

# VOIES D'EAU, VOIES D'AVENIR



# VOIES D'EAU, VOIES D'AVENIR

La Belgique est un des territoires au monde les mieux desservis par l'ensemble des modes de transport. Elle a en effet la chance de cumuler des réseaux particulièrement denses, que ce soit au niveau routier ou ferroviaire, mais aussi des voies navigables. Des cours d'eau qui servent à transporter des marchandises et des personnes mais aussi à produire de l'électricité, de l'eau potable ou encore à accueillir des activités touristiques. Des thèmes qui seront abordés dans ce dossier, où on parlera aussi d'intermodalité, un concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

## 450 KM DE VOIES NAVIGABLES RELIÉES À TOUTE L'EUROPE

En Wallonie, on compte plus de 450 km de fleuves, canaux et rivières, utilisés pour la navigation commerciale et le tourisme fluvial. Mais avec un petit territoire comme le nôtre, ces voies d'eau n'auraient pas vraiment de sens si elles n'étaient reliées aux pays voisins et intégrées dans un réseau européen ou en relation directe avec les plus grands ports maritimes belges, français ou néerlandais (Anvers, Gand, Zeebruges, Dunkerque, Rotterdam), afin de permettre l'importation et l'exportation de marchandises. C'est ainsi que le réseau fluvial wallon offre d'excellentes connexions avec tout le réseau européen qui, lui, totalise 38 000 km de voies navigables.

## MAMAN, LES GROS BATEAUX QUI VONT SUR L'EAU...

Plus de 80 % des voies navigables wallonnes ont été aménagées depuis les années 60 pour permettre le passage de bateaux pouvant transporter 1 350 tonnes de marchandises et plus. Grâce à ces travaux de modernisation, également menés dans d'autres pays d'Europe, les (gros) bateaux peuvent maintenant naviguer d'un pays à l'autre sans problème.

Aujourd'hui, d'autres grands chantiers sont encore prévus pour "dessiner" le

### SOMMAIRE

Voies d'eau, voies d'avenir	2
Le Service public de Wallonie à la barre...	4
L'intermodalité, pour un transport responsable	5
Des bateaux et des hommes	8
Des ouvrages d'art sur les voies navigables	10
Le tourisme fluvial, sur l'eau ou juste à côté	13
La voie d'eau... sans bateau	14
Pour en savoir plus sur le sujet	16



On compte plus de 450 km de fleuves, canaux et rivières en Wallonie.



réseau fluvial des cinquante prochaines années, avec un nouveau gabarit de base de 2 000 tonnes.

## PLUS DE 40 MILLIONS DE TONNES TRANSPORTÉES PAR AN

En 2014, 40 181 505 tonnes de marchandises ont été transportées sur les voies d'eau wallonnes, que ce soit en trafic interne (d'un port wallon à un autre), en transit (de la marchandise qui traverse notre région mais ne s'y arrête pas), en importations (des marchandises provenant de l'extérieur de la Wallonie) ou en exportations (des marchandises à destination des régions voisines ou de l'étranger).



### RÉALISATION

Mise en page : Olagil sprl  
Rédaction : Anne-Françoise Bertrand, Marc Delaude, Christel Job, Pascal Moens et Pierre Warnier  
Rédaction du Journal des Enfants : 081/24 89 86  
Courriel : redaction@lejde.be  
Site : www.lejde.be

## LES PORTS, PLATEFORMES ET QUAIS

Évidemment, si on veut privilégier le transport par eau (plus doux, plus respectueux de l'environnement..., comme on le verra aux pages 4-5), il faut s'en donner les moyens et disposer d'infrastructures et de matériel adaptés. Les quais et les plateformes, par exemple, sont indispensables pour conjuguer le transport par bateau avec d'autres formes de transport.

En Wallonie, la gestion, l'aménagement et l'équipement des zones portuaires reviennent principalement aux quatre ports : le port autonome de Liège (PAL), le port autonome de Namur (PAN), le port autonome de Charleroi (PAC) et le port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO). Ce sont eux qui accordent des concessions (droits d'occupation) et des autorisations concernant les terrains situés le long de la voie d'eau.

Hormis les zones confiées aux ports autonomes, il y a aussi d'autres zones portuaires publiques (gérées par l'administration) ou privées (appartenant à de grandes entreprises) et des zones réservées à la navigation de plaisance (haltes et relais nautiques, ports de plaisance).



EN 2014	PAL	PAN	PAC	PACO
<b>TONNAGE FLUVIAL</b>	13,5 millions de tonnes	5,4 millions de tonnes	1,7 millions de tonnes	6,3 millions de tonnes
<b>TONNAGE GLOBAL</b> (rail + route+voie d'eau)	18 millions de tonnes	5,4 millions de tonnes	5,1 millions de tonnes	6,3 millions de tonnes
<b>TERMINAUX INTERMODAUX OPÉRATIONNELS</b>	Renory, Monsin et Liège Trilogiport	Auvelais	Châtelet	Garocentre, Ghlin et Vaulx



© SPW-Direction de l'Édition



© SPW-Direction de l'Édition



© SPW-Direction de l'Édition



© FP2

Évidemment, si on veut privilégier le transport par eau, il faut s'en donner les moyens et disposer d'infrastructures et de matériel adaptés.

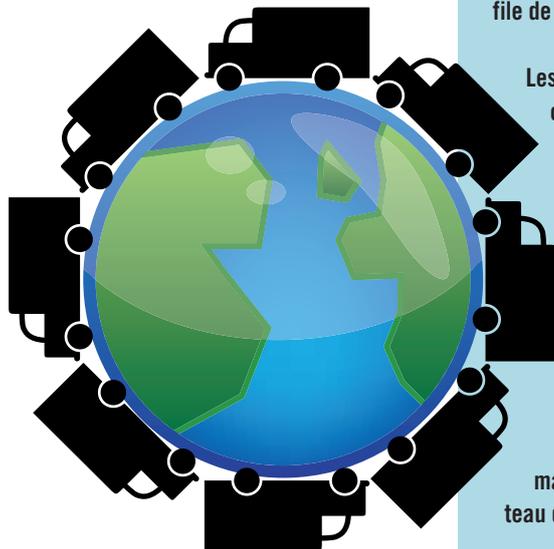
## LE TOUR DE LA TERRE EN CAMIONS !

### 40 MILLIONS DE TONNES, QU'EST-CE QUE CELA REPRÉSENTE ?

Quand on sait qu'un camion sur nos routes transporte en moyenne 20 tonnes de marchandises, cela représente 2 000 000 camions ! Mis l'un derrière l'autre, cela représenterait une file de camions de 40 000 km, soit le tour de la Terre !

Les minéraux et les matériaux de construction (sable, pierre, plâtre...) ont été les marchandises les plus transportées sur nos cours d'eau l'an dernier, constituant 42 % du transport fluvial avec près de 17 millions de tonnes. Viennent, juste après les produits métallurgiques (12 % avec 4,692 millions de tonnes – tôles et bobines d'acier...) et les produits pétroliers (10 % avec 4,155 millions de tonnes – mazout, essence...). Les autres produits transportés sont : les produits agricoles (froment, orge...), les combustibles solides (charbon, coke...), les engrais et les minerais (de fer, d'aluminium...), les marchandises diverses (pièces indivisibles, conteneurs...), les produits chimiques (acide sulfurique, acide nitrique...) et les produits alimentaires (huile, beurre, eau...).

