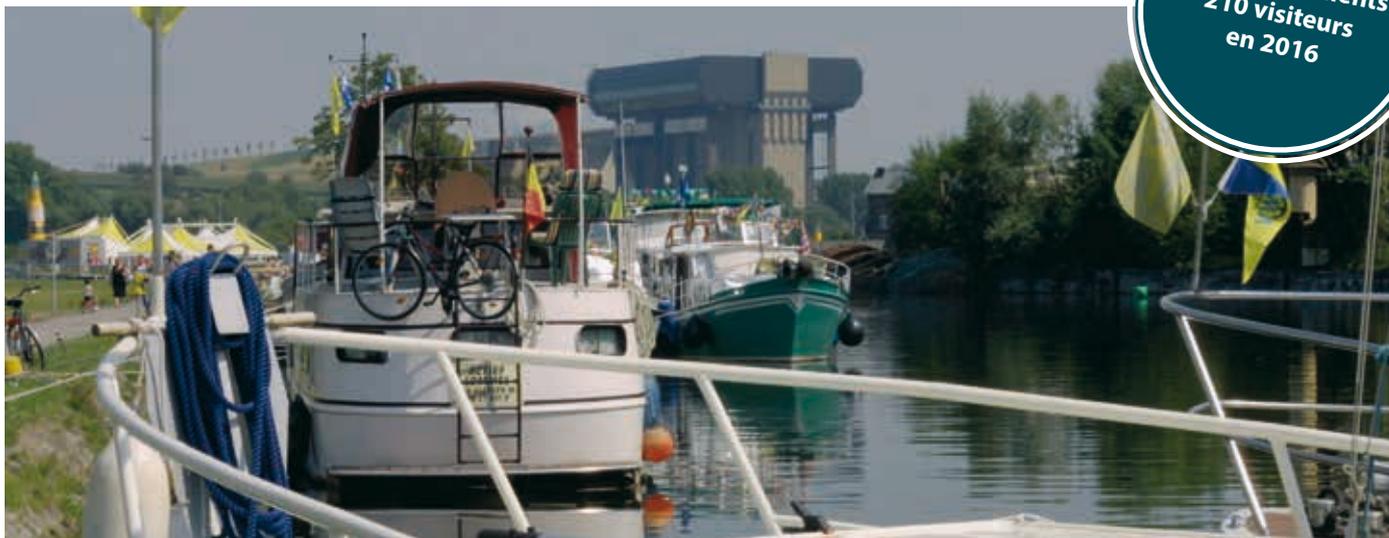
Expérience reconnue et festivités

La convention avec la ville du Roeulx étant venue à terme, le savoir-faire du *Yacht Club des Ascenseurs* a été reconnu par le Service public de Wallonie puisqu'ils ont signé ensemble la nouvelle convention de concession. Une première dans ce domaine !

Le samedi 24 juin 2017, le port de Thieu fêtera le centenaire du canal du Centre historique comme il se doit ! Un rassemblement de bateaux et un « Grand pavois » sont au programme¹.

Christian Charlier

50 emplacements
210 visiteurs
en 2016



Le port de plaisance de Thieu. ©SPW-DPVNI

¹Grand pavois : concours du plus bel assemblage de pavillons.
Programme complet sur le site internet : www.ycda.be



VOIES D'EAU, VOIES D'AVENIR



Wallonie

Le Belgique est un des pays au monde où il est le plus facile de se déplacer, que ce soit sur les voies navigables. Ces cours d'eau ont plusieurs fonctions : transporter des marchandises, produire de l'électricité et de l'eau potable ou encore accueillir des activités touristiques. Des dans ce dossier, où on parlera aussi d'intermodalité, c'est-à-dire utiliser plusieurs modes de même déplacement. Comme la voiture et le bus pour se rendre à l'école, par exemple.

450 km de voies navigables reliées à toute l'Europe
En Wallonie, on compte plus de 450 km de voies navigables, rivières et canaux. Utilisés pour le transport de marchandises et le tourisme fluvial. Mais l'intérêt de ces voies d'eau, c'est qu'elles sont reliées aux pays voisins, notamment aux Pays-Bas, d'autres grands ports européens, ce qui permet dans le cadre de l'intermodalité facile de transporter les marchandises.



