

LES INFOS VOIES NAVIGABLES ET INTERMODALITÉ 2018

SPW | Éditions

BILANS ET PERSPECTIVES



Wallonie

L'année écoulée a vu l'intermodalité renouer avec la croissance en Wallonie. Presque tous les secteurs d'activité qui utilisent les transports fluvial ou ferroviaire ont connu des résultats en nette progression.

Ce signal positif ne doit toutefois pas nous endormir. L'usage des modes alternatifs ou complémentaires à la route reste complexe. Dynamiser, intensifier et optimiser nos réseaux, outils et organisations, favoriseront le meilleur usage possible des modes de transports. L'embellie actuelle est un signe qui indique la nécessité de renforcer nos actions et qui démontre leur pertinence.

Si on ne peut que s'inquiéter du sous-financement critique du ferroviaire, le Gouvernement wallon a pourtant bien pris la mesure des enjeux dans le domaine de ses compétences. Il a inscrit de manière forte le futur de notre intermodalité dans ses actions et ses stratégies en cours de développement. Le plan infrastructure actualisé annonce un large financement de mesures pour le réseau fluvial. Plusieurs projets d'envergure, dont la nouvelle écluse d'Ampsin-Neuville, ont trouvé leur financement et peuvent démarrer. Soulignons également les améliorations en cours ou déjà perceptibles, qui sont autant de préfigurations d'un réseau destiné au futur, comme le lancement des travaux de la traversée de Tournai, l'approfondissement du lit de l'Escaut à 2,90 m d'enfoncement ou de la Meuse à 3,40 m, le lancement des travaux de rénovation du canal Charleroi-Bruxelles, le lancement du projet *Perex 4.0*.

Plus que jamais la Wallonie s'inscrit dans les stratégies des corridors transeuropéens !

Au-delà des réseaux, l'intermodalité se dessine comme une mesure essentielle des stratégies de mobilité, d'aménagement du territoire, de lutte contre le réchauffement climatique, d'efficacité énergétique...

Si ces dernières années ont connu des soubresauts, des changements et même des avancées majeures dans le domaine des transports, nous devons tous être conscients qu'ils ne sont que les prémices de bouleversements bien plus conséquents à venir. La participation à la recherche d'un développement durable passera indubitablement par là.

Nous célébrons cette année le cinquantième anniversaire du plan incliné de Ronquières, un ouvrage de génie qui symbolise encore aujourd'hui une époque de renversements dans le domaine des transports. Aujourd'hui, nous devons à nouveau nous inscrire dans le contexte d'une telle révolution : les régions qui ne la mèneront pas, se la feront imposer.

Prenons le pari que les acteurs wallons seront capables de se mobiliser pour mener ensemble ces changements au bénéfice de tous.





À la une

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

Du neuf

- pp. 10 à 16 Le point sur le réseau wallon des voies navigables – Le dragage en Wallonie.
p. 17 La gestion hydrologique intégrée.
pp. 18 et 19 La géolocalisation des bateaux au cœur de *Perex 4.0*.
pp. 20 et 21 La Wallonie trace ses plans pour la mobilité à l'horizon 2030.
pp. 22 et 23 Les brèves : Plateforme de coordination « Transports », simulateur de navigation, colloque *AIPCN* et *ScaldisTournai*.
pp. 24 et 25 Nous y étions...
p. 26 La *Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie*.
p. 27 Le plan incliné de Ronquières souffle 50 bougies !

Intermodalité

- pp. 30 et 31 L'accessibilité au port d'Anvers.
pp. 32 à 35 Tour d'horizon des plateformes intermodales en Wallonie.
pp. 36 à 39 Menace sur le réseau ferroviaire.
pp. 40 et 41 Le terminal de Bettembourg – Les éco-combis roulent en Wallonie.

Statistiques

- pp. 44 à 49 Le transport fluvial 2017 en chiffres.

Ports autonomes

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

Entreprises et batellerie

- pp. 62 et 63 Première grue portuaire électrique et mobile en Wallonie !
pp. 64 et 65 Un train de bière entre Liège et Ninove.
p. 66 Le *Plan wallon d'aides aux modes de transports alternatifs à la route*.
pp. 67 et 68 L'aide aux entreprises.
p. 69 L'impact des *Plans wallons* sur le transport fluvial.
pp. 70 et 71 L'aide aux bateliers.
pp. 72 et 73 Le guichet de la navigation – Une certification professionnelle européenne.
pp. 74 et 75 Sept nouveaux projets pour stimuler la navigation intérieure belge.

Transport fluvial en Europe

- pp. 78 et 79 La politique européenne des transports.
pp. 80 et 81 Seine-Escaut en Wallonie.
p. 82 Le site éclusier d'Ampsin-Neuville – Quelques définitions...
p. 83 Le canal Seine-Nord Europe vu par Xavier Bertrand.

Tourisme fluvial

- pp. 86 et 87 Portrait de la Haute Meuse.
p. 88 Retour sur le salon *Belgian Boat Show* – Un nouveau *Guide du Tourisme fluvial en Wallonie*.
p. 89 Les statistiques du tourisme fluvial.

Médiathèque

- pp. 92 à 95.

En Wallonie, les cours d'eau navigables sont gérés, équipés et modernisés par la Direction générale « 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 !

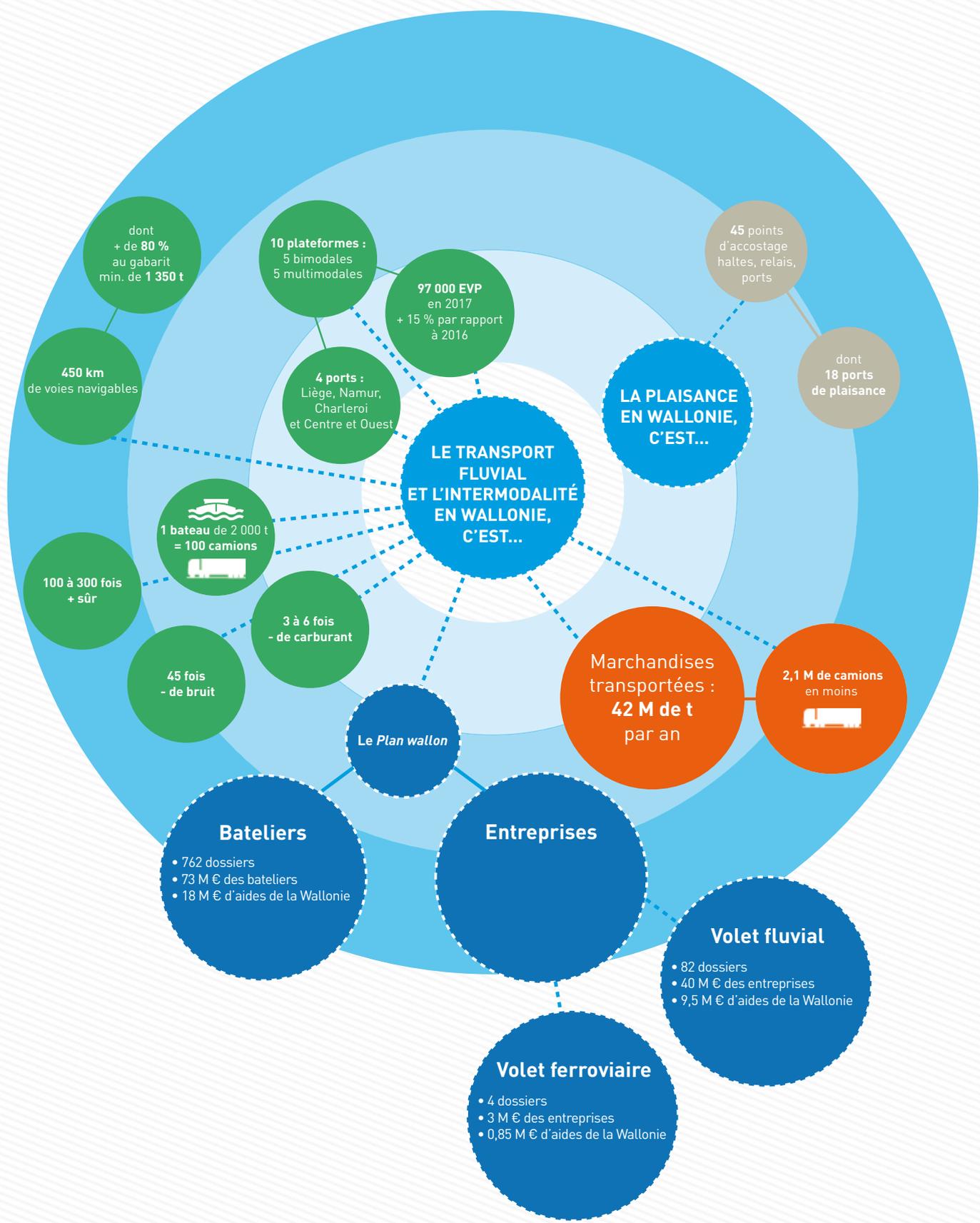
- Encourager le recours au transport fluvial et intermodal de marchandises en Wallonie ;
- Développer les contacts avec les acteurs économiques concernés par le transport fluvial : industriels, prestataires logistiques, affréteurs, bateliers, associations professionnelles, institutions, etc. ;
- Gérer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

©SPW-DPVNI



DIRECTION DE LA PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES ET DE L'INTERMODALITÉ (DPVNI)
DÉPARTEMENT DE LA STRATÉGIE DE LA MOBILITÉ
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES VOIES HYDRAULIQUES
SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW)

RUE FORGEUR 2, B-4000 LIÈGE, BELGIQUE
TÉL. : +32 (0)4 220 87 50 - FAX : +32 (0)4 220 87 60
dpvni@spw.wallonie.be
<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>





8

DU NEUF EN VRAC



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 :

 **Chantiers et autres aménagements sur la voie d'eau**

 **Aménagements portuaires**

 **Études**

 **Équipements de plaisance**

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE TOURNAI

Haut Escaut, traversée de Tournai

Tournai - Quais Saint-Brice et Vifquin : 

dès le mois d'avril 2017, le déplacement des différents réseaux d'impétrants au plus près des façades a constitué le préalable nécessaire aux travaux d'élargissement de l'Escaut proprement dit. En plein cœur historique de la ville, à hauteur des quais Saint-Brice et Vifquin, a ensuite débuté au mois de novembre le forage-bétonnage de quelque 219 pieux (de 1,3 m de diamètre et 16 m de profondeur) qui constitueront à terme le nouveau mur de quai. Depuis le printemps, s'ensuivent le parement en pierres de cette structure et la démolition de l'ancien mur de quai... avec une fin de chantier programmée pour le 2^{ème} trimestre 2019.

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

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

Tournai - Pont à Pont : 

fin mai 2018, c'est le Pont à Pont qui a été démolie pour céder la place à un nouveau tablier métallique entièrement réalisé, au sein des ateliers de l'usine *Techno Métal Industrie* à Andenne (Seilles). Plus fine et plus légère (430 tonnes contre 800 actuellement), cette structure d'une portée de 60 m sur 15 m de large pourra se passer des épaisses piles toujours présentes sur chaque rive.

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

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

Tournai - Quais Poissonsceaux et Taille-Pierre :  

parallèlement, la phase 2 des travaux qui prévoit le réaménagement complet des quais en rive gauche, soit les 900 m des quais Poissonsceaux et Taille-Pierre jusqu'au pont Devallée, a démarré en mars. Après renouvellement des conduites et réseaux, les travaux de voirie proprement dits démarreront à la mi-avril. La finalisation complète est prévue pour le 3^{ème} trimestre 2019. Dans la foulée, l'intégration d'un môle et d'une halte nautique destinée au stationnement journalier de bateaux de plaisance sera réalisée à hauteur du quai Taille-Pierre.

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

Tournai - Pont des Trous : 

fin 2017, la demande de permis d'urbanisme a été déposée. L'objectif est de réaliser une nouvelle infrastructure aux lignes modernes et épurées dont l'arche centrale sera beaucoup plus large que l'arche actuelle, permettant le dégagement de la passe navigable et l'accès à la classe Va (2 000 tonnes) au cœur même de Tournai.

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

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

Haut Escaut

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

un permis unique prévoit, en rive gauche de l'Escaut, un nouveau barrage comportant deux pertuis et le remplacement de l'ancien barrage par une centrale hydroélectrique comportant trois vis hydrodynamiques et deux échelles à poissons. Les travaux ont débuté le 5 mars 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 13 500 000 euros pour l'ensemble des travaux (génie civil et électromécanique).

Plateforme portuaire de Pecq : 

suite à l'allongement du quai existant en rive gauche de l'Escaut, l'aménagement d'une plateforme bimodale de 48 000 m² principalement destiné à l'agro-alimentaire se poursuit.

Impact pour les utilisateurs : 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 d'euros, subventionnés dans le cadre européen du MIE.

Lys mitoyenne

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



d'ici avril 2021, la Lys mitoyenne sera rectifiée sur les 1 600 m qui séparent l'écluse de Comines de la Région flamande. Le démarrage de la seconde phase de travaux est annoncé pour novembre 2018.

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 déviera 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.

En quelques chiffres : subventionnés en partie par les fonds européens RTE-T, les travaux sont estimés à 15 000 000 d'euros ; 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 :



Le début de ce chantier de construction en rive gauche

d'un mur de quai d'une longueur de 235 mètres (possibilité d'accueillir deux bateaux de 110 m) et d'une dalle d'arrière quai de 30 m destinée aux manutentions et au stockage temporaire est programmé pour fin 2018.

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

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

Dendre canalisée

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



le nouveau barrage de Deux-Acren est opérationnel depuis le 09 novembre 2017, date de réception provisoire du chantier. La fin des travaux de réparation actuellement en cours aux bajoyers de l'écluse est annoncée pour le deuxième trimestre 2018. En ce qui concerne la digue de protection, la suspension temporaire du marché (en raison de retards dans les expropriations préalables et de revendications de riverains) devrait néanmoins permettre la fin du chantier pour la fin de cette année.

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).

Traversée de Tournai en travaux. ©SPW-Voies hydrauliques de Tournai



DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE MONS

Canal du Centre à grand gabarit



Mise en peinture des colonnes de l'ascenseur de Strépy-Thieu :

12 soumise aux intempéries bien avant la mise en service de l'ouvrage en 2002, les 12 colonnes de l'ascenseur de Strépy-Thieu accusaient une importante dégradation de leur aspect général. Les travaux de rafraîchissement commencés au mois de septembre 2017 devraient être terminés fin 2018.

Impact pour les utilisateurs : un déplacement d'autant plus agréable pour les nombreux visiteurs du site. À noter, pour ne pas perturber la navigation, l'utilisation spécifique de nacelles élévatrices pouvant atteindre 80 mètres de hauteur !

En quelques chiffres : budget estimé : 1 452 000 euros.



Renouvellement des peintures des structures métalliques de l'ascenseur de Strépy-Thieu. ©SPW-Voies hydrauliques de Mons

Canal du Centre historique

Régénération des plantations d'arbres hautes tiges sur le site de l'ascenseur n°3 :



les arbres centenaires plantés lors de la création du canal tendaient à dépérir tandis que les talus alentour étaient envahis par une exubérante végétation spontanée. N'assurant plus une sécurité adéquate des riverains et nombreux promeneurs quotidiens, tous ces espaces ont été réaménagés durant la période hivernale 2017-2018. Le choix des essences à replanter et leur forme s'est fait en collaboration avec les services du Patrimoine et avec les conseils de collègues de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement.

Impact pour les utilisateurs : suppression des risques de chute de branches et éclaircissement de ce chemin de promenade fortement fréquenté.

En quelques chiffres : durée des travaux : 5 mois ; abattages : 20 000 euros ; plantations : 15 000 euros.