Une diversité de marchandises que le transport fluvial assume grâce à du matériel de manutention adéquat et grâce à une flotte variée où chaque chargement trouve un bateau qui lui est adapté (porte-conteneurs, bateau-citerne, bateau pour le vrac...).



# LE SERVICE PUBLIC DE WALLONIE À LA BARRE...

Comme les routes, les voies d'eau doivent être entretenues et développées, pour répondre au mieux aux attentes de ceux qui les utilisent au quotidien.

Comme les routes, les voies d'eau doivent être entretenues et développées, pour répondre au mieux aux attentes de ceux qui les utilisent au quotidien. C'est la Direction générale opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques" du Service public de Wallonie qui s'en occupe. Le réseau actuel des voies navigables a été conçu il y a plusieurs décennies. Et il a bien servi ! Aujourd'hui, afin de préparer l'avenir, on s'attelle à construire le réseau des cinquante prochaines années ! Objectif : intégrer parfaitement la Wallonie aux grands "corridors multimodaux européens" auxquels elle est directement connectée : le corridor Mer du Nord-Méditerranée et le corridor Rhin-Alpes.

Le Hainaut et la région namuroise vont par exemple bénéficier des travaux programmés dans le cadre du projet "Seine-Escaut" et devenir ainsi accessibles à des bateaux pouvant transporter jusqu'à 2 200 tonnes de marchandises puisqu'on va aménager en ce sens le parcours entre Namur et l'Escaut, via la Sambre et le réseau des canaux hainuyers.

"Seine-Escaut" se propose de relier les voies d'eau wallonnes au projet "Seine-Nord Europe", qui consiste à construire en France un canal de plus de 100 km accessible aux convois de 4 500 tonnes.

Cette nouvelle infrastructure permettra de connecter, dès 2024, le bassin de la Seine au réseau fluvial du nord de la France, à la Belgique et au port d'Anvers. En région liégeoise, à Hermalle-sous-Argenteau, le long du canal Albert en aval de Liège, les infrastructures de la plateforme multimodale "LiègeTrilogiport" sont tout juste terminées. Comme son nom l'exprime, ce projet est axé sur la trimodalité, c'est-à-dire qu'il propose sur un même site trois modes de transport : par eau, par rail et par route. Les utilisateurs de la nouvelle plateforme jouissent d'un accès fluvial direct vers trois ports de mer (Anvers, Rotterdam et Dunkerque) et peuvent rapidement desservir trois marchés transfrontaliers (Allemagne, France et Pays-Bas). Toujours en région liégeoise, la Wallonie finalise deux chantiers hors normes : celui de l'écluse d'Ivoz-Ramet (voir page 11) et celui de la



"Liège Trilogiport", une plateforme multimodale située le long du canal Albert en aval de Liège, à Hermalle-sous-Argenteau.

4<sup>e</sup> écluse de Lanaye qui permet de désenclaver le site et d'améliorer la liaison fluviale vers les Pays-Bas et l'Europe de l'Est. Il existe encore de nombreux projets en cours et à venir autour des voies navigables de Wallonie pour en augmenter le potentiel en termes d'attractivité, de transport et de logistique multimodale. Développer les voies navigables wallonnes incitera davantage d'entreprises à s'installer dans notre région et à y exercer une activité économique durable. Un maillage intelligent des réseaux fluvial, routier et ferroviaire représente un excellent argument pour les investisseurs. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles la Wallonie est considérée comme une des régions les plus attractives d'Europe pour l'implantation d'activités liées à la logistique, à la distribution et au transport de marchandises.

Les autres raisons de développer le réseau fluvial wallon seront expliquées dans les pages 6-7 de ce dossier.

## MODERNISATION DU RÉSEAU FLUVIAL EN WALLONIE

### ÉTUDES EN COURS

#### Corridor Mer du Nord - Méditerranée Seine-Escaut

1. Amélioration de la Lys mitoyenne (classe Vb)
2. Amélioration des écluses de Pommerœul et d'Hensies
3. Adaptation du canal Nimy-Blaton (classe Va)
4. Nouvelle écluse d'Obourg (classe Va)
5. Nouvelles écluses de Viesville, Gosselies, Marchienne (classe Va)
6. Amélioration de la navigabilité sur la Sambre (classe Va)

#### Meuse

7. Nouvelle écluse d'Ampsin-Neuville
8. Approfondissement de la Meuse (3,40 m)
9. Rehaussement des ponts du canal Albert
10. Barrage de Monsin

### TRAVAUX EN COURS

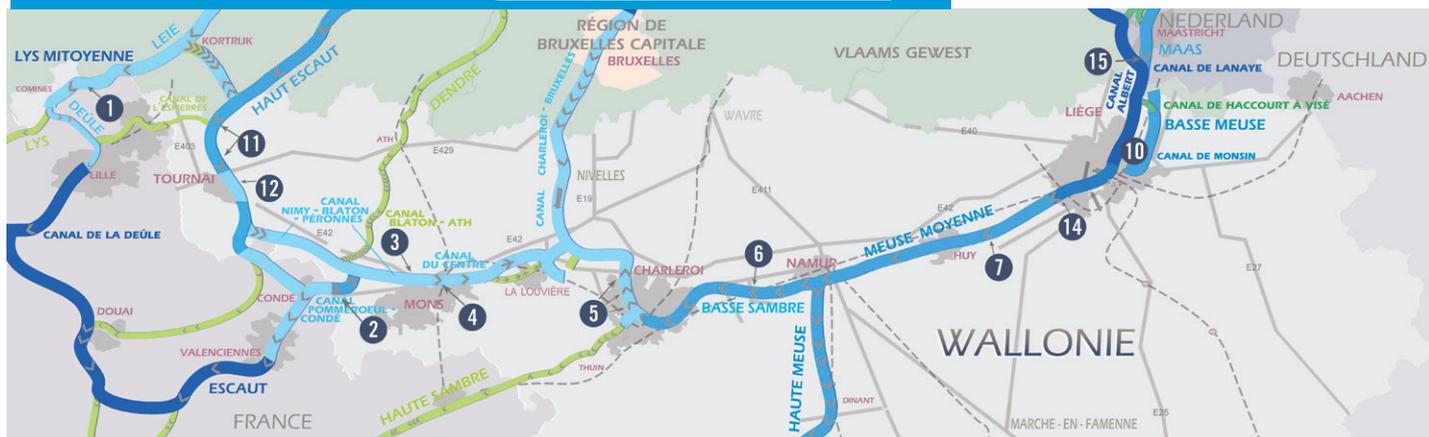
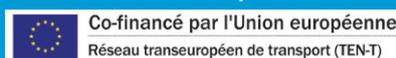
#### Corridor Mer du Nord - Méditerranée Seine-Escaut

11. Nouveaux barrages de Kain et d'Hérinnes
12. Traversée de la ville de Tournai (classe Va)
13. Amélioration de la navigabilité (pont, écluses, quais)

### TRAVAUX RÉALISÉS

#### Corridor Mer du Nord - Méditerranée Meuse

14. Nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet (classe Vlb)
15. Nouvelle écluse de Lanaye (classe Vlb)



# L'INTERMODALITÉ, POUR UN TRANSPORT RESPONSABLE

On l'a vu, de plus en plus de marchandises sont transportées par voie d'eau dans notre pays. Et de plus en plus de ces déplacements conjuguent deux ou plusieurs formes de transport (bateau + train, bateau + camion...). C'est ce qu'on appelle l'intermodalité.