VOIES D'EAU, VOIES D'AVENIR

2016

La plaisance en Wallonie

SPW | Éditions CARTE

wegen
en België

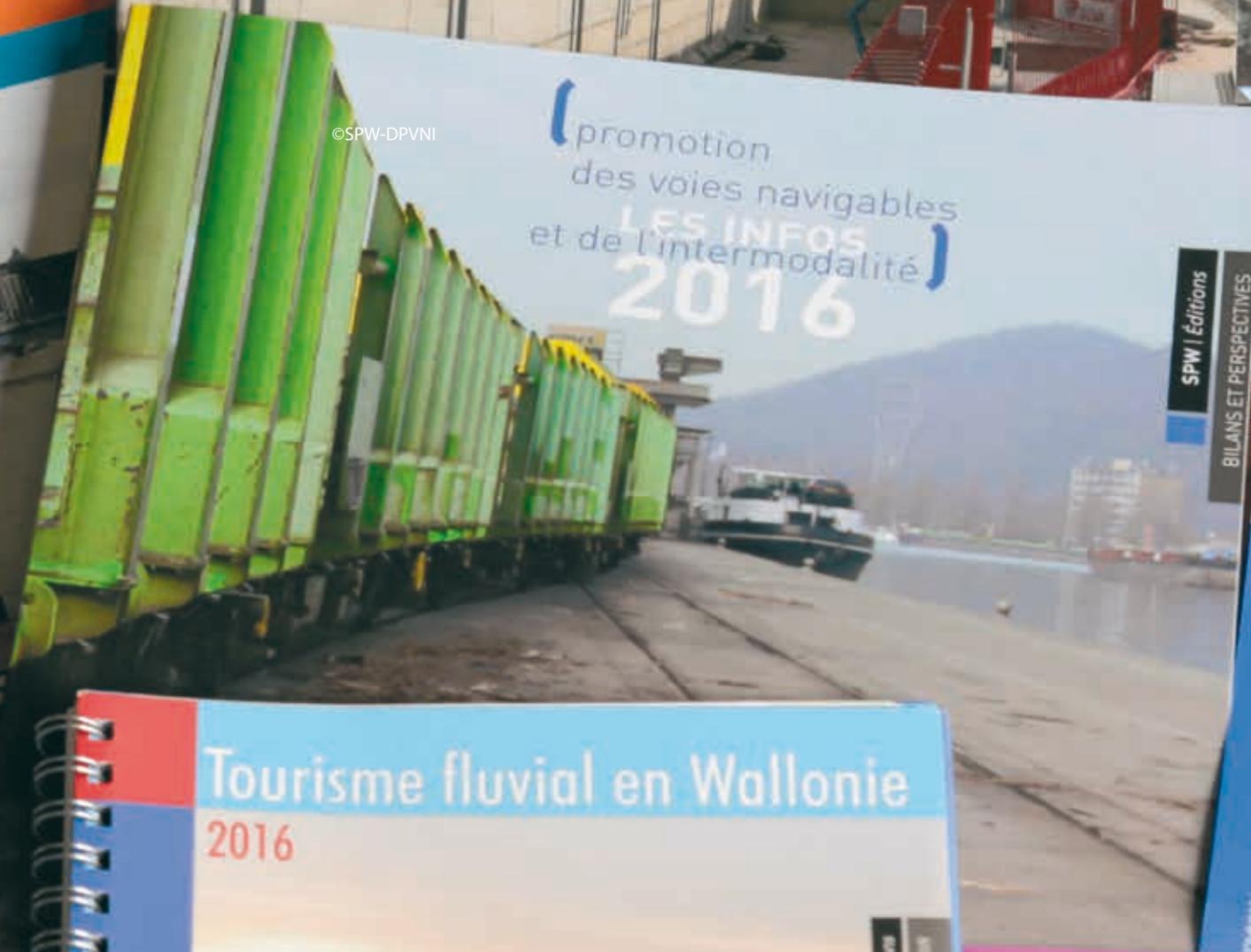
structures, ports, relais, haltes et clubs nautiques