Dépose de la passerelle piétonne de Bracquegnies (Houdeng-Goegnies) :



datant des années 1930, cet ouvrage métallique d'une longueur de plus de 36 mètres présentait d'inquiétants signes d'affaiblissement dus à la corrosion. Tout d'abord interdit à la circulation piétonne en 2012, il a finalement été déposé fin 2017 et envoyé en atelier de restauration. Son remontage sera réalisé à l'été 2018.

Impact pour les utilisateurs : depuis la disparition de la navigation marchande sur ce canal, en 2002, l'utilité de cet ouvrage est devenue très relative. Avant cette date, le pont-levis voisin était souvent actionné et la passerelle évitait aux piétons une attente de 8 à 10 minutes à chaque passage de péniche. C'est donc en grande partie pour des raisons patrimoniales que cette passerelle est restaurée. Après travaux, le pont retrouvera un état comparable à son état d'origine, ce qui garantira sa pérennité pour les décennies à venir.

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



En quelques chiffres : durée des travaux : 6 mois - montant adjugé : 608 000 euros.

DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE CHARLEROI

Sambre et canal Charleroi-Bruxelles

Réhabilitation du Plan incliné de Ronquières¹ (Plan Infrastructures 2016-2019) :



2017 a vu débuter les deux importants chantiers que sont la réparation des bétons et le remplacement des bacs récolteurs au portique aval de l'ouvrage. 2018 devrait en voir démarrer 4 autres, à savoir : le remplacement des appuis des trémies, la rénovation des locaux du site, la réparation et remise en peinture des portiques de manœuvre, des portes et des bacs, et enfin le remplacement du plancher des portiques amont et aval au site.

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

En quelques chiffres : 440 000 euros d'investissement pour l'année 2017.

Renouvellement des stations de pompage aux écluses (Projet Seine - Escaut) :



les deux premières tranches du marché de génie civil relatives aux écluses de **Viesville** et **Marchienne** ont débuté en 2017. En 2018, outre la poursuite de ces deux chantiers, les travaux sur le site de **Gosselies** ont débuté au mois de février.

Impact pour les utilisateurs : fiabiliser et améliorer la gestion des eaux du canal est bénéfique pour la navigation et la réactivité en cas de fortes précipitations.

En quelques chiffres : le total des dépenses pour l'exercice 2017 s'élève à 860 000 euros.

Aménagement et entretien des murs de quai :



2017 peut également saluer la réalisation d'un mur anti-débordement à **Tubize**, visant à limiter le risque d'inondations pour les riverains, ainsi que la réparation du mur de quai à **Seneffe** et la construction de pontons afin de permettre l'utilisation des installations du port de plaisance dans les meilleures conditions possibles.

En quelques chiffres : environ 370 000 euros d'investissement pour l'année 2017.

Démolition et reconstruction de ponts :



les travaux de remplacement du pont de **Luttre** se sont poursuivis en 2017 avec la démolition de l'ancien pont et la réouverture du trafic dans les deux sens de circulation. 2017 a également permis le remplacement du pont du Blocus à **Seneffe**, les travaux d'entretien et de réparation du pont de **Landelies**, le début de la démolition et la reconstruction du pont du Grignard à **Lobbes** ainsi que divers travaux de réparation et entretien sur les ponts et passerelles. La restauration du pont-route d'**Écaussines-Lalaing**, la réfection du pont-route numéro 1 à **Seneffe** et la création d'une passerelle piétonne à **Thuin** figurent au programme 2018.

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

En quelques chiffres : en 2017, le coût des travaux s'élève approximativement à 1 640 000 euros pour le remplacement d'ouvrages d'art, auxquels s'ajoutent 1 300 000 euros en réparation et entretien divers.

Aménagement de zones portuaires :



dans le cadre du contrat de gestion entre la Wallonie et le PAC, la Direction des Voies hydrauliques de Charleroi offre son expertise lors de la préparation et de l'exécution de certains marchés subsidiés.

Pont de Luttre en démolition. ©SPW-Voies hydrauliques de Charleroi



Nouveau pont de Luttre. ©SPW-Voies hydrauliques de Charleroi



¹Voir article p.27.

L'année 2017 a été principalement marquée par la poursuite d'aménagements de zones portuaires le long de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles ainsi que par l'évacuation de déchets sur la zone portuaire du Dria à Farciennes. Notons également une étude de sol préparatoire à un aménagement programmé sur la zone portuaire de Courcelles.

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

En quelques chiffres : en 2017, ces différents marchés ont été subsidiés à concurrence de 715 000 euros.

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



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 les divers travaux d'entretien des ouvrages de la Sambre et du canal Charleroi-Bruxelles, prestations de plongeurs comprises, le coût s'élève à environ 1 220 000 euros au cours l'année 2017, avec 20 voitures retirées de la voie d'eau.

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



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

En quelques chiffres : en sus de l'entretien habituel des berges, abords et chemins de halage dont le coût s'élève à environ 140 000 euros pour l'année 2017, notons le début de la rénovation et l'aménagement de l'ancien canal à 300 tonnes (RAVeL) avec un premier investissement de 210 000 euros.

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



DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIÈGE

Meuse

Chantier d'approfondissement de la Meuse entre Ivoz-Ramet et Seraing :



afin d'améliorer la capacité de navigation sur la Meuse moyenne, outre le programme de dragage d'entretien, un approfondissement a été entrepris en province de Liège, entre le barrage d'Ivoz-Ramet et le pont d'Ougrée, de mai 2017 à février 2018.

Impact pour les utilisateurs : cet approfondissement permet d'assurer, depuis le 13 février dernier, la continuité de la navigation pour des bateaux présentant un enfoncement de 3,40 m. Dans un premier temps, la navigation à ce gabarit est possible depuis le port de Tihange jusqu'à Anvers. Moyennant le retrait, au cours du second semestre 2018, de quelques hauts-fonds présents en amont, ce gabarit de navigation pourra être étendu à l'ensemble de la Meuse de Namur à Liège. La plupart des zones portuaires permettent d'ores et déjà le chargement de bateaux avec un enfoncement de 3,40 m.

En quelques chiffres : l'investissement de 12 700 000 euros assuré par la Sofico a fait l'objet d'un prêt de la Banque européenne d'investissements (BEI). Le taux de rentabilité de cet investissement est proche de 10 % pour la Wallonie et de 15 % pour l'Europe.

Impact pour le transport fluvial : cet accroissement du gabarit devrait en outre permettre d'importants développements de trafics, notamment pour les carrières mosanes situées entre Namur et Engis. Les améliorations du tirant d'eau induisent en effet un gain de productivité pouvant atteindre 20 % avec les mêmes bateaux. Ce qui par conséquent augmente à la fois la rentabilité du transport par voie d'eau et son attractivité vis-à-vis des autres modes de transport.

Écluse d'Ampsin-Neuville : début du chantier attendu en 2018



après les écluses d'Ivoz-Ramet et de Lanaye, c'est au tour du barrage-éclusé d'Ampsin-Neuville, dernier ouvrage de gabarit moyen sur la Meuse, de se mettre en conformité de CEMT classe Vlb. 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 : les marchés de génie civil et d'électromécanique ont été attribués au printemps 2018. Les travaux électromécaniques débiteront en juin et ceux de génie civil en août. 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 évaluée à 120 000 000 d'euros htva, celle des travaux d'équipement électromécanique à 6 340 000 euros htva. La durée globale des travaux est évaluée à 5 ans et demi.

Barrage de Monsin :



depuis plus de 88 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, comprenant notamment le remplacement des vannes levantes avec hausse des 6 pertuis de 27 mètres de largeur, débute en 2018. Le marché a été notifié le 8 mars dernier et l'ordre de service a été donné au 9 avril 2018. 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 : 45 800 000 euros pour les travaux de génie civil et d'électromécanique.

Hélène Cornet

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

15



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Dragage du lit de la Meuse. ©SPW-6. Pasquarelli



Barrage de Monsin. ©SPW-Gestion des voies navigables-Pasquarelli



LE DRAGAGE DES VOIES NAVIGABLES EN WALLONIE

Pour mémoire, le marché de dragage, gestion des sédiments dragués, déblaiement des centres de regroupement et gestion du centre d'enfouissement technique de la Wallonie (débuté en février 2017) répartit le travail en deux lots géographiques : réseau Ouest et réseau Est. Les travaux seront étalés sur quatre années (de 2017 à 2020).

Le bilan 2017 est largement positif avec plus de 175 000 m³ de sédiments évacués de nos voies d'eau. Et le planning 2018 n'est pas en reste avec des interventions annoncées pour au minimum 135 000 m³. Soit un tirant d'eau garanti et autant de tonnes de sédiments à évacuer par la voie d'eau.

En 2018, la poursuite des travaux de dragage est ainsi confirmée :

- lot Ouest : interventions sur le canal Nimy-Blaton et au Grand large de Péronnes ainsi que sur le canal du Centre historique, le canal de l'Espierres et le canal Ath-Blaton.
- lot Est : interventions sur la Haute Sambre, la Basse Sambre, la Meuse en aval d'Andenne et le canal Albert.

**175 000 m³ de
boues de dragage
évacués en 2017**

Quelque 16 330 000 euros tva, soit l'entièreté du budget de 2017, ont été investis ! Un nouveau budget de même ampleur sera à nouveau consacré au dragage en Wallonie pour l'année 2018.

Hélène Cornet

Dragage en Wallonie. ©SPW-DPVNI



Perex 4.0 et la gestion des eaux

Dans le sillage du Plan *Infrastructures 2016-2021*, le projet *Perex 4.0* dédié à la gestion centralisée des infrastructures routières et hydrauliques a connu une belle avancée en 2017. À terme, le nouveau bâtiment de cinq niveaux accueillera notamment la future permanence des voies hydrauliques : suivi du trafic fluvial, télécommande des écluses, télégestion des ouvrages de régulation des eaux et supervision hydrologique.

Avec cet objectif de maîtrise des eaux, la Direction de la Gestion hydrologique intégrée du Service public de Wallonie

« Mobilité et Voies hydrauliques » poursuit la centralisation des informations en temps réel provenant des ouvrages hydrauliques du réseau wallon. Un des enjeux sera de suivre en tout temps les eaux des voies navigables afin d'optimiser leur utilisation dont notamment garantir la navigation, la production hydro-électrique, les clauses environnementales, etc. En matière d'hydrométrie (mesures de niveaux), un effort particulier est porté sur le contrôle qualité des données en provenance des ouvrages de régulation tels que les barrages ou les stations de pompage. Et comme tous les outils ne sont pas gérés en interne par le Service public de Wallonie « Mobilité et Voies hydrauliques », des partenariats sont engagés avec les autres acteurs impliqués telle la convention signée en décembre 2017 avec *EDF-Luminus*, gestionnaire des centrales hydroélectriques de la Meuse en aval de Namur.

Perex 4.0 accueillera la permanence des voies hydrauliques : suivi du trafic fluvial, télécommande des écluses, supervision hydrologique, etc.

Prévisions hydrologiques

Les cours d'eau et voies navigables de Wallonie font partie de bassins versants qui dépassent évidemment les frontières de la région. Ainsi, l'échange de données hydrologiques entre pays et régions est un point crucial pour le suivi de la débitmétrie de nos voies d'eau. Une collaboration interrégionale et internationale en matière hydrologique a donc progressivement été mise en place ces dernières années (mutualisation d'outils, échanges de données, transmission d'informations, collaboration efficiente...).

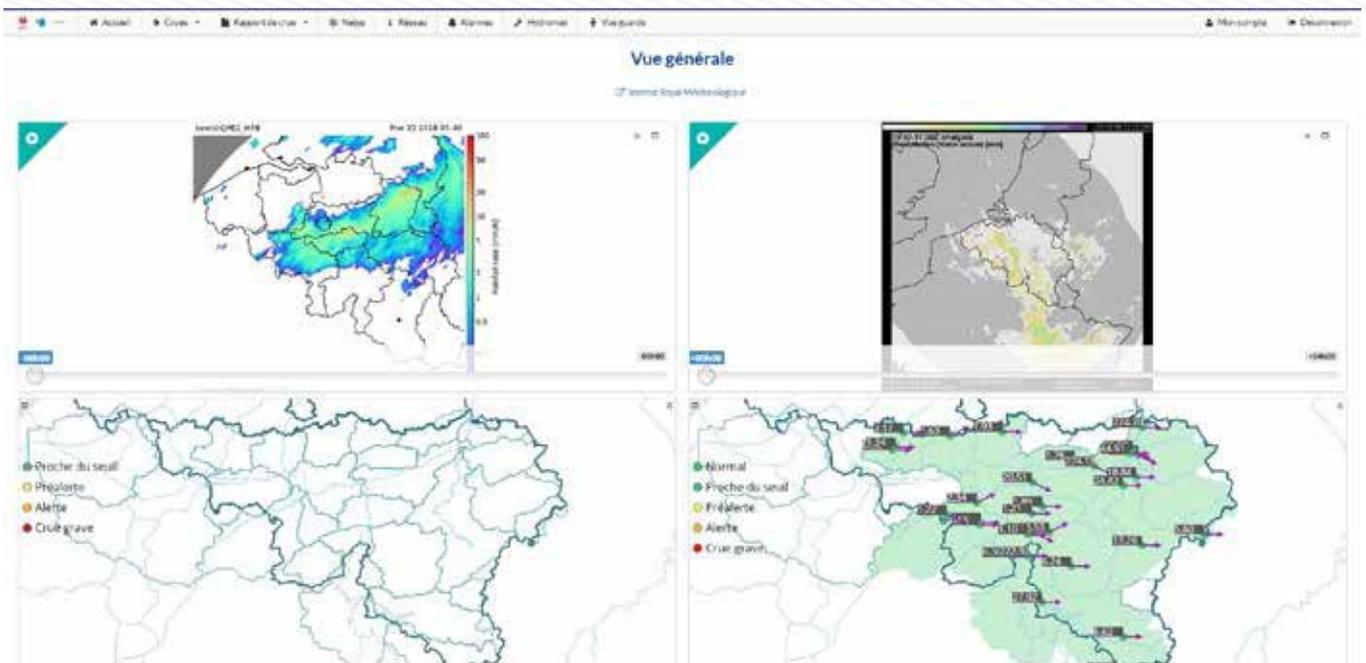
En 2017, la Direction de la Gestion hydrologique intégrée a mis en place un nouvel outil de gestion des prévisions de crues. Baptisé *Augure*, il permet aux ingénieurs prévisionnistes de synthétiser rapidement les nombreuses informations relatives à l'état des eaux et les multiples prévisions découlant des scénarii de précipitations. Cet outil facilite la priorisation des déclenchements des phases de pré-alerte et d'alerte aux inondations sur les cours d'eau.

Dragage et valorisation des produits de dragage

La Direction de la Gestion hydrologique intégrée poursuit la planification régulière des dragages sur les voies navigables, et leurs contrôles, en collaboration avec les directions territoriales. L'outil *HydroWalMap* est l'instrument cartographique de visualisation des données, y compris des caractérisations de sédiments de la Direction des Recherches hydrauliques, qui permet ces différentes opérations.

Philippe Dierickx et Héléne Cornet

Capture d'écran d'Augure. ©SPW-Gestion hydrologique intégrée



Le projet de mise en place d'une infrastructure terrestre permettant le suivi en temps réel des bateaux a été concrétisé courant 2017. Ce projet, soutenu par un cofinancement européen, sera ainsi l'un des premiers à intégrer le nouveau centre *Perex 4.0* dans la partie plus spécifiquement consacrée à la gestion du trafic sur les voies navigables wallonnes.

Augmenter la sécurité et l'efficacité

C'est dans cette optique que l'Union européenne a élaboré des règles relatives à l'utilisation de services d'information fluviale harmonisés (SIF). Dans la pratique, la *Directive 2005/44/CE* régleme quatre domaines de compétence particuliers.

Les deux premiers, à savoir l'échange d'informations de voyage entre autorités gestionnaires des voies navigables limitrophes (ERI¹) et les avis à la batellerie (NtS²), sont depuis longtemps déjà d'application en Wallonie.