Le transport de marchandises par voie navigable est plus propre, plus sûr et plus durable que n'importe quel autre moyen de transport.

La voie d'eau est ainsi une alternative très intéressante à la route, dont le réseau est saturé et où les embouteillages sont quotidiens. D'autant plus que les échanges de marchandises ne vont pas diminuer dans les années à venir, que du contraire...

## UN PASSAGER-KILOMÈTRE, C'EST QUOI ?

C'est une unité de mesure propre au trafic aérien mais qu'on utilise maintenant aussi pour le transport par route, par rail ou par eau. Elle correspond à 1 passager transporté sur une distance de 1 kilomètre. La tonne-kilomètre, elle, correspond à 1 tonne de marchandises transportée sur une distance de 1 kilomètre.

## EN 2030, AUTOROUTE DU CHAOS OU ITINÉRAIRES ALTERNATIFS ?

LE BUREAU FÉDÉRAL DU PLAN ÉTUDIE LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN BELGIQUE ET, DANS SES DERNIÈRES ÉTUDES, IL PRÉVOIT POUR 2030 :

- > une forte croissance du transport de personnes et de marchandises qui induira encore plus de congestion (embouteillages) : augmentation de 68 % du nombre total de tonnes kilomètres et de 20 % du nombre total de passagers kilomètres ;
- > la prépondérance du transport routier (86 % des passagers kilomètres sont parcourus sur la route et 71 % des tonnes kilomètres sont transportées sur la route) ;
- > une augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports de 12 % (le transport routier est responsable de 97 % de ces émissions).

Pour réduire cette congestion routière annoncée, le Bureau Fédéral du Plan recommande toute une série d'actions : des mesures fiscales (des primes ou des taxes) visant à réduire l'utilisation du mode routier et favorisant le transfert modal mais aussi les évolutions technologiques, l'aménagement du territoire et de l'infrastructure et l'aménagement du temps de travail (pour que tout le monde ne se retrouve pas en même temps aux heures de pointe sur les routes, par exemple).



## DE LA LYS AU CANAL ALBERT

D'ouest en est, les principales voies navigables wallonnes sont la Lys, l'Escaut, le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal Blaton-Ath, la Dendre, le canal Pommerœul-Condé, le canal du Centre, le canal Charleroi-Bruxelles, la Sambre, la Meuse et le canal Albert.

Ces voies navigables s'articulent autour de deux bassins hydrographiques principaux, celui de l'Escaut à l'ouest et celui de la Meuse au centre et à l'est.

## BATEAU + TRAIN, BATEAU + CAMION

L'intermodalité, elle, consiste à allier deux modes de transport ou plus, avec plusieurs objectifs : avoir un impact moindre sur l'environnement, réduire les coûts de transport pour le commanditaire, faire en sorte que les marchandises arrivent à destination le plus rapidement possible, désengorger les villes des camions...

**Chaque mode de transport présente des avantages. Il faut les envisager de manière complémentaire et non comme des concurrents. Être efficace, c'est trouver la bonne combinaison entre les différents modes de transport en fonction de chaque cas (destination, trajet, type de marchandise, délai...).**

C'est pourquoi de nombreuses plateformes intermodales se sont développées le long de nos voies navigables tandis que d'autres encore sont en projet. Ce sont des sites sur lesquels on retrouve à la fois des quais d'accostage pour les bateaux mais aussi des infrastructures routières et/ou ferroviaires. Les transbordements sont assurés par d'immenses portiques et engins sur roues, permettant de transférer facilement les marchandises d'un mode de transport à un autre.

### UN CAMION = 20 TONNES DE MARCHANDISES

Autre argument en faveur du bateau : on met évidemment un bien plus grand volume dans un bateau que dans un camion et donc, on peut, en une fois, transporter davantage de marchandises d'un endroit à l'autre. La plus petite des péniches de type *Spits\** remplace ainsi déjà 15 camions, les bateaux de 1 350 tonnes en remplacent 70 et un bateau *Grand Rhénan\** de 110 m en remplace 150 !

\*Les différents types de bateaux naviguant sur nos voies d'eau sont décrits en page 8.



L'intermodalité consiste à allier deux modes de transport ou plus.



© SPW-DPVNI

© SPW-Direction de l'Édition



© SPW-DPVNI

Chaque mode de transport a des avantages. Être efficace, c'est trouver la bonne combinaison entre ceux-ci en fonction de chaque cas.

### LE CONTENEUR, INCONTOURNABLE

Si les matériaux de construction sont les principales marchandises transportées par bateau en Wallonie, on peut en fait acheminer (presque) tout ce qu'on veut par voies navigables. Surtout quand on le fait via des conteneurs, dans lesquels même les matières les plus précieuses ou délicates (des ordinateurs, des fruits, des chaussures...) peuvent être déplacées en toute sécurité. Le conteneur est l'outil intermodal par excellence puisqu'il peut facilement passer d'un moyen de transport à un autre, en demandant le moins de manutention possible, ce qui réduit aussi les coûts.

Prenons l'exemple de centaines d'ordinateurs fabriqués en Chine et acheminés par bateau au port d'Anvers, à destina-

tion d'une école de Liège. Si les ordinateurs étaient transportés chacun dans leur caisse, cela voudrait dire que, depuis leur usine de fabrication chinoise, ils devraient être déplacés un par un : de l'usine au camion, du camion au navire de mer, du navire de mer arrivé à Anvers à un autre bateau de navigation intérieure, de ce même bateau arrivé au port de Liège à un camion qui rallierait ensuite la destination finale par la route. Des opérations qui demanderaient la mobilisation de dizaines de personnes mais qui risqueraient aussi d'endommager le matériel. Par contre, si, dès la sortie de l'usine, les ordinateurs sont placés dans un conteneur, c'est un lot complet qui fait le transport de son origine à sa destination finale en simplifiant à l'extrême les transferts entre moyens de transport, qui deviennent ainsi plus rapides et plus sûrs.

## MOINS DE CAMIONS SUR LES ROUTES, MOINS DE CO<sub>2</sub> DANS L'ATMOSPHÈRE

En poursuivant la modernisation du réseau fluvial wallon et donc le développement du transport par voie d'eau et du transport intermodal, on estime qu'on va pouvoir éviter le passage de 500 000 camions par an sur l'autoroute E42, à partir de 2020. Cette réduction du trafic aura évidemment un impact sur la sécurité routière et la mobilité.