Tourisme fluvial en Wallonie 1917-2017 • Le canal du Centre historique

routes, les voies ferrées
et des personnes, pro-
thèmes qui seront abordés
de transport au cours d'un

des voies navigables
LES INFOS
et de l'intermodalité)
2015

SPW | Éditions
BILANS ET PERSPECTIVES



©SPW-DPVNI

(promotion
des voies navigables
LES INFOS
et de l'intermodalité)
2016

SPW | Éditions
BILANS ET PERSPECTIVES

Tourisme fluvial en Wallonie
2016



SPW | Éditions
TOURISME

in Wallonie

FAIRE DU
KAYAK

(Transport fluvial en Wallonie)

Voies navigables et ports de Wallonie – Film

Film web, durée 10', réalisé par la DPVNI et les 4 ports autonomes wallons, 2017.

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. À consulter dès juillet 2017 dans le chapitre *Promotion* du site internet :

<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>



Promotion des voies navigables et de l'intermodalité – Les infos 2016

Livret format A4, 96 pages, édité par la DPVNI, 2016.

Cette publication présente un bilan des actions et des réalisations de la DPVNI au cours de l'année 2015, ainsi que des infos diverses sur les voies navigables wallonnes et les missions de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques (statistiques, projets de développement, nouvelles des Ports autonomes, tourisme fluvial, évolutions au plan européen, etc.).

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

<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>



Transport fluvial et intermodalité – Carte

Carte format A3, éditée par la DPVNI, 2017.

Cette carte double face représentante 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.



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

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

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

Sensibiliser les jeunes, citoyens de demain, aux enjeux du transport fluvial et de l'intermodalité.

Tel est l'objectif de ces deux dossiers, l'un destiné aux enfants, l'autre aux adolescents, réalisés par la DPVNI, en collaboration avec les *Éditions de l'Avenir*.



(Transport fluvial en Wallonie)

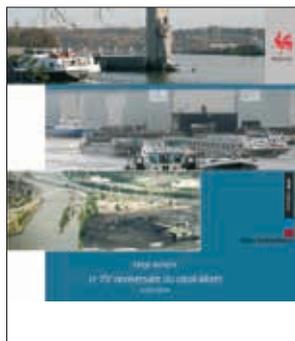
Liège-Anvers. Le 75^{ème} anniversaire du canal Albert (1939-2014)

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

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

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

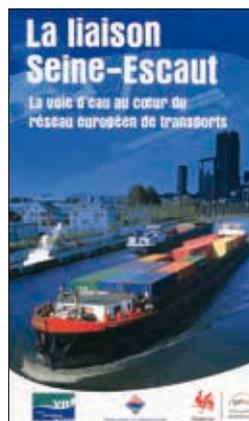
La version électronique est téléchargeable sur le site du SPW à l'adresse www.wallonie.be. La version papier, quant à elle, peut être commandée via le numéro vert du SPW (1718) au prix de 10 euros.



La liaison Seine-Escaut – Carte

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

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



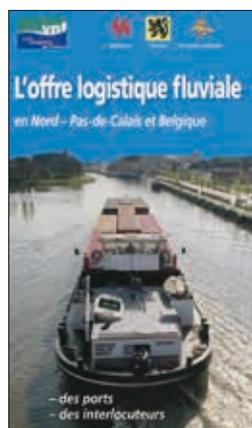
L'offre logistique fluviale en Nord-Pas-de-Calais et Belgique – Carte

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

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

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

<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>



(Tourisme fluvial en Wallonie)

1917-2017. Le canal du Centre historique – Brochure

Livret format A5, 12 pages, édité par la DPVNI, 2017.

Ouvrage édité à l'occasion du 100^{ème} anniversaire du canal du Centre historique. Une invitation à découvrir ses richesses. Un parcours fluvial ou terrestre au gré de l'explorateur. Concrètement ? Une description des services offerts par les ports de plaisance de Thieu et Seneffe, avec les principaux points d'intérêt touristiques à proximité. L'ouvrage est bilingue français-néerlandais.



NEW

Sport nautiques et bateaux de croisière en Wallonie – Fiches

4 fiches thématiques format A5 éditées par la DPVNI, 2017.