Le troisième domaine de la directive concerne la mise à disposition de cartes électroniques de navigation établies selon le standard *ECDIS*³ intérieur s'inspirant du standard *ECDIS* maritime. Le quatrième domaine enfin porte sur le suivi des bateaux (VTT⁴). Ces deux derniers pans de la directive ont motivé l'émergence du projet **River Information Services (Services d'information fluviale)**, destiné à optimiser le trafic et les opérations de transport fluvial. La déclinaison belge de ce projet est appelée *RIS in Belgium* et fédère la Région bruxelloise, *De Vlaamse Waterweg* (le gestionnaire de la voie d'eau en Flandres) et le Service public de Wallonie « Mobilité et Voies hydrauliques ». Chaque intervenant est responsable de différentes parties du projet global.

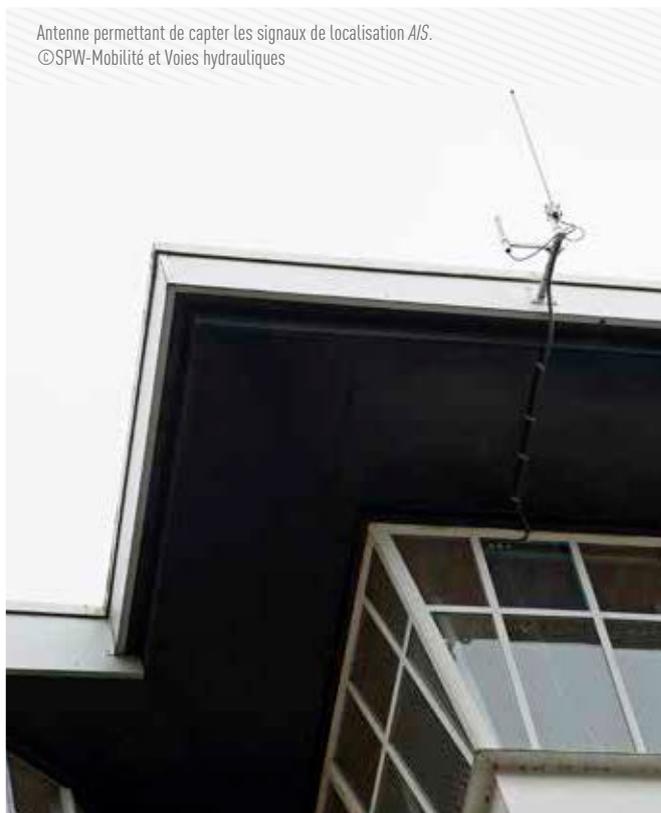
AIS

AIS est l'abréviation d'*Automatic Identification System*. C'est un système d'identification embarqué à bord du bateau qui, sur base d'un signal émis, transmet automatiquement des données sur le nom, la position, la vitesse, la direction de navigation, la présence de cargaison dangereuse et certaines autres informations concernant le bateau... mais, par exemple, le descriptif de la cargaison n'y est pas repris !

L'*AIS* facilite la navigation tout en la sécurisant. Grâce à cette technologie, l'infrastructure, peut être mieux utilisée, lors du passage aux écluses notamment, et les affréteurs et terminaux peuvent améliorer leur planification logistique.

Déploiement en Wallonie

Courant 2017, un **réseau d'antennes** a été placé en bord des voies d'eau en vue de capter les signaux de localisation *AIS* émis par les bateaux. Au préalable, une étude théorique utilisant un modèle numérique de terrain a permis de déterminer les sites qui pouvaient accueillir les antennes de manière à assurer une couverture globale des voies navigables wallonnes. Une mobilisation des équipes de terrain du Service public de Wallonie, tant du côté des territoriales des voies hydrauliques, que du côté de l'électromécanique, a permis au prestataire du marché de réaliser le placement de ces antennes sur les bâtiments des barrages, des ponts et des châteaux d'eau. Désormais, il est possible au gestionnaire de la voie d'eau



Antenne permettant de capter les signaux de localisation AIS.
©SPW-Mobilité et Voies hydrauliques

de localiser tous les bateaux qui naviguent en Wallonie et donc de mieux gérer les éclusages.

Le second volet du marché a consisté en la **réalisation de cartes électronique de navigation fluviales** appelées communément « **cartes ECDIS** ». Des informations de types hydrographiques, géographiques et administratives y sont encodées selon des règles précises permettant la transformation des différentes données dans le format *ECDIS*.

Ces cartes nécessitent une application particulière de visualisation qui est embarquée sur les ordinateurs à bord des bateaux. Les bateliers sont donc les utilisateurs principaux de ces cartes qui sont, depuis fin mai 2018, mises à leur disposition gratuitement sur le géoportail : <http://geoportail.wallonie.be>. C'est là, le troisième volet du marché en Wallonie : mise à disposition des utilisateurs, mais dans un premier temps au bénéfice des seuls éclusiers, de la localisation des bateaux en temps réel sur un fond de plan dans le lecteur *ECDIS* nommé *Web-Tracking*. Les utilisateurs peuvent choisir entre différents fonds de plan, comme par exemple les cartes électroniques de navigation qui viennent d'être réalisées ou une carte de type *Google Map*.

¹ERI - *Electronic Reporting International* : échanges d'informations électroniques standardisés.

²NtS - *Notice to Skippers* : avis à la batellerie.

³ECDIS - *Electronic Chart Display Information System* : système permettant d'afficher des cartes de navigation électroniques standardisées.

⁴VTT - *Vessel Tracking and Tracing* : Suivi des bateaux.

Dans le cadre du nouveau règlement européen sur la protection des données, entré en vigueur le 25 mai 2018, des accès personnalisés permettront aux usagers professionnels de la voie d'eau d'avoir accès à leurs propres données dans un futur proche.

Dans l'optique de l'amélioration du service aux usagers de la voie d'eau et de la création de Perex 4.0, une révision du processus de diffusion des avis à la batellerie utilisant toutes ces nouvelles technologies est en cours. Il sera,

par exemple, possible de cibler les avis à la batellerie et d'avoir une communication instantanée avec les bateaux déterminés via le système A/S. Cela laisse augurer toute une série d'autres services complémentaires : réservation de quais, e-navigation, etc.

La modernisation de notre infrastructure et de nos moyens de gestion progresse donc vers un service à l'utilisateur toujours plus étendu et personnalisé.

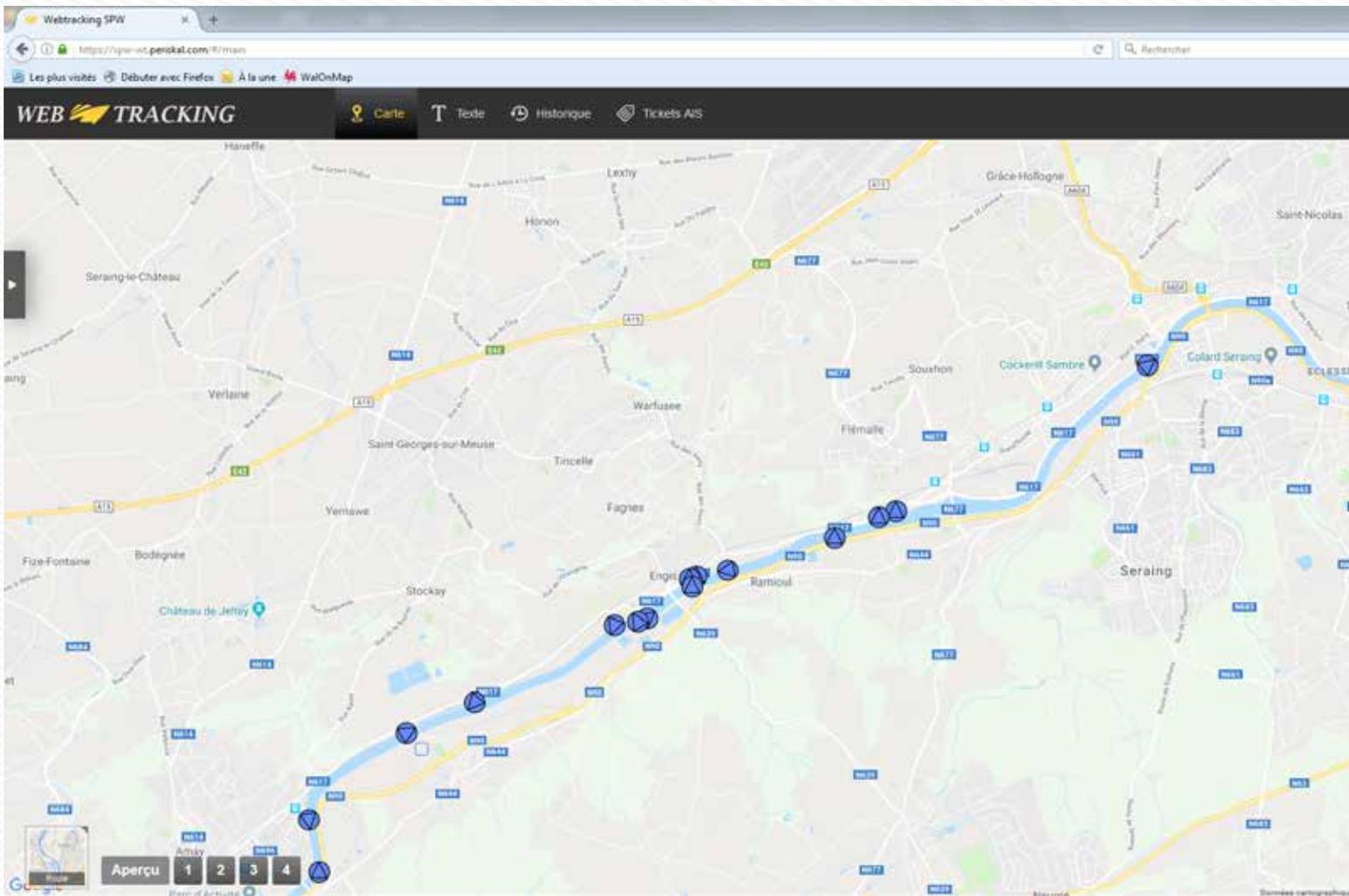
Jean-Louis Boutry



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Web-Tracking permettant la localisation des bateaux en temps réel. ©SPW-Mobilité et Voies hydrauliques



Derrière ces acronymes se cachent deux plans qui pourraient bien changer la mobilité et les transports en Wallonie.

Vision de la mobilité

La mobilité est confrontée à de grands défis (gestion du territoire, accessibilité, économie, engorgement, etc.) et doit faire face à de véritables bouleversements : carburants alternatifs, véhicules autonomes, raréfaction des énergies fossiles, réduction des émissions, etc.

À la croisée de ces chemins : la **vision Fast** pour fluidité, accessibilité, sécurité, santé et transfert modal. Une ambition nouvelle sur laquelle le Gouvernement wallon compte se pencher cet été 2018. Construite sur la connaissance du terrain et une vision forte, elle veut diminuer les déplacements voitures ou camions et mettra tout en œuvre pour augmenter de manière considérable tous les autres modes de déplacements.

Pour les marchandises, l'ambition est une diminution nette de 7 % des tonnes-kilométriques au compteur du transport routier pour une augmentation répartie à peu près également entre le ferroviaire et le fluvial.

Pour y parvenir, il faudra agir sur tous les fronts : fiscalité, aménagement, réglementation, technologie, connaissance, gouvernance. Élaboré au début de l'année 2018, avec la participation de représentants des secteurs de l'entreprise, de l'environnement, des communes, le schéma régional de mobilité qui découle de la vision Fast embrasse largement la politique des marchandises sans pour autant en faire un bouc émissaire. Citons un exemple emblématique des mesures à organiser pour les marchandises : l'identification, la protection, l'équipement et l'usage prioritaire des terrains ayant un potentiel d'intermodalité.

Améliorer la qualité de l'air

Dans le même temps, le **Plan air-climat-énergie (Pace)** vise à rendre réaliste les ambitions très importantes des *Accords de Paris*¹ pour la Wallonie et donc à améliorer la qualité de l'air. Pour simplifier, l'objectif est d'augmenter de 30 % les énergies renouvelables et de diminuer de 35 % les gaz à effet de serre (hors grandes sources industrielles) ! Le *Plan air-climat-énergie* prête une attention particulière au transport et à la mobilité, un des plus grands

consommateurs d'énergie fossile et émetteur de gaz à effet de serre, mais qui est aussi le secteur dans lequel la marge d'amélioration est la plus sensible.

Le transport de marchandises contribue à un tiers des émissions du secteur. Alors à quoi le secteur des transports peut-il s'attendre ?

Lors du travail préparatoire au sein de l'administration et de la consultation qui a eu lieu en mars 2018 auprès des acteurs plusieurs éléments clés ressortaient :

- la généralisation du mécanisme des accords de branche au domaine des transports sous deux formes : la modification des accords existants pour les entreprises où le transport est internalisé et/ou le développement d'un accord spécifique pour les tiers transporteurs. Ces accords de branche, en évoluant vers leur troisième génération, généraliseraient un mécanisme du type *lean and green* ;
- cette évolution s'inscrit dans la perspective d'une véritable taxation carbone, qui pourrait être intégrée dans les taxes existantes et dont les revenus seraient orientés vers les politiques climatiques ;
- au-delà de ces mécanismes, la cible c'est aussi la congestion avec l'ambition de diminuer le nombre de véhicules et de déplacements ;
- enfin les technologies seront aussi sollicitées pour l'amélioration technique des véhicules et le déploiement de carburants alternatifs, et plus particulièrement, en ce qui concerne le transport de marchandises, le LNG².

En bref, dans ces plans et stratégies en cours de développement, le transport de marchandises et particulièrement multimodal a un rôle essentiel à jouer. Il y aura des mesures fortes et certaines seront sans doute contraignantes. L'implication du secteur des transports, lui-même, sera essentielle.

Les textes seront soumis au Gouvernement wallon avant l'été 2018. La Wallonie devrait donc être dotée de nouvelles et ambitieuses perspectives dès cette fin 2018 !

Pascal Moens

Ambition à l'horizon 2030 : - 7 % des tonnes-kilométriques au compteur du transport routier, + 30 % d'énergies renouvelables et - 35 % de gaz à effet de serre.

¹Voir article p.21.

²LNG – Liquefied natural Gas : Gaz naturel liquéfié (GNL)



L'ACCORD DE PARIS, QUELQUES CHIFFRES QUI COMPTENT...

Il s'est souvent dit que l'Accord de Paris n'est pas un aboutissement mais le début d'un processus. Cela se comprend lorsqu'on prend la mesure des réductions d'émissions nécessaires à la contention de l'élévation de la température en dessous de 2°C qui constitue l'élément principal de cet accord. Pour atteindre cet objectif il faudra réduire les émissions mondiales des gaz à effet de serre de 40 % à 70 % en 2050 par rapport aux niveaux de 2010 et atteindre des niveaux d'émission proches de zéro en 2100.

Sachant que le secteur du transport représente environ un quart des émissions européennes de gaz à effet de serre, et est le seul secteur important dont le niveau est supérieur à celui de 1990 (+ 23 % en 2015 – hors transport maritime international), la réponse de l'Europe à ce défi est la mise en place d'une politique permettant une transition irréversible vers une mobilité à faibles émissions. Les émissions doivent diminuer d'environ deux tiers d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 1990, afin d'atteindre l'objectif à long terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre défini dans le *Livre blanc sur les transports* de 2011. C'est dans ce contexte et dans son cadre d'action pour le climat et l'énergie que le Conseil européen a adopté un nouvel objectif européen contraignant à réduire d'au moins - 40 % par rapport à 1990 à atteindre à l'horizon 2030. Cet objectif se décline en deux sous objectifs :

- pour le secteur soumis à l'Emission Trading Scheme (ETS) : - 43 % par rapport à 2005 en 2030 ;
 - pour les autres secteurs, dont le transport est le plus gros contributeur - 30 % par rapport à 2005 en 2030.
- Représentant plus de 70 % des émissions européennes

liées au transport (en ce compris l'aviation et la navigation internationale), le transport routier est le plus mis sous pression. Même si le transport de marchandises par véhicules lourds n'est responsable que d'environ un cinquième des émissions routières, il doit fournir sa part de réduction.