La navigation intérieure consommant de 3 à 6 fois moins d'énergie à la tonne transportée que le transport routier, elle permet aussi de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> : un camion émet entre 80 et 100 gr de CO<sub>2</sub>/tonne au kilomètre alors que le bateau, pour la même quantité transportée sur la même distance, n'émet que 30 gr de CO<sub>2</sub>, soit trois fois moins ! Grâce au transport fluvial, des milliers de tonnes de CO<sub>2</sub> peuvent être épargnées à notre atmosphère.

Le transport par bateau est aussi très avantageux au point de vue économique. Moins énergivore (il faut moins de carburant au kilomètre que pour n'importe quel autre moyen de transport), le transport par eau coûte aussi moins cher aux industriels qui l'utilisent.



# DES BATEAUX ET DES HOMMES

De la petite péniche aux plus gros automoteurs ou barges poussées, des centaines de bateaux circulent chaque jour sur les voies navigables wallonnes. Mais quels sont-ils et qui sont ces hommes à leur barre ?

Contrairement aux routes dont les dimensions sont très normalisées, les voies navigables présentent des dimensions extrêmement variables selon leur époque de construction ou encore les contraintes techniques ou environnementales qu'elles ont dû surmonter. Pour mieux les identifier, les voies navigables sont classifiées au niveau européen, en fonction de leur accessibilité aux bateaux de différentes dimensions. En Europe, ce classement va de la classe I, permettant le passage de bateaux de maximum 300 tonnes, à la classe VIb, permettant le passage de convois poussés (lire plus loin) de 9 000 tonnes ! Depuis 2002 et la fin d'importants travaux de modernisation commencés dans les années 60, la quasi-totalité du réseau wallon est à grand gabarit, c'est-à-dire qu'il est adapté aux normes européennes destinées à accueillir des bateaux de minimum 1 350 tonnes (classe IV) dont les dimensions standards tournent autour de 80 m de long sur 9,5 m de large. Aujourd'hui, cette modernisation connaît un nouvel élan vers les classes supérieures (V et VI).

## DU SPITS AU CONVOI POUSSÉ

On a l'habitude d'appeler "péniches" tous les bateaux qu'on voit naviguer sur les fleuves et les canaux. Mais derrière ce terme vieillot se cache une multitude d'embarcations aux caractéristiques bien différentes :

- > **le Spits**, appelé *Freycinet* en France, est la péniche traditionnelle conçue à l'époque des voies navigables à petit gabarit (classe I), de 250 à 400 tonnes, d'une longueur moyenne de 38,5 m et d'une largeur d'environ 5 m.
- > **le Campinois** est un peu plus grand. À l'origine, il a été créé pour naviguer au sud des Pays-Bas et en Belgique sur les canaux de Campine, d'où il tire son nom. Il a un tonnage de 400 à 650 tonnes, une longueur moyenne de 50 m et une largeur d'environ 6,5 m.
- > **le Dortmund-Ems-Kanal**, ou *DEK*, navigue sur les voies de classe III, à l'image de ce canal d'Allemagne pour lequel il fut initialement créé. Il offre un tonnage de 650 à 1 000 tonnes, une longueur moyenne de 70 m et une largeur de 8,20 m.

Deux Spits en flèche



Grand Rhéna

Une multitude de bateaux aux caractéristiques bien différentes

- > **le Rhein-Herne-Kanal**, ou *RHK*, est un bateau de classe IV. Il a un tonnage de 1 350 tonnes, une longueur d'environ 80 m et une largeur de 9,5 m. Il tire son nom d'un canal situé dans la région industrielle de la Ruhr, en Allemagne.
- > **les Grands Rhénans** ont été spécialement conçus pour naviguer sur le Rhin. Leur tonnage varie de 1 500 à 3 000 tonnes, pour une longueur allant jusqu'à 110 m et une largeur de 11,40 m.
- > **le caboteur ou bateau fluvio-maritime** peut évoluer tant en eaux fluviales qu'en eaux maritimes côtières. Il a un tonnage type de 1 750 tonnes et une longueur d'environ 90 m.
- > **le grand porte-conteneurs** peut transporter sur plusieurs couches 470 conteneurs mesurant chacun un peu plus de 6 m de long sur un peu moins de 2,5 m de large.
- > **le convoi poussé** est en fait le groupement de plusieurs barges (des bateaux non motorisés), poussées par un petit bateau spécifique très puissant,

Bateau porte-conteneurs



Convoi poussé

appelé "pousseur". Il a un tonnage de 1 600 à 9 000 tonnes selon le nombre de barges assemblées et leurs dimensions. Il peut mesurer jusqu'à 195 m de long !

## AFFRÉTEURS, CHARGEURS...

Dans le transport fluvial, il y a traditionnellement trois grandes catégories d'intervenants :

- > **le batelier** est le plus souvent un "maître batelier", c'est-à-dire le capitaine et le propriétaire du bateau qu'il pilote et habite. Il exécute le transport des marchandises sur un trajet convenu.
- > **l'affréteur** (ou auxiliaire de transport) s'occupe quant à lui de trouver le bateau idéal pour le transport des marchandises qu'il doit acheminer, c'est-à-dire le bateau adapté au type et à la quantité de celles-ci. Il est l'intermédiaire entre le batelier et le chargeur.
- > **le chargeur** (ou donneur d'ordre) est généralement le producteur ou le propriétaire des marchandises à transporter vers le client.

## MATELOT NAVIGUE SUR LES FLOTS...

Que ce soit pour conduire et exploiter un bateau de marchandises ou un bateau de plaisance, il faut obtenir les documents nécessaires (brevet de conduite, attestation d'accès à la profession, certificat de conduite...). En Wallonie, il existe une école de batellerie, située à Huy. La formation alterne un mois de cours spécifiques à l'école et un mois de stage pratique à bord d'un vrai bateau de transport fluvial. Après deux ans d'études, on obtient le brevet de "matelot" et après deux années supplémentaires, celui de "capitaine batelier". Le métier de batelier est complexe parce que, seul maître à bord, il faut savoir tout faire : conduire l'embarcation, accoster, entretenir les équipements, s'adapter aux diverses réglementations, négocier avec les affréteurs... Et puis, le bateau est à la fois le gagne-pain du batelier, son outil de travail et sa maison où il vit avec toute sa famille.

## UN "CODE DE L'EAU"

Une fois sur l'eau, le navigant doit respecter le "règlement de police pour la navigation sur les eaux intérieures" (RPNE), l'équivalent fluvial du code de la route. En cas de situations particulières (conditions climatiques, accidents...), les "avis à la batellerie" permettent d'adapter les règles aux circonstances et prévalent alors sur le règlement de base. Enfin, les bateaux doivent tous porter sur leur coque les marques de leur identification et de leur capacité, un peu comme une plaque d'immatriculation.

Après deux ans d'études, on obtient le brevet de "matelot" et après deux années supplémentaires, celui de "capitaine batelier".

## BOIRE DE L'EAU DE LA MEUSE ?

Si la fonction principale des voies navigables wallonnes est le transport, elles ont aussi d'autres utilités.

Les barrages permettent de limiter l'impact des crues et de constituer des réserves d'eau tandis que les centrales hydroélectriques permettent de produire de l'électricité grâce à la force du cours d'eau.