- Voile et aviron
- Kayak
- Ski nautique et jet-ski
- Bateaux de croisière

Pratiquer la voile, l'aviron, découvrir une rivière en kayak ou canoë, profiter d'une dose d'adrénaline en ski nautique, en jet-ski ou encore profiter paisiblement d'une croisière sur un bateau. Vous trouverez dans ces 4 fiches « Plaisance » des informations et listes d'adresses bien utiles pour aborder ces activités en Wallonie.

Disponibles en téléchargement dans le chapitre *Promotion* du site internet :

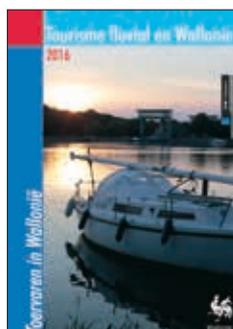
<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>



Tourisme fluvial en Wallonie – Guide

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

Une invitation au voyage et à la découverte des richesses exceptionnelles de la Wallonie vues sous un angle moins connu, celui de ses voies navigables. Concrètement ? Une description des services offerts par chaque infrastructure de plaisance (relais, halte, port), avec les principaux points d'intérêt touristiques à proximité, renseignés grâce à la collaboration des Fédérations provinciales de Tourisme. L'ouvrage se décline en 2 versions, d'une part français-néerlandais (version papier et téléchargeable), et d'autre part, anglais-allemand (version uniquement téléchargeable).



(Tourisme fluvial en Wallonie)

La plaisance en Wallonie

Carte format A3, éditée par la DPVNI, 2016.

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

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



À voir aussi :

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

Tous ces documents sont disponibles auprès de la DPVNI
Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité

Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques »
Service public de Wallonie

Rue Forgeur 2, B – 4000 Liège
Tél. : + 32 (0)4 220 87 50 • Fax : + 32 (0)4 220 87 60
Mél : dpvni@spw.wallonie.be
<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

(Transport fluvial en Europe)

Inland Navigation Europe – Annual Report 2016

Livret format A4, 24 pages, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe*, 2017.

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



Éditeur responsable : Yvon Loyaerts, Directeur général (Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques »)
• Rédacteur en chef : Christel Job (DPVNI) • **Comité de rédaction :** Christian Charlier (DPVNI), Hélène Cornet (DPVNI), Marc Delaude (DPVNI), Pascal Moens (DPVNI), Véronique Stegen (DPVNI) et Pierre Warnier (DPVNI) • **Ont également collaboré à ce numéro :** Stéphane Barlet (Direction des Voies hydrauliques Liège), Fabien Bourdeau (PAC), Jean-Louis Boutry (Direction fonctionnelle et d'appui), Bernadette de Frésart (Cellule communication), Elie De Landtsheer (Bateau *Samarkand*), Claude Del-Ben (Direction des Voies hydrauliques de Charleroi), Carl Delhay (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Philippe Dierickx (Direction de la Gestion hydrologique intégrée), Dominique Dubois (DPVNI), Céline Hellemans (Direction des Voies hydrauliques Liège), Delphine Host (PACO), Fabrice Piat (Cellule ferroviaire), Johan Schoups (*Viapass*), Michel Stryczek (PAC), Hélène Thiébaud (PAL), Jean-Pierre Thieffry (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Stéphane Vercruysse (Direction des Voies hydrauliques Mons), Christelle Viaud-Mouclier (DPVNI), Ann-Françoise Wiame (PAN), Daphné Wouters (Cellule ferroviaire) • **Crédits photographiques :** *Atelier de l'Arbre d'or/Altiplan*, André Bertrand, *B Logitics*, *Calcaires de la Sambre*, E. De Landtsheer, JL Deru, Pascale Feyereisen, PACO, SPW-Direction de l'Édition, SPW-Cellule ferroviaire, SPW-Direction de la Gestion des Voies navigables, SPW-Voies hydrauliques de Charleroi, SPW-Voies hydrauliques de Mons, *Voies d'Eau du Hainaut*, *WDP*
• Graphisme : Johan Flamey (Direction de l'Édition) • **Impression :** Snel Grafics s.a. • **Tirage :** 4 000 exemplaires.

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

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

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