La navigation intérieure émettant deux à trois fois moins de CO₂ par tonne transportée que le transport routier, toute avancée majeure en faveur du secteur du transport fluvial rentre dans la lignée des objectifs climatiques. On pense notamment à la mise en service future du canal Seine-Nord Europe au sein du vaste projet Seine-Escaut. Cet outil devra être mobilisé pour permettre un transfert modal important de la route vers la voie d'eau. Le bénéfice s'observera non seulement en termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, mais également de polluants atmosphériques dans des zones densément peuplées, déjà soumises à une charge environnementale importante.

Pascal Théate

Quelques références en la matière :

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

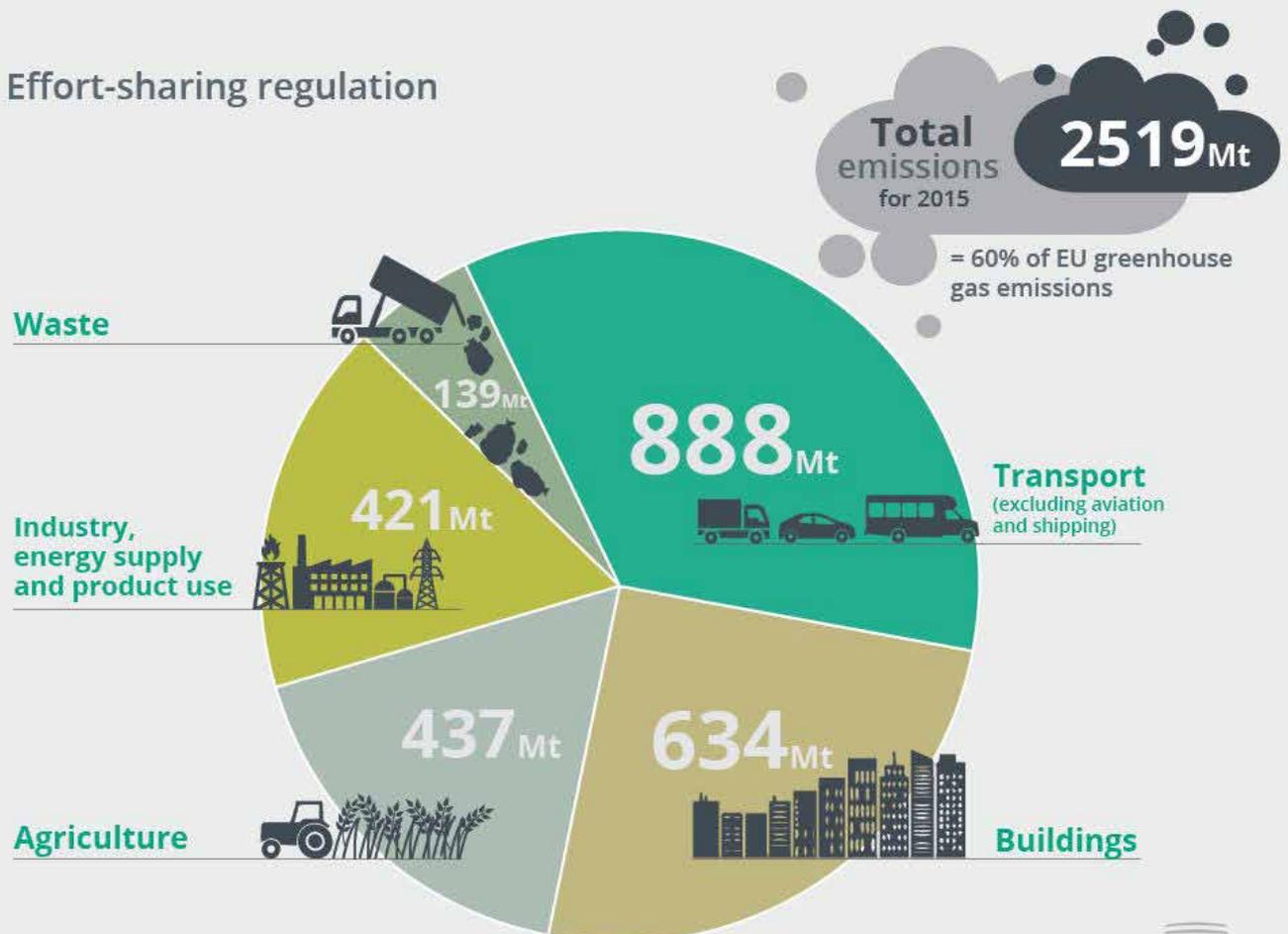
<https://www.transportenvironment.org/what-we-do/effort-sharing-regulation>

Non-ETS* emissions by sector

*outside of the EU emissions trading system

©Agence européenne pour l'environnement

Effort-sharing regulation



All numbers are in megatons.



DU NEUF EN VRAC

22

LA PLATEFORME DE COORDINATION « TRANSPORT MATIÈRES INTERNATIONALES » EST EN PLACE !

Depuis quelques années, le suivi et la gestion proactive des enjeux internationaux liés aux transports sont devenus décisifs pour la Wallonie.

Dans ce contexte, le Service public de Wallonie « Mobilité et Voies hydrauliques » et *Wallonie-Bruxelles International (WBI)* ont souhaité la création d'une plateforme de coordination « Transport - matières internationales ». C'est chose faite depuis le 14 décembre 2017, date à laquelle la charte instituant la plateforme a été signée par Pascale Delcomminette, administratrice générale de *WBI* et Yvon Loyaerts, directeur général de la Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie. Deux réunions ont eu lieu en avril et en juin. Deux autres sont encore programmées pour cette année 2018.

La plateforme vise à organiser en réseau les agents de l'administration wallonne et les acteurs institutionnels wallons concernés par la matière transport sur le plan international. Les objectifs de cette plateforme sont multiples. Premièrement, la plateforme ambitionne de développer un réseau de rencontre, d'échange, de savoir-faire, d'expertise et d'information. Ce réseau permettra d'accroître l'efficacité des relations internationales de chacun et de ce fait l'efficacité de tous en créant et favorisant la collaboration des différents acteurs. Deuxièmement, ce réseau par la mise en place d'actions communes et concertées a pour dessein d'élaborer des avis techniques wallons et des positions wallonnes. Troisièmement, ces avis et positions permettront de représenter au mieux les intérêts de la Wallonie en matière de transport et de mobilité auprès des instances internationales.

Christelle Viaud-Mouclier

©Shutterstock



UN SIMULATEUR DE NAVIGATION POUR LA SECTION BATELLERIE DU CEFA DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE HUY !

Une série de projets présentés par le secteur de la navigation intérieure ou par des organismes belges de promotion du secteur, a été sélectionnée par le *Comité de contrôle et de surveillance des opérations financières du Fonds de la navigation intérieure* pour bénéficier des moyens financiers restés disponibles auprès du *Fonds belge de la navigation intérieure* (ancien *Fonds de déchargement*)¹.

Parmi les sept projets retenus, notons celui de l'École polytechnique de Huy, qui vise à équiper le bateau-école de la Province de Liège d'un simulateur de navigation intérieure et de franchissement d'ouvrages d'art.

L'arrêté royal portant octroi à l'École polytechnique de Huy d'un subside à charge du *Fonds de la navigation intérieure* a été signé le 18 janvier 2018 et la subvention de 240 000 euros sera libérée en deux tranches égales, avant et après exécution du projet.

Concrètement et grâce à cette intervention, on peut s'attendre à ce que ce nouvel équipement soit disponible à bord du bateau-école dans le courant de l'année 2018. Il permettra de parfaire la formation des jeunes candidats bateliers et d'organiser en Wallonie des séances de formation spécifiques pour d'autres publics.

Marc Delaude

Simulateur de navigation. ©VSTEP



¹Accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions du 8 octobre 2010 en vue de l'exécution des Règlements des Communautés européennes relatifs à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable.

"TOURNAI VOUS VERS L'ESCAUT !"

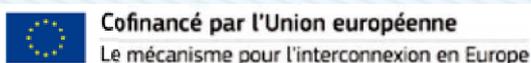
Un slogan réussi pour le site <http://www.scaldistournai.eu> qui explique, pas à pas, tous les **aménagement de l'Escaut dans la traversée de Tournai**.

Du contexte général, en passant par le planning des chantiers et leurs répercussions, sans oublier les informations techniques et la possibilité de poser des questions et d'y obtenir une réponse.

Cofinancé par les fonds européens du *Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe* (40 %) et par la Wallonie (60 %), ce chantier de près de 37 millions d'euros n'est qu'un maillon d'un réseau bien plus vaste : le projet Seine-Escaut ! Une volonté européenne qui vise à 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.

Christel Job

<http://www.scaldistournai.eu>



©Scaldistournai.eu



COLLOQUE VERS UNE GESTION 4.0 DES VOIES NAVIGABLES

Les nouvelles technologies et l'innovation, tels étaient les thèmes du séminaire d'automne organisé ce 17 novembre 2017 à Namur par l'AIPCN¹, et plus particulièrement par l'aile francophone de sa section belge.

L'occasion de faire un retour d'expérience sur les projets déjà réalisés en Wallonie, tels que :

- la téléconduite du pont Notre Dame à Tournai et la télégestion de son alternat depuis l'écluse de Kain ;
- l'écluse automatique de Thieu.

Mais aussi d'expliciter les projets en cours, tels que :

- le développement de cartes *ECDIS* ;
- l'implantation d'un réseau d'antennes *AIS* ;
- la commande centralisée des écluses de Gosselies, Viesville et Marchienne-au-Pont ;
- l'*upgrading* du centre *Perex*.

La Wallonie tend à une gestion intégrée de ses voies navigables au bénéfice d'une navigation fluide et donc profitable à ses usagers. Par ce biais, elle compte aussi limiter les coûts d'exploitation de son réseau, grâce notamment à une meilleure prévision hydrologique et des besoins de bassinées.

L'*upgrading* du centre *Perex* viendra conférer à cette volonté wallonne une dimension supplémentaire : la télégestion des réseaux routiers et fluviaux à l'horizon 2025.

À suivre...

L'ensemble des présentations sont en ligne sur le site de l'AIPCN.

<http://www.pianc-aipcn.be/m4s1F.html>

Christel Job

AIPCN - Association mondiale pour le développement des infrastructures de transport maritimes et fluviales

Fondée en 1885, cette association internationale est apolitique, technique et scientifique.

L'AIPCN a pour objet les études et la recherche relatives au projet, à la construction et à la maintenance des voies navigables et des ports. Mais elle s'intéresse également au dragage, à la problématique de l'environnement ainsi qu'à la navigation qu'elle soit maritime, intérieure ou touristique.

<http://www.pianc-aipcn.be/>



©SPW-Gestion des voies navigables-Pasquarelli

¹AIPCN-PIANC : Permanent International Association of Navigation Congresses

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

Objectif : développer le transport fluvial et intermodal en Wallonie.

Pour développer l'activité fluviale et intermodale en Wallonie, la DPVNI informe et sensibilise les industriels, les prestataires logistiques, les expéditeurs, etc. aux atouts du transport fluvial et intermodal en Wallonie. Cela passe par des renseignements techniques sur le transport fluvial, par des informations sur les travaux réalisés, en cours ou prévus sur le réseau, par des renseignements sur les aides financières possibles, etc. Lors de ces salons, la DPVNI collabore avec d'autres acteurs wallons tels que les ports autonomes, *Logistics in Wallonia* ou encore l'*Awex*. Voici les principaux événements auxquels la DPVNI a participé activement en 2017 !

Pierre Warnier

Transport Logistic

Messe München, Munich

- 9-12 mai 2017
- Stand partagé avec : *Awex*¹, *PACO*², *PAL*³, *Idélux*, *Logistics in Wallonia* et d'autres partenaires privés
- 2 162 exposants
- 60 000 visiteurs

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

Pour cette édition 2017, la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité (DPVNI) était présente pour la deuxième fois à cet événement, avec des partenaires publics et privés sur un stand wallon organisé par l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers en collaboration avec *Logistics in Wallonia*.

Transport & Logistics

Halles des foires, Liège

- 17-18 mai 2017
- Stand DPVNI-SPW
- 80 exposants
- 1 230 visiteurs

La société belge *EasyFairs* (groupe *Artexis*), également organisateur du salon *Transport & Logistics* à Anvers, a organisé la troisième édition du salon *Transport & Logistics*, aux Halles des foires de Liège, les 17 et 18 mai 2017.

À vos agendas ! La quatrième édition est d'ores et déjà programmée les 15 & 16 mai 2019.

Transport & Logistics

Antwerp expo, Anvers

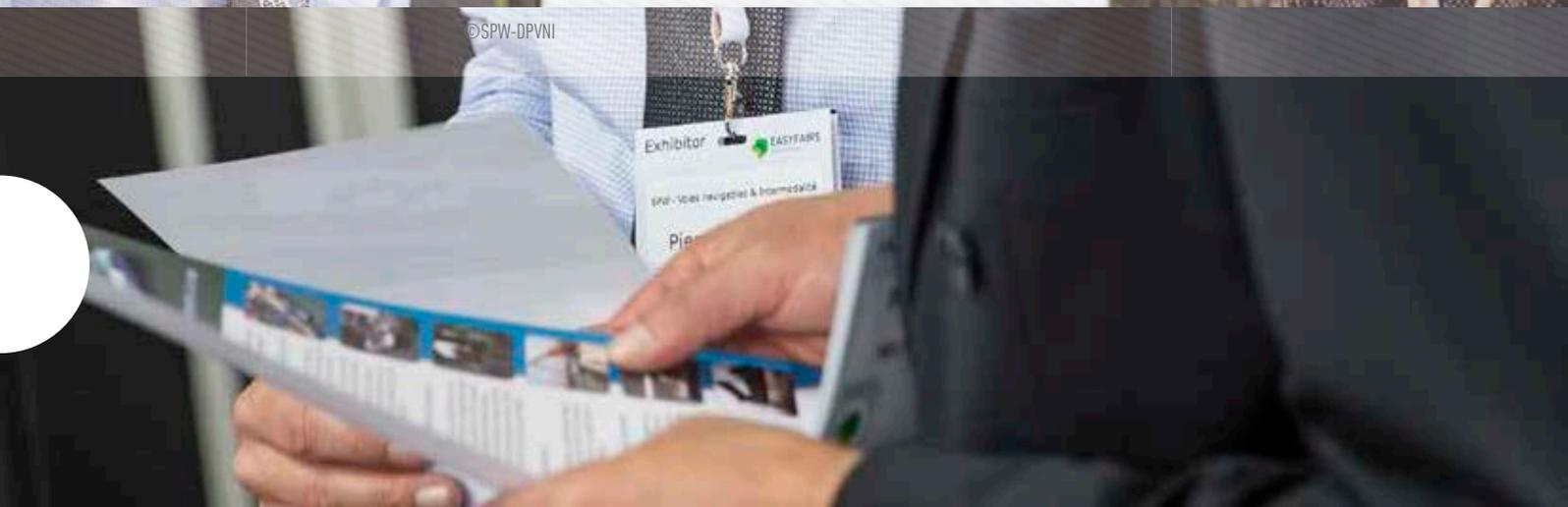
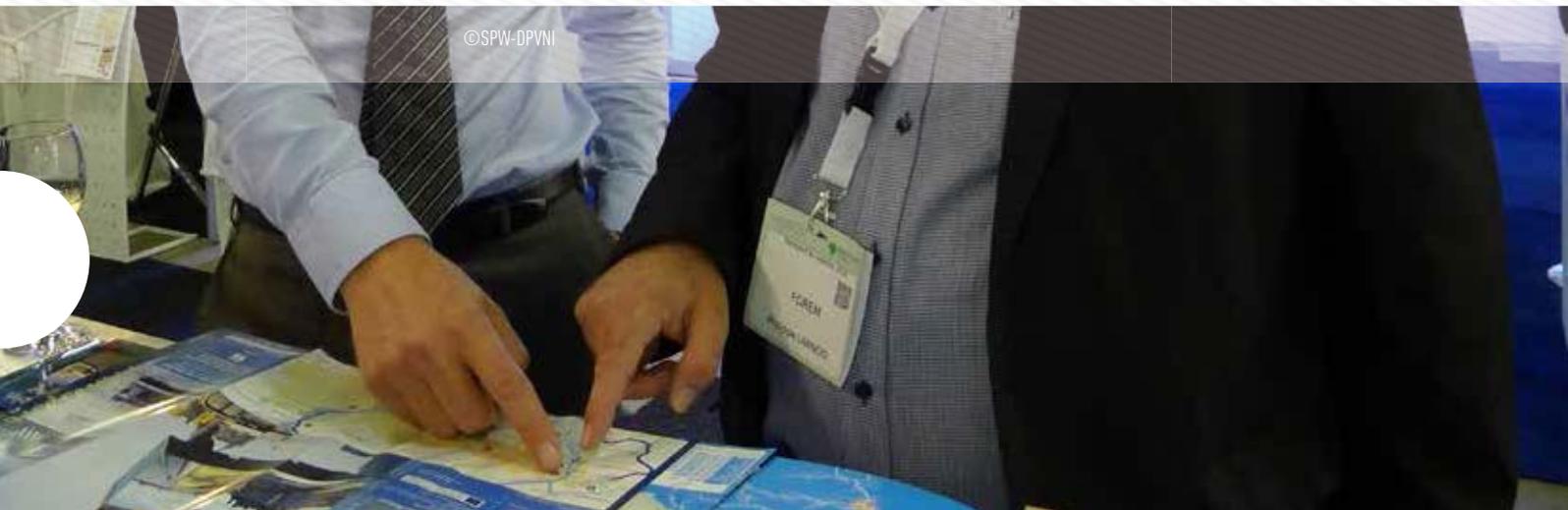
- 17-19 octobre 2017
- Stand partagé avec : *PACO*, *PAL*, *Logistics in Wallonia* et d'autres partenaires privés
- 308 exposants
- 7 415 visiteurs