On peut même "transformer" l'eau de la Meuse en eau potable, grâce par exemple à la station d'épuration de Tailfer, près de Namur, où on pompe chaque jour plus de 180 000 m<sup>3</sup> d'eau du fleuve avant de la traiter pour la rendre potable. Enfin, l'eau des cours d'eau sert aussi à l'industrie, comme à Tihange où on pompe de l'eau de la Meuse pour refroidir les réacteurs nucléaires.



## DENIS DRUART, UNE VIE SUR L'EAU

Depuis qu'il est tout petit, Denis Druart vit sur un bateau. D'abord sur celui de ses parents et, depuis huit ans, sur le sien, qu'il a acheté après avoir fait ses études de batelier à l'école de batellerie de Huy. "On a ça dans le sang, dans la famille !", lance-t-il en riant.

C'est tellement vrai que son frère et sa sœur sont eux aussi bateliers. Comme ses oncles et tantes et un tas d'amis.

Le bateau de Denis, qui porte le nom du port mexicain de "Tampico", fait 67 m de long, 7 m 25 de large et peut charger 870 tonnes. "Ce qui permet d'enlever 40 camions de la route d'un coup", précise fièrement Denis. Un bateau

que le jeune homme a acheté d'occasion, pour 250 000 euros. "C'est le prix d'une maison, quoi !"

S'il ne regrette pas d'avoir choisi la vie de batelier, Denis Druart admet que le métier est difficile. Et puis, la concurrence est rude entre les transporteurs, qui doivent "se battre" pour décrocher des contrats surtout en ces moments de crise. "On se lève parfois à 3h30, on travaille le week-end et les jours fériés, c'est difficile de prendre des vacances et c'est un métier physique, qui demande en plus des connaissances dans un tas de domaines. Et puis, pour les enfants, c'est aussi une drôle de vie, de devoir al-

ler en internat dès l'âge de 6 ans. Heureusement, je ne suis pas tout seul : ma compagne Justine, qui est coiffeuse, a accepté de venir avec moi et de changer de vie."

Pour le moment, Denis Druart transporte du calcaire broyé de Landelies (sur la Sambre, près de Charleroi) à Gand, donc d'un quai intérieur à un port de mer.

Le moment que Denis préfère ? "Le matin, quand le soleil se lève et que tout se réveille, c'est le moment le plus agréable de la journée. Mais de toute façon, sur l'eau, on a un sentiment de liberté qu'on n'a pas à terre..."

# DES OUVRAGES D'ART SUR LES VOIES NAVIGABLES

Les ponts, écluses, barrages, murs anti-crues ou encore les ascenseurs à bateaux que l'on rencontre au fil des voies d'eau sont appelés des "ouvrages d'art".

## IL EXISTE TROIS GRANDES FAMILLES D'OUVRAGES D'ART :

> **les ouvrages d'art liés aux voies de communication** : ponts, viaducs, tunnels, écluses ou ascenseurs à bateaux...

> **les ouvrages d'art destinés à la protection contre l'action de la terre ou de l'eau** : murs anti-crues, murs de soutènement le long des routes qui longent la montagne, gabions, jetées, brise-lames...

> **les ouvrages d'art destinés à la retenue des eaux** : barrages, digues... Ces grandes constructions sont appelées ouvrages d'art parce que leur conception et leur réalisation nécessitent de l'expérience de la part de celui qui les imagine, bien plus que ses seules connaissances théoriques. Cet ensemble de connaissances constitue d'ailleurs ce que l'on appelle "l'art de l'ingénieur".

Ici, nous allons évidemment surtout nous intéresser aux ouvrages d'art qui concernent les voies navigables, à travers des exemples concrets de constructions wallonnes.



### LE CANAL BLATON-ATH [1]

relie Blaton à Ath, où il rejoint la Dendre. C'est un canal de petit gabarit, qui ne peut être emprunté que par des péniches de maximum 300 tonnes. Jalonné de ponts-levis typiques et de 21 anciennes écluses manœuvrées par des équipes mobiles, il est surtout utilisé par les plaisanciers qui raffolent du caractère naturel et pittoresque de cette voie d'eau.



### L'ASCENSEUR FUNICULAIRE DE STRÉPY-THIEU [2]

commencé en 1982 et ouvert à la navigation en 2002, est le plus grand ascenseur à bateaux du monde. Il permet de franchir une dénivellation record de 73,15 m en seulement 7 minutes ! Il mesure 102 m de haut et a été construit pour remplacer six ouvrages : les quatre ascenseurs à bateaux du canal du Centre historique et deux écluses. Il est le dernier maillon du plan de modernisation des voies navigables belges initié dans les années 1960. Il permet le passage de bateaux de 2 000 tonnes entre le bassin de la Meuse et celui de l'Escaut. Depuis son ouverture à la navigation, l'ascenseur de Strépy-Thieu a fait exploser le trafic fluvial sur le canal du Centre : 2,5 millions de tonnes en 2014 contre 256 000 tonnes en 2001.



### LES QUATRE ASCENSEURS HYDRAULIQUES DU CANAL DU CENTRE HISTORIQUE [3]

situés entre La Louvière et Thieu, fonctionnent depuis un siècle. Construits entre 1882 et 1917, chacun d'entre eux "rachète" une dénivellation d'environ 17 m. On appelle désormais cette portion du canal : "canal du Centre historique" parce que le site a perdu sa vocation première de voie de transport fluvial pour s'offrir une deuxième vie, celle du tourisme. Classés au Patrimoine mondial de l'UNESCO, le canal et ses ascenseurs emmènent désormais les visiteurs à la découverte d'un témoignage industriel unique. Ce sont les seuls au monde à encore fonctionner uniquement grâce à l'énergie hydraulique.



## LE PONT-CANAL DU SART [4]

est situé à Houdeng-Aimeries. Cet ouvrage en béton long de 498 m et large de 46 m permet au canal du Centre de franchir la vallée du Thiriau du Sart et un important carrefour routier, à l'entrée de La Louvière. Le tablier de cet aqueduc très spécial, d'un poids total de 65 000 tonnes, a été construit et mis en place par la technique du poussage, ce qui constitue un record mondial. Cette technique consiste à associer les différents éléments du tablier au sol puis à les "pousser" petit à petit sur les piles déjà mises en place, afin de rejoindre l'autre rive. Le chantier, mené par une société belge, a duré 3 ans (entre 1998 et 2001). Il a reçu le prix de la Fédération Internationale du Béton (FIB) qui récompense des ouvrages exceptionnels.



© SPW-Direction de l'Édition



## LE PLAN INCLINÉ DE RONQUIÈRES [5]

a été construit entre 1960 et 1968, sur le canal Charleroi-Bruxelles. Comme l'ascenseur de Strépy-Thieu sur le canal du Centre, la construction de cet ouvrage monumental faisait partie intégrante du plan de modernisation des voies d'eau belges pour les porter au gabarit de 1 350 tonnes. Le principe du plan incliné de Ronquières est simple. Il est en fait composé de deux grands bacs de 91 m de long et 12 m de large remplis d'eau et pesant chacun environ 5 600 tonnes. Ces bacs, dans lesquels prennent place les bateaux, se déplacent dans le sens de leur longueur sur des chemins de roulement en béton d'une longueur d'1,440 km. En gravissant une pente de 68 m, le plan incliné de Ronquières permet l'économie de 18 écluses, d'un volume impressionnant d'eau et de près d'une journée de navigation à chaque péniche : le passage du plan incliné ne prend effectivement qu'une quarantaine de minutes par bateau !