Transport & Logistics Anvers est aujourd'hui le plus grand *community event logistic* du *Benelux*. La DPVNI a participé à la 11^{ème} édition de ce salon avec des partenaires publics et privés sur un stand wallon commun organisé par *Logistics in Wallonia*.

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

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

³PAL : Port autonome de Liège



DU NEUF EN VRAC

17^{ÈME} JOURNÉE DU TRANSPORT FLUVIAL ET DE L'INTERMODALITÉ EN WALLONIE

Le rendez-vous des professionnels !

C'est au Palais des Congrès de Liège, en bordure de la Meuse, que la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité du Service public de Wallonie a organisé le 7 juin 2017 son B2B annuel.

Rassembler et informer

L'objectif est de sensibiliser et convaincre un maximum de chefs d'entreprise du potentiel offert par la voie fluviale et l'intermodalité. Pas moins de 275 professionnels du secteur ont répondu à cette invitation, en grande majorité des chargeurs.

Le programme s'est ouvert sur une séance académique ponctuée d'interventions sur les enjeux de l'intermodalité et la stratégie de développement des infrastructures de transport. Épinglons les interventions de la société *Lineas*¹ sur le fret ferroviaire et de l'entreprise *Prayon* sur le réflexe « fluvial » en matière de logistique.

Une PME liégeoise récompensée

Le prix de la DPVNI récompense une entreprise qui a effectué une importante progression de son tonnage fluvial

sur l'année écoulée. Il a été attribué à la société *Liège Container Terminal*. En 2016, elle a transporté par voie d'eau 540 000 tonnes de marchandises conteneurisées, doublant presque son trafic fluvial en 2 ans !

Croisière fluviale

La journée s'est achevée par la visite en bateau des principales installations portuaires liégeoises : le terminal de *Liège Container Terminal*, la darse couverte de Monsin et le site d'*Euroports Inland Terminals*, et pour conclure la plateforme de *Liège Trilogiport*, exploitée par *DP World Liège*.

Christel Job

Envie d'en savoir plus...²

LIÈGE CONTAINER TERMINAL

Belle envolée

Liège Container Terminal est le prestataire de service spécialisé qui exploite le terminal trimodal de Renory, situé en amont de Liège.

Cette entreprise affrète trois bateaux à grand gabarit (156 EVP sur trois couches) dont l'un pousse en plus une barge de 132 EVP. L'entreprise assure 6 départs et arrivées par semaine entre Anvers et Liège (Renory)

En 2016, *Liège Container Terminal* a investi près de 3 millions d'euros à Liège et a transporté par voie d'eau **540 000 tonnes de marchandises conteneurisées**, soit **52 613 TEU**. C'est ce **boom fluvial de 35 %** (entre 2016 et 2015) qui a été récompensé par le prix de la DPVNI.

Les chiffres 2017 affichés par la PME familiale liégeoise viennent confirmer sa solide et constante progression. *Liège Container Terminal* est le moteur de la croissance des conteneurs en Wallonie !

NOMBRE DE EVP TRANSBORDÉS DE OU VERS LA VOIE D'EAU À RENORY (LCT)



Remise du Prix de la DPVNI à Nicolas Limbioul, *Liège Container Terminal*, par le Ministre Maxime Prévot.
©SPW-DPVNI



Séance académique. ©SPW-DPVNI



¹*Lineas*, opérateur ferroviaire, ex *B Logistics*.

²Les interventions des différents orateurs sont consultables sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

DU NEUF EN VRAC

50 BOUGIES POUR LE PLAN INCLINÉ DE RONQUIÈRES

Du *revival vintage* aux défis du XXI^{ème} siècle

27

Avril 1968, la Belgique inaugure son chantier de la décennie : le plan incliné de Ronquières. Un chantier d'une envergure telle que les visiteurs se déplacent du monde entier pour venir l'admirer et le photographier. À l'époque, on enregistre une affluence de quelque 3 000 visiteurs par mois. C'est évidemment le plein essor du tourisme de masse... mais le déplacement en vaut la chandelle !

Un ouvrage d'art exceptionnel

Le Plan incliné en quelques chiffres-clés :

- 68 mètres de dénivelé sur le canal Charleroi-Bruxelles ;
- à l'amont, 1 pont canal de 290 x 59 mètres, supporté par 70 colonnes de 2 mètres de diamètre et supportant lui-même une charge de 100 000 tonnes d'eau... servant de port d'attache aux bateaux en attente de franchissement ;
- 2 bacs métalliques de 91 x 12 mètres, remplis d'eau et pesant quelque 5 000 tonnes, d'un fonctionnement totalement indépendant et dans lesquels pénètrent les bateaux pour un véritable « déplacement sur roulettes » ;
- 1 432 mètres séparent les niveaux haut et bas de ce plan incliné le plus long du monde...

Buriné certes, mais toujours à la page !

Le canal Charleroi-Bruxelles se positionne aujourd'hui comme voie de transit européenne. Le plan incliné, retenu comme solution la plus économique en eau pour racheter l'importante dénivellation géographique, reste plus que jamais d'actualité.

Un demi-siècle de bons et loyaux services confronte cependant aujourd'hui les ingénieurs du Service public de Wallonie au défi de faire converser les techniques d'ingénierie des années 70 et celles du XXI^{ème} siècle afin d'assurer la rénovation en profondeur des structures et mécanismes de l'ouvrage.

Voir « de ses propres yeux » le plan incliné en activité demeure une expérience impressionnante et unique à laquelle vous convie l'agenda des festivités organisées en cette année anniversaire¹.

Et lorsque « rails de roulement, contrepoids, câbles de traction, poulies directrices, trémie couverte, tambours et molettes » n'auront plus aucun secret pour vous, n'oubliez pas de terminer la visite par la haute tour de 150 mètres, symbole du belge *made in* domine encore le plan incliné et dans un temps clair non seulement un magnifique panorama sur la région mais également le *Lion* de Waterloo et l'*Atomium* !

**Un ouvrage d'art
quinquagénaire,
mais toujours aussi
attractif !**

Hélène Cornet

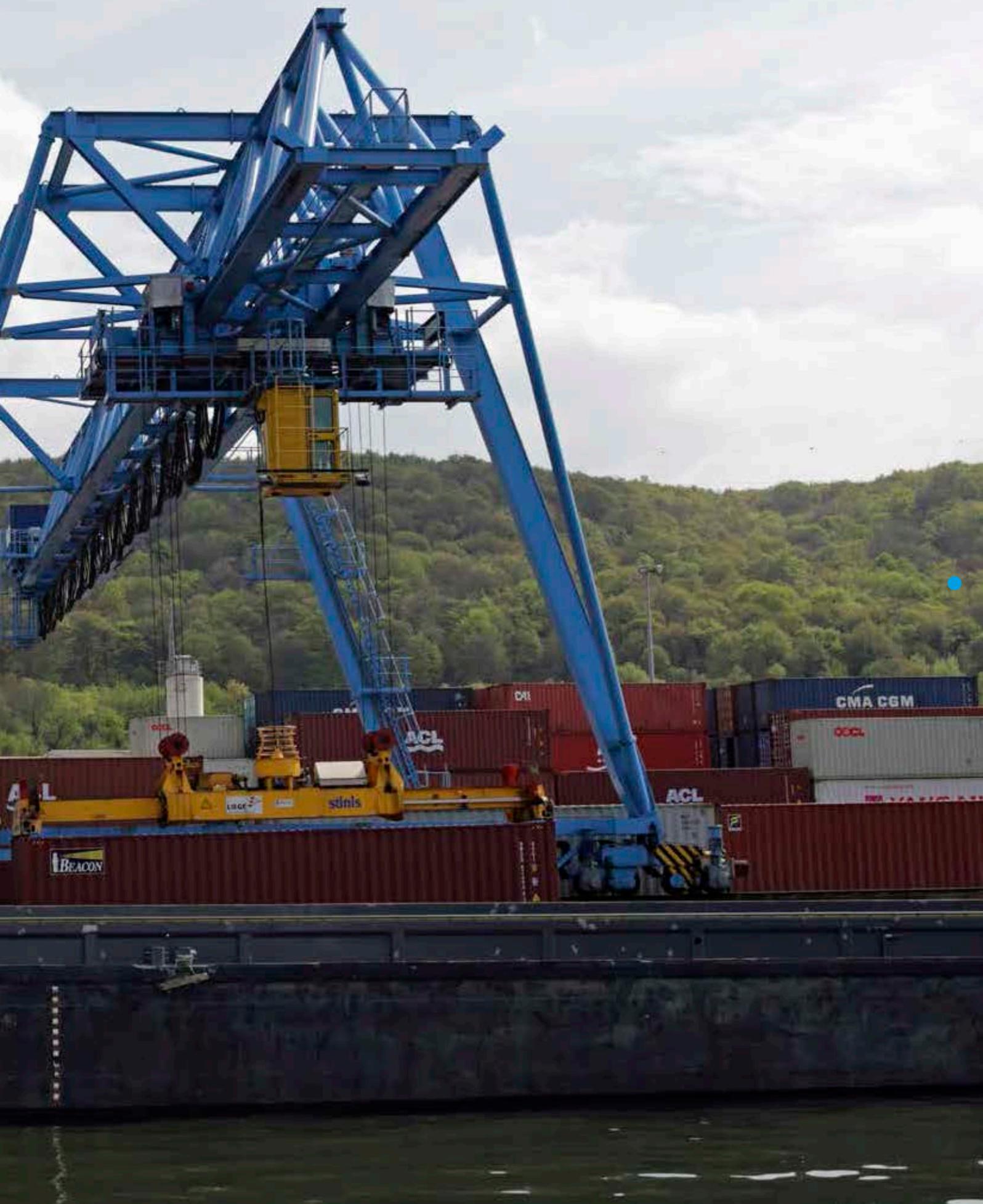
Le plan incliné de Ronquières. ©SPW-Direction de l'Édition



¹<http://voiesdeau.hainaut.be/fr/evenement/visite-insolite-plan-incline-ronquieres/>

INTERMODALITÉ





La crise économique est bien loin pour le port d'Anvers qui affiche en 2017 un volume de 223 606 610 tonnes traitées, soit une croissance de 18 % par rapport à 2008 (et plus de 20 % pour le trafic des conteneurs maritimes). Une belle performance qui a cependant une série d'inconvénients pour le transport intermodal.

Priorité aux navires de mer

Pour atteindre de tels volumes, le port d'Anvers a continué à manutentionner très rapidement les navires de mer qui viennent faire escale pour y décharger et recharger des milliers de conteneurs dans des délais très courts. Les moyens de ces navires, donc affectés prioritairement à ces navires, retardant très souvent les manutentions des barges à conteneurs. Celles-ci perdent en général 24 heures au port d'Anvers et entre 4 à 6 jours à Rotterdam. Le goulot d'étranglement annoncé depuis plusieurs années est atteint. Situation paradoxale : la croissance du port d'Anvers ne lui permet plus d'être convenablement alimenté en conteneurs par voie fluviale.

Priorité aux navires de mer au détriment du transport fluvial

Pour continuer à croître, les acteurs anversois et flamands ont pris une série de mesures. Parmi celles-ci, la priorité accordée aux convois fluviaux ayant un minimum de 30 conteneurs et la prise en compte des autres uniquement lorsqu'il y a la place à quai. Tous les opérateurs fluviaux wallons de conteneurs seront affectés par cette décision.

Travaux sur le ring

Une autre menace plane sur le port d'Anvers. De gigantesques travaux sont prévus sur le ring de la métropole. Ils devraient débuter en septembre 2018 et durer environ 6 ans. L'accès routier au port en sera fortement impacté.

LA ROUTE FACE AUX LIMITES DU DUMPING

Le recours aux filiales implantées dans l'Est de l'Europe et à leurs chauffeurs aux salaires nettement inférieurs à ceux pratiqués en Europe de l'Ouest a contribué au développement du transport routier à prix réduit. Ce dumping fiscal et social semble avoir atteint ses limites : les marchés intérieurs s'étant développés à l'Est de l'Europe, leurs ressortissants ne viennent plus si volontiers travailler dans nos contrées, ou alors réclament des salaires beaucoup plus élevés. Les transporteurs routiers belges (mais aussi français, allemands, etc.) réinvestissent donc dans des tracteurs immatriculés en Belgique et recherchent des chauffeurs poids-lourds qui se font rares. Vu les pénuries de chauffeurs « bon marché » et de chauffeurs « belges », ainsi que les coûts accrus, les prix du transport routier devraient croître sensiblement. Actuellement, seul un frémissement des prix est ressenti...

Et l'accès ferroviaire ?

L'accès au port scaldien se fait par la ligne Anvers Nord-Mortsel qui est à la limite de la saturation. Néanmoins, le deuxième accès ferroviaire au port ne sera pas réalisé dans les prochaines années.

Christian Charlier

Le port maritime d'Anvers. ©SPW-DPVNI



UN PLAN D'ACTION AFIN DE FACILITER L'ACCÈS AU PORT D'ANVERS

La croissance des activités du port scaldien engendre des problèmes de mobilité avec son *hinterland*, qu'il s'agisse de congestion routière ou de temps d'attente des barges à conteneurs par exemple¹.

En conséquence le port d'Anvers, l'été dernier, puis la Région flamande, fin 2017, ont décidé de soutenir une série de mesures destinées à rationaliser les transports liés à la zone portuaire et à en améliorer l'efficacité.

Le port a mis sur la table 1 400 000 euros afin de soutenir sept projets qui pourraient supprimer chaque année 250 000 transports routiers. La Région flamande a dégagé un budget identique pour investir dans neuf autres projets qui doivent insuffler un caractère durable au transport.