© SPW-DP/NI



© SPW-Vincent Heblion

## LE SITE DES ÉCUSES DE LANAYE [8]

est sans conteste un site exceptionnel situé au nord de Liège, à la frontière avec les Pays-Bas et la Flandre. Une quatrième écluse, aux dimensions impressionnantes de 225 m de long et 25 m de large, vient d'y être construite ! L'endroit est aussi remarquable par la "tranchée de Caster", une trouée gigantesque réalisée dès 1929 à travers une longue colline (la montagne Saint-Pierre) lors du creusement du canal Albert qui permit de relier le port de Liège au port d'Anvers. Le canal Albert coupe ainsi la colline en deux, sur une longueur de 1 300 m et une hauteur de 65 m ! Cette "tranchée de Caster" confère au site des allures de forteresse et marque le changement de relief entre la Wallonie et le plat pays... Le site et ses alentours comprennent en outre de nombreuses réserves naturelles, preuves que les voies navigables peuvent parfaitement exister en harmonie avec une nature riche et intacte.

## LE BARRAGE-ÉCLUSE D'IVOZ-RAMET [6]

est le point de passage le plus important pour le transport fluvial en Wallonie : près de 12 millions de tonnes en 2014 ! Soit un quart du trafic fluvial wallon. Menacée par la saturation, l'ancienne écluse (136 m x 16 m) a été doublée d'une seconde écluse aux dimensions appréciables de 225 m de long et de 25 m de large. Mis en fonction en 2015, le barrage-écluse a plusieurs fonctions. C'est un pont, permettant le passage des voitures d'une rive à l'autre. C'est aussi un barrage, qui a une fonction de retenue des eaux. C'est également une écluse. Et c'est une centrale hydroélectrique. Enfin, cerise sur le gâteau, on y a aussi installé une échelle à poissons, qui permet aux poissons de "remonter" l'écluse par paliers pour rejoindre leur milieu de vie en amont.



© SPW-DP/NI

## LE PONT DE FRAGNÉE [7]

Construit pour l'Exposition Universelle de 1905, le pont de Fragnée [7], à Liège, a été imaginé dans l'esprit du pont Alexandre III de Paris. Ce pont en acier est décoré de colonnes en granit surmontées de statues dorées – appelées les "Renommées" – de sculptures au pied de ces colonnes et de balustrades en fer forgé. Détruit pendant la Seconde Guerre mondiale, on l'a reconstruit en respectant les plans d'origine. En 1993 et 1994, il a de nouveau subi d'importants travaux : remise à neuf des parties métalliques, des statues et des médaillons décoratifs, réfection de la voirie et aménagement des abords du pont. Le pont est très reconnaissable et peut-être encore plus la nuit, lorsqu'il est éclairé de reflets bleus et violets.



© SPW-Direction de l'Édition

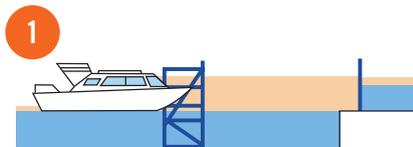
## UNE ÉCLUSE, COMMENT ÇA FONCTIONNE ?

Un des ouvrages d'art rencontrés le plus souvent le long des voies navigables est bien entendu l'écluse. Comme le niveau d'eau n'est pas le même partout, l'écluse permet le passage des bateaux d'un niveau à un autre, tout en garantissant un niveau d'eau constant dans chaque bief.

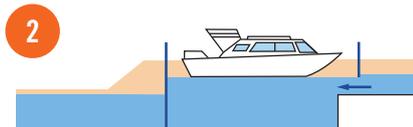
### MAIS CONCRÈTEMENT, COMMENT ÇA MARCHE ?

Une écluse est composée de trois parties : le bief aval, le sas et le bief amont, ces trois parties étant séparées par d'immenses portes. Le bateau arrive, par exemple, dans le bief aval (où le niveau de l'eau est le plus bas). Grâce à une ouverture située sous l'eau dans la première porte, le niveau d'eau dans le sas est amené à la même hauteur que dans le bief aval. La porte peut alors s'ouvrir et le bateau entrer dans le sas. La porte se referme, le bateau est maintenant situé entre les deux portes. Là, c'est la vanne immergée de la porte entre le sas et le bief amont qui est ouverte, permettant de faire passer de l'eau du bief amont (où le niveau de l'eau est le plus haut) dans le sas. Le niveau de l'eau dans le sas monte et une fois qu'il est le même que le niveau du bief amont, la porte entre le sas et le bief amont peut s'ouvrir et laisser passer le bateau dans le bief amont, afin qu'il continue sa route.

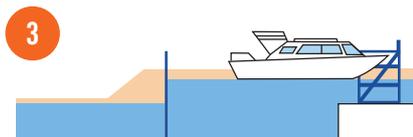
### BATEAU MONTANT



1 Les portes de l'écluse sont ouvertes, le bateau rentre.

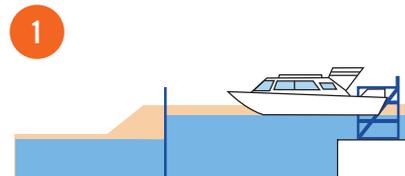


2 Le bateau est à l'intérieur de l'écluse. Portes fermées, vannes amont ouvertes et celles de l'aval fermées, l'écluse se remplit.

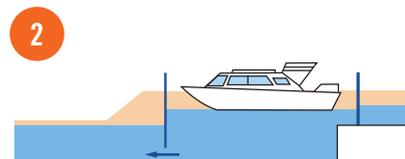


3 Lorsque le niveau d'eau du sas atteint celui du bief amont, les portes s'ouvrent, le bateau sort.

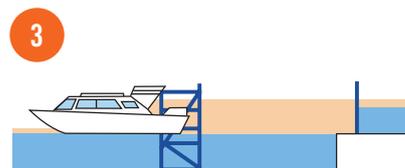
### BATEAU AVALANT



1 Les portes de l'écluse sont ouvertes, le bateau rentre.



2 Le bateau est à l'intérieur de l'écluse. Portes fermées, vannes aval ouvertes et celles de l'amont fermées, l'écluse se vide.



3 Lorsque le niveau d'eau du sas atteint celui du bief aval, les portes s'ouvrent, le bateau sort.



### PASSER UNE ÉCLUSE

Vous pouvez vous amuser à passer une écluse sur <http://www.pragmasoft.be/carnets/geo/ecluse/Ecluse.html>



### DES RIVIÈRES NATURELLES ET DES CANAUX ARTIFICIELS

Le réseau des voies navigables wallonnes est en fait constitué principalement de deux bassins (Meuse et Escaut) où coulent naturellement des fleuves et des rivières, à des altitudes différentes selon le relief. Pour relier entre eux ces bassins et ces cours d'eau, et donc permettre la navigation sur de plus longues distances, on a construit des canaux. Dans un canal, l'eau ne s'écoule pas et forme des plans d'eau limités par des ouvrages, généralement des écluses. Sur un fleuve ou une rivière, on recrée, grâce à des barrages, des retenues d'eau qui garantissent une certaine profondeur pour la navigation. Les écluses, dans ce cas, permettent de franchir l'obstacle du barrage. Le plan d'eau compris entre deux ouvrages est appelé un bief.