**16 projets dont
3 projets avec
la Wallonie
2 800 000 euros**

Trois de ces projets concernent la Wallonie

Le premier, retenu par les autorités portuaires, vise à établir une connexion ferroviaire bihebdomadaire avec les installations d'*Euroports Inland Terminals* à Liège Monsin. Le but est d'apporter une offre intermodale complémentaire au transport fluvial et de détourner des trafics de la route (quelque 16 200 camions par an). Le démarrage de cette liaison est prévu au début de l'automne prochain.

Les deux autres projets sont soutenus par la région flamande.

Une collaboration entre les ports de Genk et Liège *Container Terminal* est prévue et aura pour but la consolidation des volumes de conteneurs maritimes transportés par barge entre le port maritime et ces deux terminaux. L'idée paraît séduisante sur le papier, mais sa mise en œuvre va certainement être difficile. Ne fussent que les délais supplémentaires et les coûts additionnels de manutention inévitablement engendrés.

Enfin, il est prévu une liaison ferroviaire entre *MSC Medlog* et le Port autonome de Charleroi. Celle-ci reste encore à concrétiser.

Christian Charlier

Navette fluviale de conteneurs. ©SPW-DPVNI



¹Voir article p.30.

Le monde du transport, et particulièrement celui du transport intermodal, est en pleine évolution et vit des situations paradoxales.

Les grands ports maritimes, le transport fluvial de conteneurs, le transport intermodal ferroviaire, le transport routier : tous sont concernés. Tous vont devoir évoluer.

DU CÔTÉ DU TRANSPORT MARITIME

Le trafic mondial de conteneurs maritimes a continué à croître en 2017. Le port de Rotterdam affiche une augmentation de 10,9 % par rapport à 2016, pour atteindre 13,7 millions d'EVP (équivalent vingt pieds). Le port d'Anvers a connu une belle croissance bien que plus faible : 4,1 % soit un total de 10,5 millions d'EVP. La crise économique semble bien loin, puisque la performance du port d'Anvers se situe bien au-dessus du volume traité en 2008 avec une augmentation de plus de 20 %.

Situation paradoxale, la croissance du port d'Anvers est telle qu'elle ne lui permet plus d'être convenablement alimenté en conteneurs par voie fluviale¹.

Venons-en aux terminaux intermodaux wallons !

LE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS

La région liégeoise, fer de lance des conteneurs

Liège Container Terminal à Renory (Liège) confirme sa suprématie avec 58 655 EVP transportés. Soit une augmentation de quasi 6 000 unités, et ce malgré la concurrence de *Liège Trilogiport*. L'augmentation est principalement constituée de conteneurs 40'. Au début de l'exploitation de la navette, 80 % des conteneurs étaient des conteneurs 20', on n'en compte plus que 40 % aujourd'hui. LCT se veut optimiste pour 2018 et prévoit une croissance de l'ordre de 10 %.

En attendant la reprise de l'ancien atelier de la gare de Kinkempois, LCT poursuit son expansion avec l'occupation

de deux nouveaux terrains en zone arrière du terminal, dont celui de l'usine *Moplefan* où il prévoit l'aménagement d'une nouvelle voie ferrée.

Dans le cadre des mesures prises pour faciliter l'accès au port d'Anvers, LCT va collaborer avec le port de Genk pour grouper leurs expéditions de conteneurs et atteindre ainsi le quota minimum de 30 conteneurs par quai anversois.

LCT collabore avec le transporteur ferroviaire *Lineas* qui teste à Renory et à Genk une nouvelle formule de transport ferroviaire : la collecte de wagons dans quelques terminaux belges pour regroupement à *Anvers Main Hub* et éclatement vers une panoplie de destinations européennes. En test début 2018, ce service devrait être complètement opérationnel courant de l'été 2018 et intégrer d'autres terminaux comme celui de Charleroi.

De l'autre côté de Liège, sur l'île Monsin, **Euroports Inland Terminals** a généré 14 % d'EVP de plus en 2017 par rapport à 2016. Cette croissance est due aux volumes additionnels de leurs clients. *Euroports* continue, bien entendu, à recourir aux services de la navette de LCT qui charge au passage ses conteneurs.

Euroports est également dans une phase d'élaboration de deux nouveaux trafics ferroviaires. Le premier concerne un transport interne à la Belgique. Le second trafic en cours de développement a pour destination le port d'Anvers. Constitué de marchandises diverses, ce dernier n'entre absolument pas en concurrence avec le trafic « barge » et s'inscrit dans le plan de développement mis sur pied par le port d'Anvers². Si tout va bien, ces deux projets devraient se concrétiser à l'automne 2018.

Liège Container Terminal à Renory (Liège). ©SPW-DPVNI



¹Voir articles pp.30 et 31.

²Voir article p.31.

Troisième acteur de la métropole liégeoise, sur le site de **Liège Trilogiport**, **DP World Liège** annonce un chiffre de 12 555 EVP en 2017. Deux nouveaux facteurs devraient booster ses activités. Un nouveau client, le centre de distribution européen de *Sketchers*, devrait lui confier une partie de ses importations de conteneurs. Deux nouveaux halls de stockage vont être mis en service en zone arrière de la plateforme de Hermalle-sous-Argenteau. Les perspectives sont donc excellentes pour 2018 et **DP World Liège** se fixe comme objectif 32 000 EVP transportés !

Actuellement, le terminal n'a pas de dépôt de conteneurs, mais cela pourrait changer rapidement avec une décision attendue de l'armateur *Cosco*.

Enfin, **DP World Liège** souhaite améliorer son accessibilité ferroviaire, principalement au niveau du terminal, afin de pouvoir commencer de petites expéditions ferroviaires, vers Duisburg par exemple.

Situation mi-figue, mi-raisin dans le Hainaut

À **Garocentre**, l'année 2017 a été difficile. Les 5 782 EVP transportés affichés au compteur reflètent une chute annuelle de quasi 20 %. Par contre, le terminal de Bruxelles, géré par la même société **Duferco Logistique**, se porte très bien et a atteint 30 000 EVP. Le service aux

clients est donc rendu via l'un ou l'autre de ces terminaux. Les perspectives pour 2018 semblent bien meilleures. L'arrivée de nouveaux clients et donc de nouveaux volumes, ainsi que l'ouverture du centre de distribution *TopTex* dans le *Magnapark* voisin pourraient booster les expéditions fluviales.

Le terminal de **Garocentre** est confronté à deux problèmes majeurs : la fermeture des écluses durant la nuit d'une part et le temps d'attente aux quais à Anvers d'autre part. La décision anversoise de donner la priorité aux bateaux ayant au minimum 30 conteneurs à manutentionner à un quai risque fort de mettre en péril les expéditions au départ de La Louvière.

Plus à l'Ouest, à Ghlin, la société **Deschietter Logistique** affiche également une régression de 5,8 % en 2017. Elle est principalement due à une baisse des volumes confiés par le centre de distribution *H&M*.

Les perspectives 2018 sont meilleures et l'objectif de 16 000 EVP est clairement visé.

Le terminal de Ghlin est maintenant raccordé au rail. Au cours du premier semestre de cette année, les tests de la voie seront effectués et sa mise en conformité réglée. **Deschietter Logistique** compte bien débiter ses activités ferroviaires en 2018.

Terminal de Ghlin. ©SPW-DPVNI



Terminal Container Athus. ©SPW-DPVNI



Deux quais sont également susceptibles d'accueillir des activités de manutention de conteneurs.

À **Vaulx**, le manutentionnaire se consacre actuellement à des manutentions de produits en vrac et d'éléments exceptionnels (principalement des pièces d'éoliennes). À **Auvelais**, le Port autonome de Namur constate l'absence de potentiel en conteneurs et est en pleine réflexion sur l'avenir du quai. Dans les deux cas, les nouvelles mesures anversoises vont complexifier toute tentative de lancement d'une ligne fluviale de conteneurs maritimes.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE CONTENEURS

À Athus, le **Terminal Container Athus** affiche une stabilisation en termes de quantité de conteneurs transportés : 39 000 unités en 2017. Ce chiffre est même positif, compte tenu d'un accident survenu à l'automne dernier et ayant endommagé les voies desservant la gare d'Athus. Les réparations ont pris environ deux mois et une partie du trafic a dû être effectuée par la route.

Le terminal dessert directement les quais maritimes avec 9 départs par semaine. La concurrence de la route est toujours aussi importante et les petits clients sont plus difficiles à convaincre. Le *TCA* souhaiterait qu'*Infrabel* améliore ses services. Par exemple, par l'annonce des travaux sur la ligne. Mais également par l'adaptation de ses voies afin de permettre le passage de longueurs de wagons de 650 mètres au lieu de 600 mètres actuellement. Les travaux pour la liaison ferrée vers Mont Saint Martin et la France devraient débuter fin 2018 et être terminés un an plus tard.

Signalons encore qu'Athus doit faire face à un concurrent direct avec *Multimodal Shuttle* à Metz. Celui-ci est passé d'une relation hebdomadaire vers Anvers à deux en ce début d'année 2018.

Le **Centre logistique trimodal de Charleroi** a connu un gros chambardement en 2017. Le terminal a été scindé en deux parties. La société *Renory*, sœur de *Liège Container Terminal*, a repris la gestion de la partie fluviale du *CLTC*. Elle y effectue essentiellement des manutentions fluviales de produits sidérurgiques, mais est également connectée au rail.

La société *Lannutti* conserve l'autre partie, le terminal ferroviaire proprement dit. L'année 2017 a été catastrophique et la société *Lannutti* s'interroge sur les évolutions à apporter pour assurer son avenir dans cette

activité multimodale. Plusieurs facteurs défavorables sont intervenus : travaux sur les voies, problèmes de tunnel en Allemagne, etc. De sorte que plus de la moitié des expéditions sont arrivées à destination avec au minimum 24 heures de retard. Les conséquences ne se sont pas fait attendre : perte de clients, chiffre d'affaires en baisse, obligation de recourir au transport routier. Au total, 8 797 unités de transport intermodal (UTI) ont été transportées par voie ferroviaire vers l'Italie. Soit 2 % de moins que l'année précédente, mais aussi moins que prévu dans un segment de marché en pleine croissance.

À Liège, **Liège Logistics Intermodal situé à Bierset** affiche 6 % d'augmentation et dépasse ainsi les 24 000 UTI transportées (caisses et remorques) malgré les problèmes rencontrés suite à l'effondrement d'un tunnel en Allemagne et à la perte de trafic temporaire durant sa réparation.

Le transport intermodal wallon est en croissance en 2017 mais...

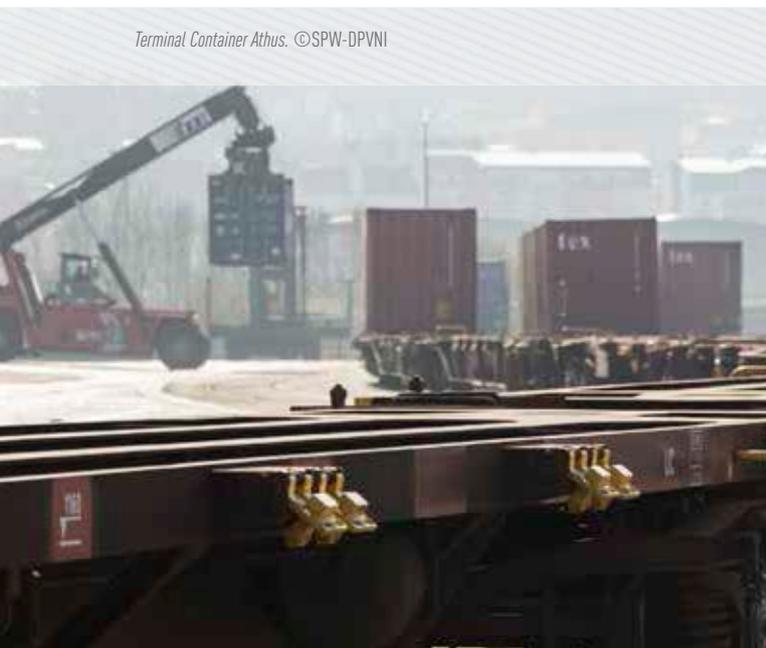
À cause de sa croissance, le port d'Anvers freine les transports de conteneurs avec son *hinterland*. Les transporteurs routiers sont forcés de réinvestir en Belgique mais n'augmentent pas (encore) leurs prix. Le monde du transport manque de chauffeurs poids-lourds, de bateliers, et de conducteurs de locomotives. Les navettes fluviales de conteneurs voient leur rentabilité plus que menacée par les délais d'attente aux ports maritimes et les terminaux se voient imposer des restrictions d'accès à ces mêmes ports. Les expéditions ferroviaires continentales souffrent de délais d'acheminement parfois inadmissibles. Nous sommes bien dans une année paradoxale.

Christian Charlier

Grue en action sur le site de *Liège Trilogport*.
©SPW-Impacts économiques et environnementaux



Terminal Container Athus. ©SPW-DPVNI



L'INTERMODALITÉ EN WALLONIE EN QUELQUES CHIFFRES

En Wallonie

- 97 074 EVP avec 16 départs fluviaux par semaine vers Anvers et Rotterdam
- 39 000 conteneurs avec 9 trains par semaine vers Anvers
- 33 016 UTI avec 14 départs par semaine vers l'Italie

- Liège Container Terminal

58 655 EVP en 2017
 ↑ de 11 % par rapport à 2016
 6 départs par semaine vers Anvers et Rotterdam

- Deschieter Logistique

14 142 EVP en 2017
 ↓ de 5,8 % par rapport à 2016
 3 départs par semaine vers Anvers et Rotterdam

- DP World Liège

12 555 EVP en 2017
 ↑ de 217 % par rapport à 2016
 (1^{ère} année de fonctionnement)
 4 départs par semaine vers Anvers et Rotterdam

- Garocentre

5 872 EVP en 2017
 ↓ de 20 % par rapport à 2016
 3 départs par semaine vers Anvers et Rotterdam

- Euroports Inland Terminals

5 850 EVP en 2017
 ↑ de 14 % par rapport à 2016
 6 départs par semaine vers Anvers et Rotterdam

- Terminal Container Athus (TCA)

39 000 conteneurs en 2017
 stable par rapport à 2016
 9 départs par semaine vers le port d'Anvers

- Liège Logistics Intermodal (LLI)

24 219 UTI en 2017
 ↑ de 6 % par rapport à 2016
 9 départs par semaine vers l'Italie

- Centre logistique de Charleroi – terminal ferroviaire

8 797 UTI en 2017
 ↓ de 2 % par rapport à 2016
 5 départs par semaine vers l'Italie



Investissements ferroviaires revus à la baisse

Depuis la crise économique de 2009, le gestionnaire du réseau ferroviaire belge, *Infrabel*, a dû faire face à une succession de coupes budgétaires. Le dernier gouvernement fédéral a rejeté le *Plan Pluriannuel d'Investissements 2013-2025 (PPI)* en cours, a revu à la baisse les investissements ferroviaires et est parti du principe qu'*Infrabel* pouvait réduire ses frais d'organisation tout en maintenant la qualité de service.

Plan Pluriannuel d'Investissements 2017-2020

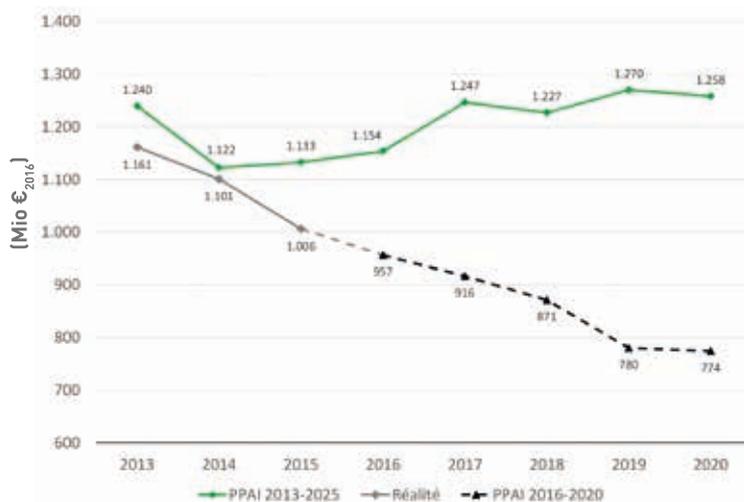
La Wallonie n'a pas été concertée sur le dernier *Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI)*. Il s'agit bien entendu d'une compétence fédérale, mais il n'empêche que les décisions prises par *Infrabel* et son ministre de tutelle impactent directement la mobilité en Wallonie.