# LE TOURISME FLUVIAL, SUR L'EAU OU JUSTE À CÔTÉ

Quand d'autres prennent la route pour s'évader le temps d'un week-end ou de vacances, certains choisissent la voie fluviale. Pour un tourisme plus lent, plus doux, plus proche et plus respectueux de la nature : larguez les amarres, embarquement immédiat !

Avec ses 450 kilomètres de voies navigables et 46 points d'accostage (lire plus loin), le réseau fluvial wallon permet de découvrir une Wallonie différente de celle qu'on traverse habituellement en voiture et à un autre rythme, surtout. Les paysages sont tout autres et défilent moins vite.

On peut naviguer à bord de son propre bateau ou en louer un, avec ou sans pilote. Attention tout de même que la conduite d'un bateau n'est pas la même que celle d'une voiture et nécessite donc un apprentissage spécifique. D'ailleurs, pour piloter des embarcations de plaisance allant à plus de 20 km/h ou dont la longueur est égale ou supérieure à 15 m, il faut un brevet de conduite.

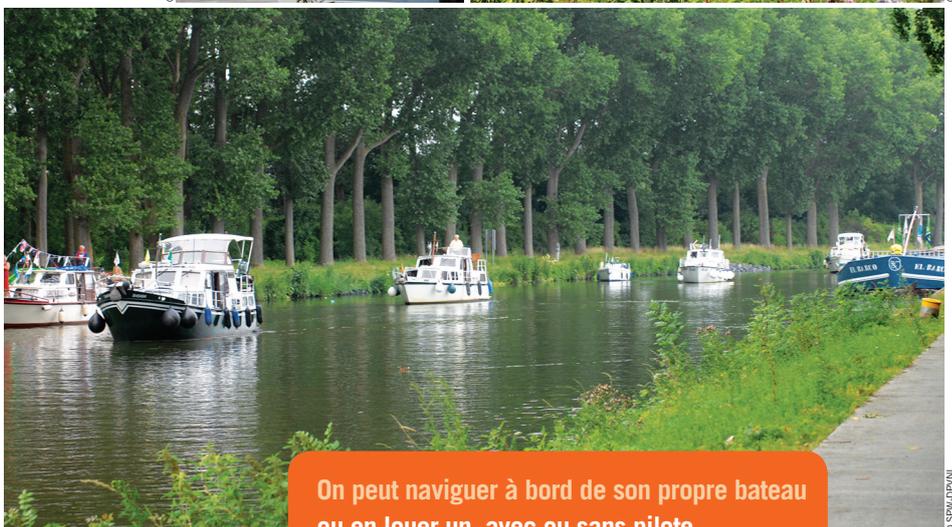
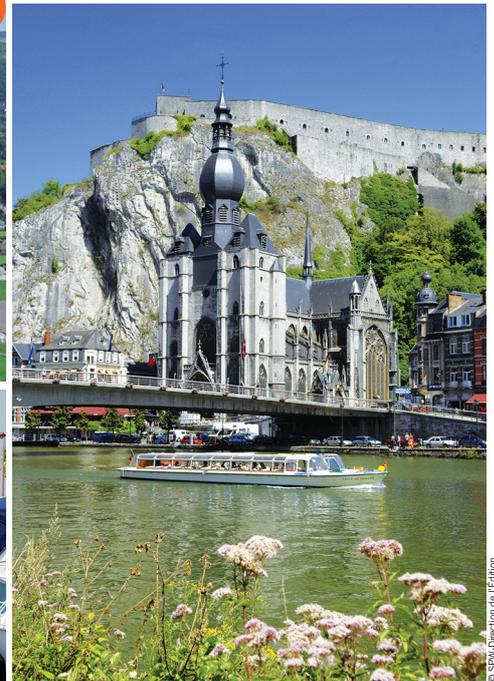
Sont en fait considérés comme bateaux de plaisance, les bateaux "conçus ou utilisés principalement pour des activités récréatives, sportives ou touristiques". On trouve dans cette catégorie tous les types de cabiniers et les bateaux-logements mais aussi les engins nautiques motorisés (hors-bord avec ou sans ski nautique, jet-ski) et les embarcations sans moteur (barquette, canoë, kayak, voilier, pédalo...). D'ailleurs, pour permettre la pratique de ces activités dans de bonnes conditions et en toute sécurité, certaines zones leur sont exclusivement réservées.

## DE COMINES À VISÉ, EN PASSANT PAR RONQUIÈRES ET HASTIÈRE

Les principales villes wallonnes traversées par les voies d'eau, d'ouest en est, sont Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi, Dinant, Namur, Huy et Liège. Un parcours au fil duquel le touriste pourra par exemple emprunter le canal du Centre historique et un de ses quatre ascenseurs classés au Patrimoine mondial de l'UNESCO ou l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu (voir pages 10-11). Des excursions en bateau, de quelques minutes ou de quelques heures, couplées ou non à la découverte du patrimoine architectural, culturel ou industriel environnant, sont possibles au départ de Ronquières, Strépy, Thuin, Dinant, Namur, Huy ou Liège...



Le réseau fluvial wallon permet de découvrir une Wallonie différente de celle qu'on traverse habituellement en voiture et à un autre rythme.



On peut naviguer à bord de son propre bateau ou en louer un, avec ou sans pilote.

# DES INFRASTRUCTURES OÙ JETER L'ANCRE

En bateau comme en voiture, il faut pouvoir s'arrêter de temps en temps. Pour se reposer ou pour passer la nuit, pour se ravitailler en eau et en vivres, pour découvrir une ville ou une région ou pour se raccorder au réseau électrique. C'est ainsi que des infrastructures spécifiques ont été mises en place.

## DES PORTS, DES RELAIS ET DES HALTES

En Wallonie, il existe un véritable réseau d'accueil des plaisanciers.

**Les haltes nautiques**, situées à proximité de centres urbains ou de sites touristiques, sont destinées au stationnement des bateaux pendant quelques heures, entre le lever et le coucher du soleil. Elles disposent juste d'infrastructures d'accostage et de débarquement, de poubelles et d'informations pour le visiteur.

**Les relais nautiques**, qui permettent de s'arrêter quelques jours, proposent en plus l'accès à l'eau, à l'électricité ainsi qu'à des WC, lavabos et douches. Les zones de stationnement des bateaux sont éclairées.

**Les ports de plaisance**, eux, permettent un arrêt plus long, voire un amarrage permanent. Ce sont de vrais lieux de villégiature, proches de centres commer-

ciaux et de restaurants, qui, en plus des services des relais nautiques, disposent aussi de lavoirs et de locaux pour accueillir les plaisanciers.

On compte aujourd'hui 23 haltes nautiques, 6 relais nautiques et 17 ports de plaisance sur le réseau wallon tandis que d'autres projets sont à l'étude.

## LA VOIE D'EAU... SANS BATEAU

Depuis des années, en plus d'aménager des zones d'accostage et des ports de plaisance pour dynamiser le tourisme fluvial wallon, la Wallonie développe et réhabilite des zones qui longent les cours d'eau, principalement à travers le réseau RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes), en majorité constitué des chemins "de service" situés le long des voies hydrauliques. En tout, cela représente environ 560 kilomètres d'anciens chemins de halage aménagés. De belles balades en perspective pour profiter de la voie d'eau... sans bateau !



## DES MOULINS ET "LA CANTINE DES ITALIENS"

Le tourisme fluvial, ça se passe donc aussi bien sur l'eau qu'à côté. Nos fleuves et rivières ont façonné nos paysages au cours des siècles, et naviguer au gré des cours d'eau wallons permet de les voir sous un angle unique. C'est aussi l'occasion de découvrir un riche patrimoine architectural ou industriel, construit par besoin en bordure des cours d'eau, comme d'anciens moulins reconvertis en gîtes ou encore "La Cantine des Italiens". Construite en 1946-1947, celle-ci servait à loger les ouvriers que les usines Boël faisaient venir d'Italie. Aujourd'hui transformée en restaurant, "La Cantine des Italiens" est le point de départ d'excursions touristiques pédestres et cyclistes le long du canal du Centre historique.



Découvrir la Wallonie  
sous un autre angle...



## DESTINATIONS PRIVILÉGIÉES EN WALLONIE

Quelque 30 000 bateaux de plaisance empruntent chaque année le réseau fluvial wallon. Parmi ceux-ci, les bateaux belges (37 %) et néerlandais (44 %) sont les principaux utilisateurs. Et les endroits les plus fréquentés par les bateaux de plaisance se trouvent sur la Haute Meuse à Anseremme et Dinant, sur le canal Albert à Monsin, sur la Meuse moyenne et sur le canal de Lanaye. Il faut dire que ce parcours est typique du trajet entre la France et les Pays-Bas. Les parcours privilégiés des bateaux à passagers se concentrent quant à eux sur trois zones : le bassin liégeois, l'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu et la partie frontalière de la Haute Meuse, aux alentours de Heer-Agimont, Waulsort ou Hastière.

## LE "MAL DE FLEUVE", ÇA EXISTE !

N'a pas le pied marin qui veut, même sur un fleuve qu'on pourrait penser calme et plat ! On estime d'ailleurs qu'1 personne sur 4 souffre du mal des transports et en particulier du mal de mer, qui peut se traduire par des sueurs, vertiges, nausées et vomissements.

En fait, le mal de mer est causé par un conflit entre la perception visuelle et le vestibule, situé dans l'oreille interne : il y a un décalage entre ce que l'œil voit et ce que le corps ressent via l'oreille interne, responsable de l'équilibre, ainsi que par les pieds en contact ou non avec le "sol". Un exemple ? Vous êtes assis à l'arrière d'une voiture et vous lisez un magazine. Vos pieds ne bougent pas et vos yeux non plus, fixés sur le texte. Par contre, votre oreille interne, elle, sent bien que vous êtes en mouvement. Les infos qui parviennent au cerveau ne sont donc pas les mêmes selon qu'elles proviennent de vos pieds, de vos yeux ou de votre oreille interne. C'est à ce moment-là que le mal des transports peut survenir.



Plus de 30 000 bateaux de plaisance empruntent chaque année le réseau fluvial wallon.

# POUR EN SAVOIR PLUS SUR LE SUJET, PLUSIEURS DOCUMENTS SONT À VOTRE DISPOSITION.

## PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES ET DE L'INTERMODALITÉ LES INFOS 2015

Livret format A4,  
92 pages  
quadri,  
édition 2015.



Tour d'horizon des voies navigables wallonnes et des acteurs du secteur (statistiques, projets de développement ici et en Europe, stratégies ferroviaire et fluviale, nouvelles des ports autonomes, tourisme fluvial, aides économiques octroyées par la Wallonie...). L'accent est particulièrement mis sur l'intermodalité.

L'ouvrage est également téléchargeable, au format PDF, dans le chapitre "Promotion" du site Internet : <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

## LE TOURISME FLUVIAL EN WALLONIE CARTE

Format A3, quadri,  
édition février 2015.

Carte localisant, sur le réseau wallon des voies navigables, les relais, haltes et clubs nautiques, ainsi que les ports de plaisance. Le verso de la carte reprend toutes les coordonnées des ports de plaisance, ainsi qu'une série d'adresses utiles pour le plaisancier.



## LE TOURISME FLUVIAL EN WALLONIE GUIDE

Livret format A5, 117 pages quadri,  
édition 2015.

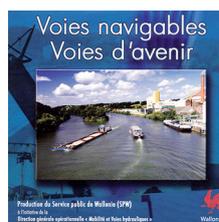


Petit guide touristique parcourant les voies navigables wallonnes en s'arrêtant à chaque port ou relais de plaisance pour décrire les services offerts par ses infrastructures ainsi que les possibilités de détente et les curiosités à visiter dans les alentours. Non seulement à l'usage des plaisanciers, mais aussi de tous ceux qui ont envie de découvrir la voie d'eau du bord de la rive !

Disponible en 2 versions : français-néerlandais et anglais-allemand. L'ouvrage est également téléchargeable, au format PDF, dans le chapitre "Promotion" du site internet : <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>.

## VOIES NAVIGABLES, VOIES D'AVENIR FILM (DURÉE 10'30")

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



Tous ces documents sont disponibles  
sur simple demande auprès de la DPVNI.

## BON A SAVOIR

Le réseau wallon de voies navigables, c'est :

- > 450 km de fleuves, rivières et canaux accessibles aux bateaux de commerce et de plaisance ;
- > plus de 80% de ces voies d'eau au gabarit international de 1 350 tonnes ou plus ;
- > un réseau en cours de modernisation pour atteindre le gabarit de 2 000 tonnes et s'intégrer parfaitement dans les grands corridors européens Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée, notamment avec le projet Seine-Escaut ;
- > plus de 40 millions de tonnes de marchandises transportées par an ;
- > 4 ports autonomes : Liège, Namur, Charleroi et Centre et Ouest ;
- > 10 plateformes multimodales situées le long de la voie d'eau ;
- > d'excellentes connexions au réseau européen qui totalise 38 000 km de fleuves, rivières et canaux navigables.

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

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.

Les missions de la DPVNI sont : encourager le recours au transport fluvial et intermodal de marchandises, promouvoir le tourisme fluvial et ses infrastructures, développer des contacts avec les acteurs économiques concernés par le transport fluvial et l'intermodalité et gérer, pour le compte du SPW, le suivi de la problématique "transport" au plan international.

## DPVNI

Département de la Stratégie et de la Mobilité  
Direction générale opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques" (DG02)  
Service public de Wallonie (SPW)  
Rue Forgeur, 2 > 4000 Liège > + 32 (0)4/220 87 50  
[dpvni@spw.wallonie.be](mailto:dpvni@spw.wallonie.be) > [www.voies-hydrauliques.wallonie.be](http://www.voies-hydrauliques.wallonie.be)