Récemment approuvé au niveau fédéral, le *PPI d'Infrabel* s'inscrit sur une période trop courte que pour donner une vue sur l'évolution du réseau ferroviaire. Il court en effet de 2017 à 2020 et est dénué de visions quant au fret ferroviaire et quant à l'évolution du réseau. Cependant, *Infrabel* a tiré la sonnette d'alarme en mars dernier à la Chambre, en mettant en garde les parlementaires : « *Le report des travaux de renouvellement au-delà de 2020 acte d'ores et déjà le vieillissement de composants en deçà de l'optimum économique entraînant une diminution partielle des performances du réseau.* »

L'École Polytechnique de Lausanne, à la demande d'*Infrabel*, a estimé que 535 millions d'euros par an devaient être investis dans le maintien de capacité. Or, seulement 395 millions d'euros sont prévus en moyenne par an par *Infrabel* de 2017 à 2020. Sur cette période, il manque donc 559 millions d'euros pour assurer l'entretien du réseau.

PLAN D'INVESTISSEMENTS D'INFRABEL 2017-2020

©Infrabel



©SPW-DPVNI

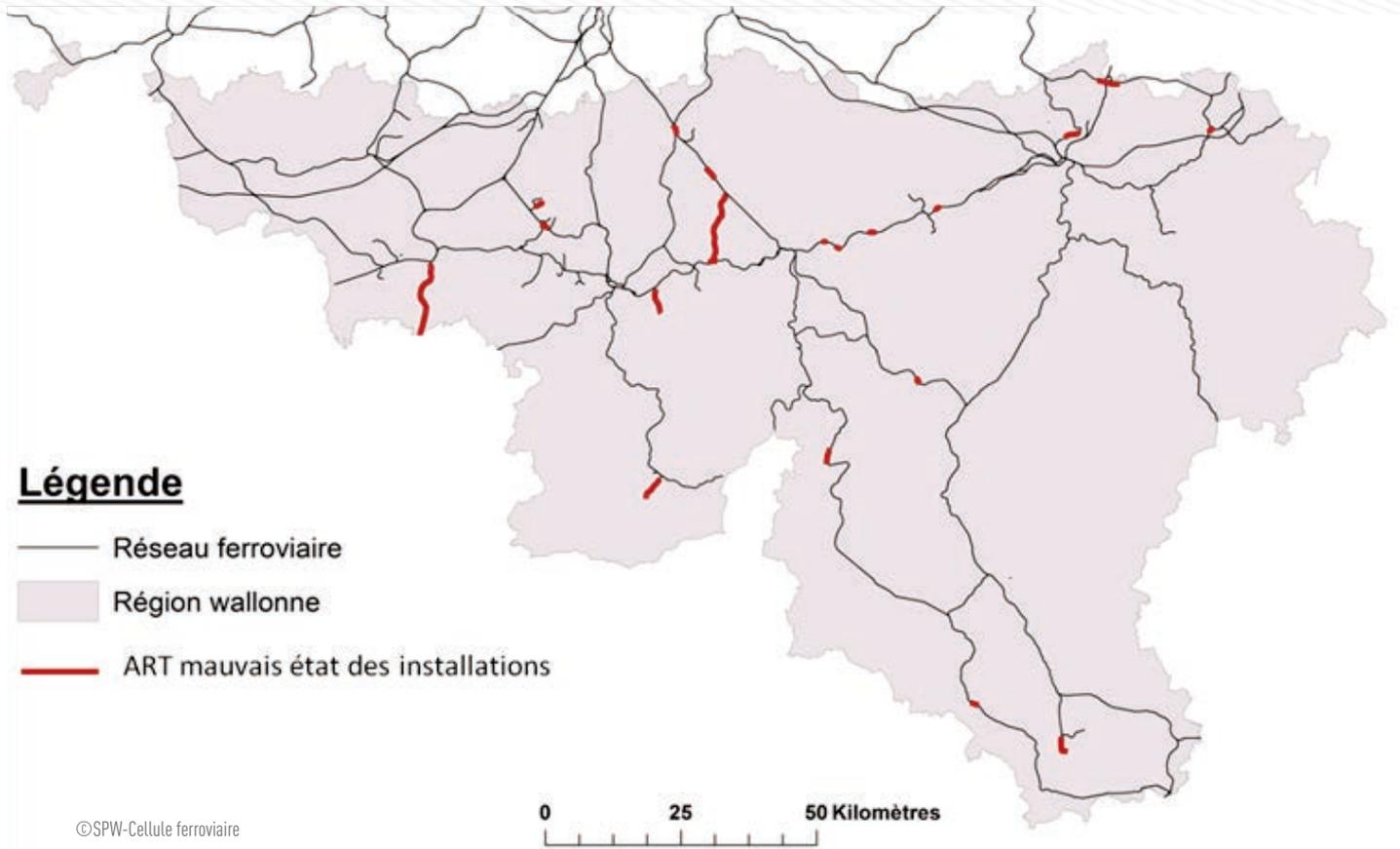


Dégradation des infrastructures et mise hors service

La première conséquence visible de ces sous-investissements est la non-réalisation de travaux nécessaires. Dernièrement sur le réseau ferroviaire wallon, des avis de ralentissement temporaires, l'équivalent d'une limite de vitesse, sont apparus à cause du mauvais état

de l'infrastructure. Il s'agit normalement d'une situation transitoire en attendant la réalisation des travaux. Cela ne devrait pour ainsi dire jamais arriver si l'entretien était préventif. Lorsque les travaux ne sont pas effectués et que cette situation perdure, les voies doivent être mises hors service.

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



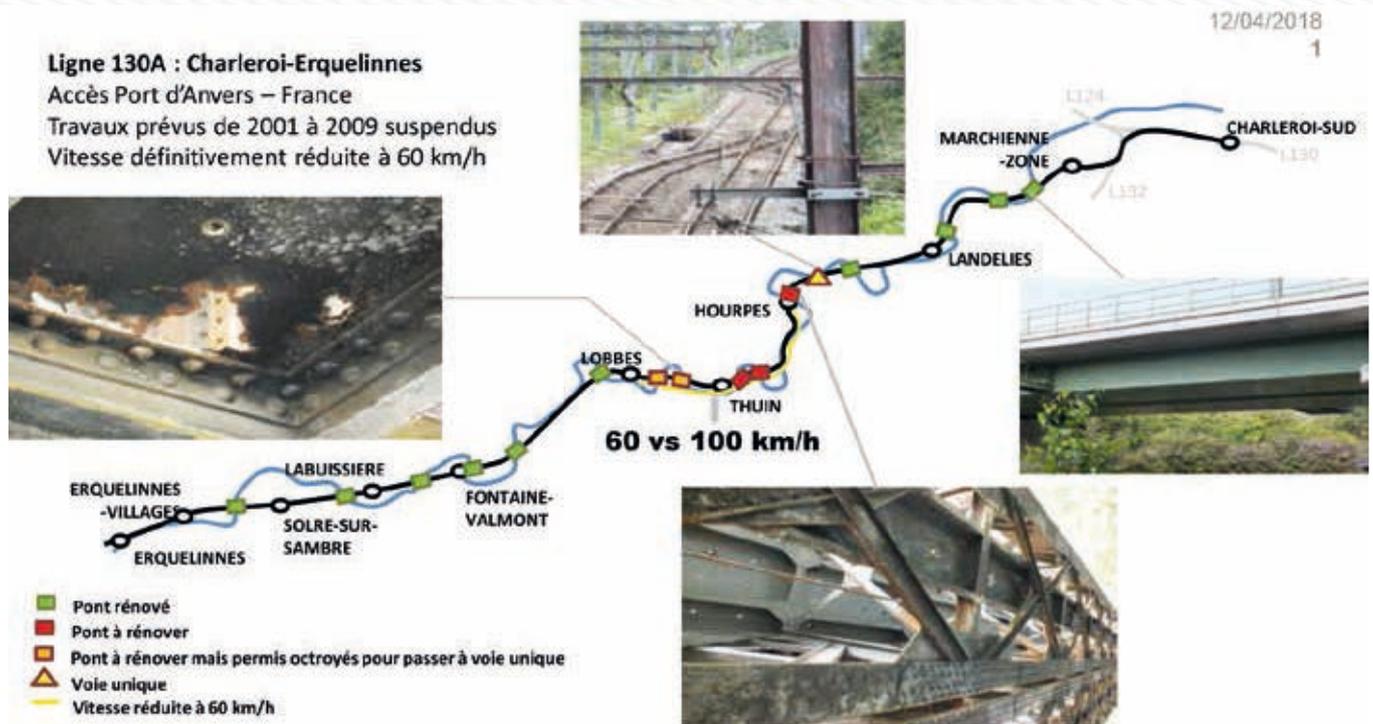
©SPW-DPVNI



C'est le cas sur la ligne 144 entre Jemeppe-sur-Sambre et Gembloux où l'une des deux voies, faute d'entretien, a dû être mise hors service. Cette ligne est pourtant importante puisqu'elle fait partie du corridor fret mer du Nord-Méditerranée.

C'est le cas également sur la ligne 130A Charleroi-Erquelines où 5 ponts attendent depuis des années d'être remplacés, un tronçon de cette ligne est passé à voie unique et la vitesse a définitivement été réduite à 60 km/h sur un autre tronçon.

©SPW-Cellule ferroviaire



Gestion des travaux

La deuxième conséquence visible du sous-investissement est la gestion au jour le jour des travaux par *Infrabel*. En effet, le gestionnaire d'infrastructure a beau planifier les travaux, il doit faire face aux urgences apparaissant sur le réseau. Cette situation a un coût financier direct, mais elle impacte également les entreprises ferroviaires de fret et de voyageur qui doivent réorganiser en dernière minute leur trafic. *Infrabel* a transmis la liste des travaux à réaliser à la *SNCB* dans le cadre de son *Plan de Transport de décembre 2017 à décembre 2020*. Or dès décembre 2017, *Infrabel* ajoutait en urgence 14 minutes pour mauvais état des installations sur la voie unique restante de la L144 (Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux). En avril dernier, des tronçons à voie unique apparaissaient inopinément sur presque l'entièreté de l'axe Athus-Meuse.

Vu les risques élevés pour la circulation des trains, *Infrabel* essaye de remettre en état le plus rapidement possible. Cependant, ces chantiers sont annoncés en dernière minute sans prise en compte des travaux se déroulant sur l'entièreté du réseau et sont donc extrêmement pénalisants pour les opérateurs contraints de modifier leurs horaires au pied levé.

BUDGETS 40 % INFÉRIEURS AUX BESOINS

Actuellement, la Cellule ferroviaire du Service public de Wallonie estime que les budgets pour le maintien de capacité sont 40 % inférieurs aux besoins.

À politique budgétaire constante, le réseau va donc continuer à vieillir avec pour conséquences directes :

- une augmentation des perturbations et une dégradation de la ponctualité ;
- une explosion des budgets pour l'entretien quotidien ;
- la disparition de certaines fonctionnalités du réseau : mise à simple voie de certaines lignes, réduction des possibilités de rouler à contre voie à cause de la réduction du nombre d'aiguillage, diminution des vitesses de référence des lignes, etc.

Massification des travaux

Afin de réduire les coûts de ses chantiers, *Infrabel* a désormais choisi de massifier leur réalisation. Concrètement, cela veut dire que les coupures totales d'une ligne permettant de travailler sans contraintes seront préférées aux interventions ponctuelles où le trafic est maintenu. Cette stratégie se décline selon la nature des travaux et selon la fréquentation des lignes concernées.

Pour les travaux de renouvellement, la voie sera coupée pendant 7 heures de nuit et le trafic fret sera dévié. Pour les travaux les plus importants, des coupures complètes de plusieurs jours seront réalisées le weekend ou pendant les vacances scolaires.

Pour les travaux d'entretien, les opérations auront lieu principalement de jour pendant une période de 6 heures

en dehors des heures de pointe. Un service à voie unique sera maintenu sur les lignes à moyenne et grande fréquentations. Pour les plus petites lignes, la coupure sera par contre totale.

Cette nouvelle façon de gérer les travaux peut être bénéfique sous réserve que :

- les coupures soient prévues suffisamment tôt pour que les opérateurs ferroviaires et industriels puissent gérer les alternatives ;
- *Infrabel* dispose d'une vision claire des travaux concomitants pour éviter que des itinéraires alternatifs soient en travaux au même moment ;
- *Infrabel* dispose d'une vision claire de l'état de ses infrastructures.

Investissements en constante diminution, entretien et service en berne : un avenir pas très réjouissant pour le ferroviaire...

Daphné Wouters

©SPW-DPVNI



INTER MODALITÉ

BETTEMBOURG

Le grand terminal ferroviaire

Le terminal bimodal luxembourgeois est né en 1979, tout comme son voisin d'Athus. Idéalement situé le long des voies du corridor de fret 2 Rotterdam-Anvers-Lyon-Bâle et au bord des autoroutes A3 et A13, il a étendu petit à petit ses activités. Depuis mars 2017, il utilise de nouvelles installations.

Équipements

Le terminal de Bettembourg vient d'investir un total de 225 millions d'euros. Cet investissement s'étend sur 33 hectares et comporte deux terminaux d'autoroute ferroviaire, un de transport combiné, un centre routier sécurisé et, bien entendu, de nouveaux bâtiments administratifs et techniques.

Les terminaux d'autoroute ferroviaire sont constitués de deux voies de 740 mètres de long équipées en système *Modalohr*. C'est-à-dire que les wagons sont stoppés en un point précis et pivotent de 45 degrés pour permettre le déchargement et le rechargement par traction des remorques. Un train complet est ainsi manutentionné en quatre heures. Seule destination actuellement desservie par ces trains : Le Boulou, à la frontière espagnole.

Le terminal de transport combiné, composé de quatre voies de 700 mètres, a une capacité de 300 000 UTI (unités de transport intermodal) par an. Il manutentionne aussi bien des conteneurs maritimes que des UTI continentales. Cinq liaisons par semaine sont assurées vers le port d'Anvers et trois vers celui de Zeebrugge (avec des conteneurs maritimes 45' *pallet wide* destinés au *short sea shipping*, principalement au Royaume-Uni). Des destinations continentales sont également desservies : Champigneulle, Lyon, Trieste et Le Boulou.

Ainsi, entre 25 et 30 trains sont traités chaque jour. Ce qui représente plus de 500 000 camions retirés des routes chaque année.

Aurait-il été possible de créer un tel terminal en Wallonie ?

Pour ce faire, sans même parler du volet financier, il aurait fallu remplir les conditions suivantes :

- disposer d'un espace suffisant avoisinant 30 à 35 ha ;
- se situer à proximité immédiate d'une voie ferroviaire principale ;
- avoir la capacité d'accueillir de nombreux trains tous les jours ;

**33 ha, 225 millions
d'euros investis,
240 000 UTI et plus de
25 trains par jour en
2017**

- pouvoir réceptionner des convois ferroviaires de 740 m de long (locomotive comprise) ;
- offrir aux camions un accès rapide au réseau autoroutier ;
- être opérationnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Les terminaux multimodaux wallons existants ne rencontrent pas ces conditions d'espace, d'accès (ferroviaire et routier) et de longueur de voie ferrée par exemple.

D'autres lieux pourraient être envisagés comme celui de l'ancienne gare de Bressoux, en région liégeoise. Ce site dispose d'une double entrée ferroviaire et pourrait accepter des trains de 740 mètres de long. Par contre, sa superficie totale de 13 hectares est trop faible. De plus, ce site est réservé pour le futur dépôt du tram. Bettembourg constitue donc pour l'instant une exception. Nos terminaux présentent d'autres avantages et permettent soit directement sur place, soit à proximité immédiate, des activités à valeur ajoutée synonymes d'emplois.

Christian Charlier

Chargement de caisses sur le terminal de Bettembourg. ©Terminal de Bettembourg



INTER MODALITÉ

LES PREMIERS VLL, ALIAS ÉCO-COMBI, ROULENT EN WALLONIE DEPUIS FIN 2017

Sans impact sur l'intermodalité

41

Entre octobre 2017 et février 2018, le Ministre des Travaux publics, Carlo Di Antonio, a délivré dix autorisations de circuler sur nos routes wallonnes avec des véhicules plus longs et plus lourds (VLL), à quatre transporteurs belges : *Ninatrans*, *VTH sprl (Van Mieghem)*, *Vincent Logistics* et *Galliker Transport*. D'autres demandes sont examinées actuellement par le Service public de Wallonie.

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 sont mis en avant, étant donné que deux VLL transportent la même quantité de marchandises que trois camions traditionnels.

Des autorisations spécifiques

Chaque demande est étudiée au cas par cas et sur différents volets. L'autorisation délivrée est donc uniquement valable pour un itinéraire précis entre un lieu de chargement et un lieu de déchargement,

un type de marchandise et son conditionnement, un train de véhicules, un chauffeur formé, etc.

Complémentarité des modes

Bien conscient de certains risques, le Gouvernement wallon a balisé de manière forte ce projet pilote de manière à éviter toute 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 depuis les terminaux multimodaux wallons. Un atout supplémentaire pour les acteurs de l'intermodalité en Wallonie. Bonne route !

VLL
= 60 tonnes
= 25,25 m de long

Pierre Warnier

Éco-combi. ©Galliker Transports SA Milmort



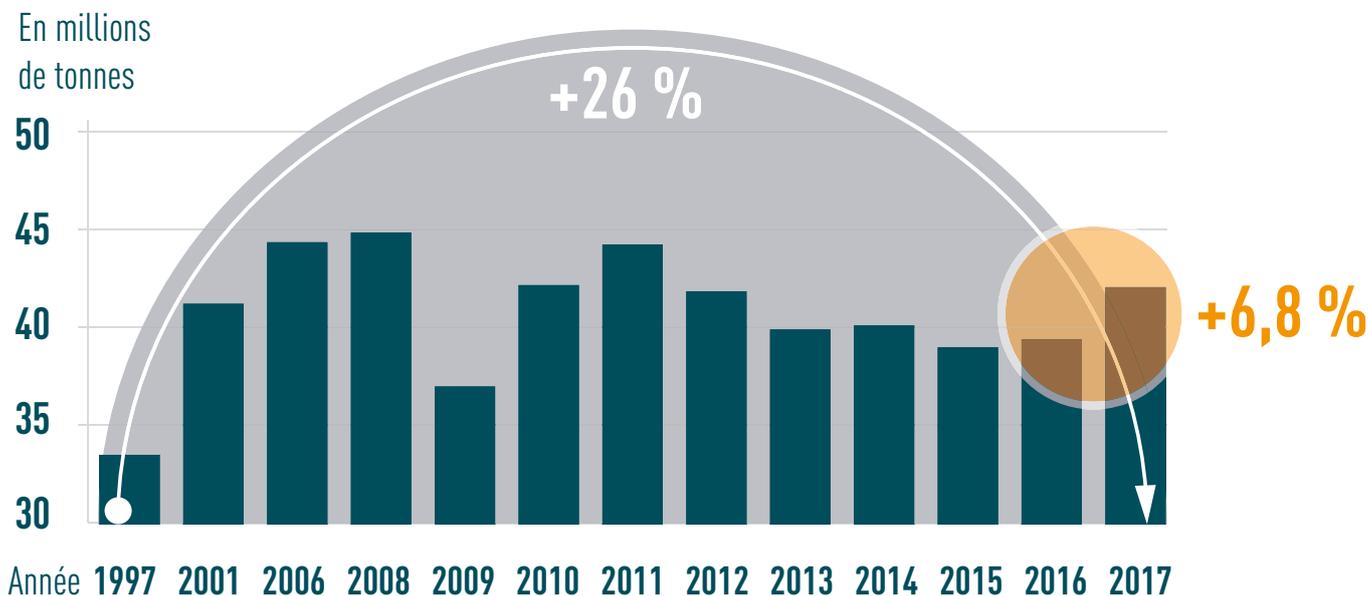
STATISTIQUES





Le tonnage fluvial de marchandises transportées en Wallonie s'élève à 42,15 millions de tonnes pour l'année 2017, soit une augmentation de 6,8 % par rapport à 2016. Le nombre de conteneurs transbordés est de 97 074 EVP, soit une croissance de plus de 15 % par rapport à 2016 !

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



Avec + 10 % et + 11 %, les premier et troisième trimestres concentrent l'essentiel de la croissance !

Après plusieurs années de baisse (- 5,4 % en 2012 ; - 4,7 % en 2013 ; - 2,8 % en 2015) et une année de stabilisation (+ 1,1 % en 2016), le transport fluvial renoue en 2017 avec une véritable croissance en affichant un tonnage de 42,15 millions de tonnes (+ 6,8 %).

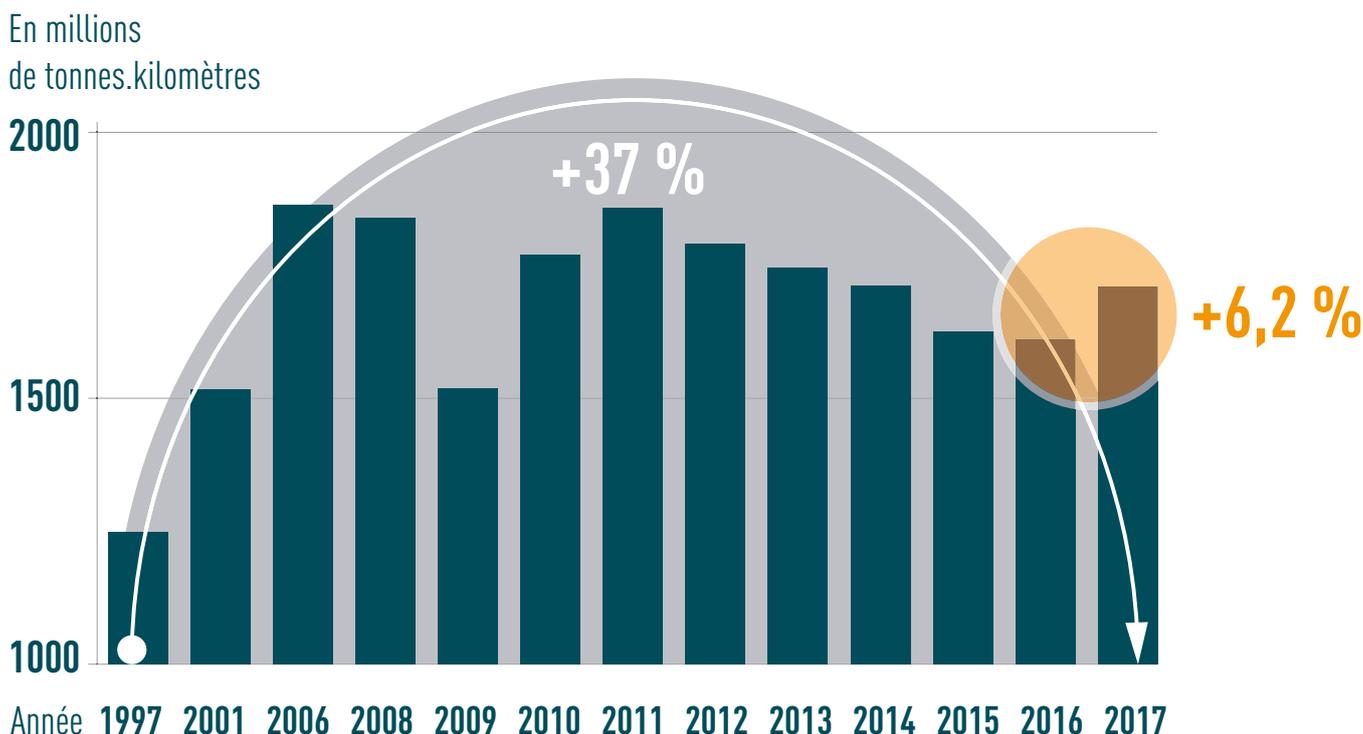
Cette augmentation est largement supérieure à la croissance économique belge (la progression de notre produit intérieur brut serait de 1,7 % en 2017) et à celle du port maritime

d'Anvers (+ 4,4 %) et celle du port de Rotterdam (+ 1,3 %).

Par rapport à 2016, on enregistre une croissance pratiquement continue, excepté pour les mois d'avril (- 0,8 %), juin (- 4 %) et décembre (- 5 %). Notons les progressions importantes de janvier (+ 20 %), juillet (+ 16 %), novembre (+ 14 %) et août (+ 12 %).

L'année 2017 est marquée par une progression généralisée de tous les indicateurs, excepté deux éléments : trafic interne en recul (- 1,7 %) et transport de produits pétroliers en recul (- 11,6 %).

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

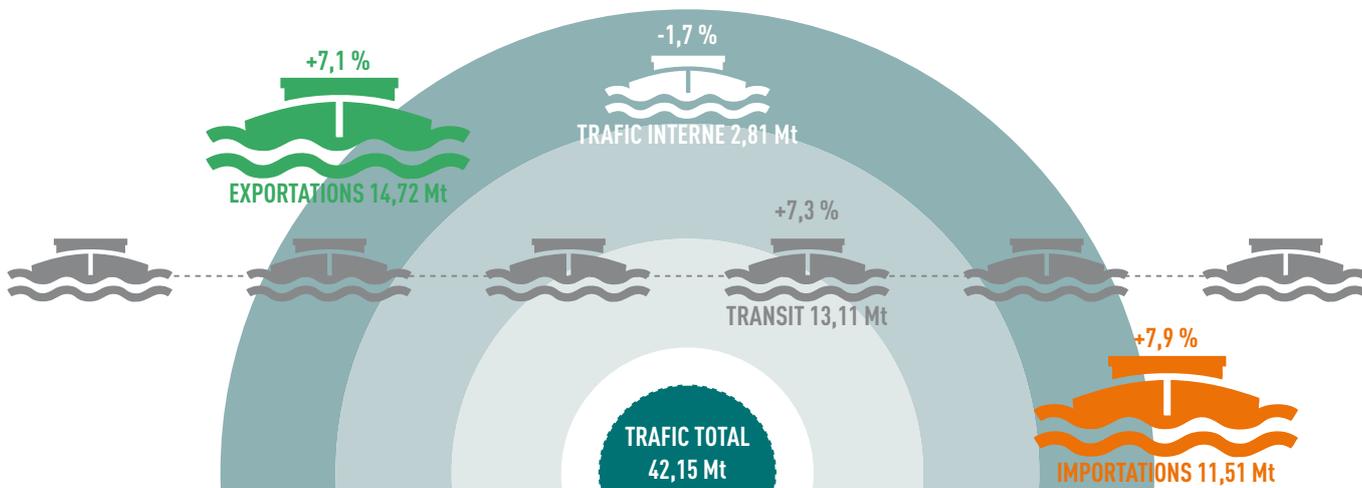


Les 4 provinces en progression

En 2017, après cinq années consécutives de baisse, le trafic wallon de marchandises retrouve le chemin de la croissance (+ 6,2 %) pour atteindre 1 710 millions de tonnes.kilomètres. Les provinces du Hainaut, de Namur, de Liège et du Brabant wallon enregistrent respectivement une hausse de 11 %, de 4,2 %, de 3,6 % et de 2 %.

La répartition du trafic fluvial en tonnes.kilomètres par province est la suivante : 49 % pour la province de Liège, 35 % pour la province du Hainaut, 15 % pour la province de Namur et 1 % pour la province du Brabant wallon.

BILAN GLOBAL DU TRAFIC FLUVIAL EN WALLONIE EN 2017 (EN MILLIONS DE TONNES - MT)



Nouveau record pour le trafic de transit

C'est la quatrième année consécutive de hausse pour le trafic de transit (+ 7,3 %), qui franchit pour la première fois **la barre des 13 millions** de tonnes en 2017.

La Flandre est notre premier « client »

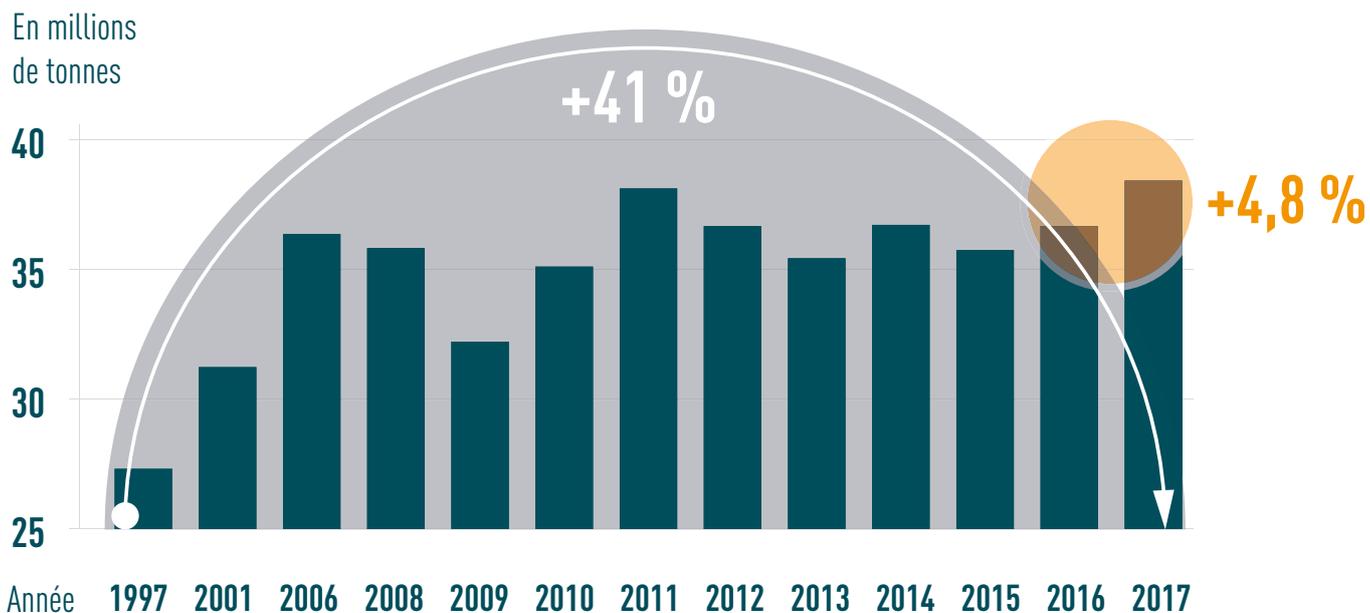
Les principales destinations de nos exportations sont la Flandre avec 7,5 Mt (51 %), les Pays-Bas avec 5,8 Mt (40 %), l'Allemagne avec 0,52 Mt (3,5 %), et la France avec 0,45 Mt (3 %).

En 2017, on constate une **importante progression pour les importations wallonnes, + 7,9 % et pour les exportations, + 7,1 %**, par rapport à 2016. Le trafic interne connaît une quatrième année consécutive de baisse, avec une diminution de 1,7 % par rapport à 2016.

Les Pays-Bas sont notre premier « fournisseur »

Les principales origines des importations wallonnes sont les Pays-Bas avec 5,8 Mt (50 %), la Flandre avec 4,1 Mt (36 %), l'Allemagne avec 0,84 Mt (7,3 %) et la France avec 0,65 Mt (5,7 %).

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

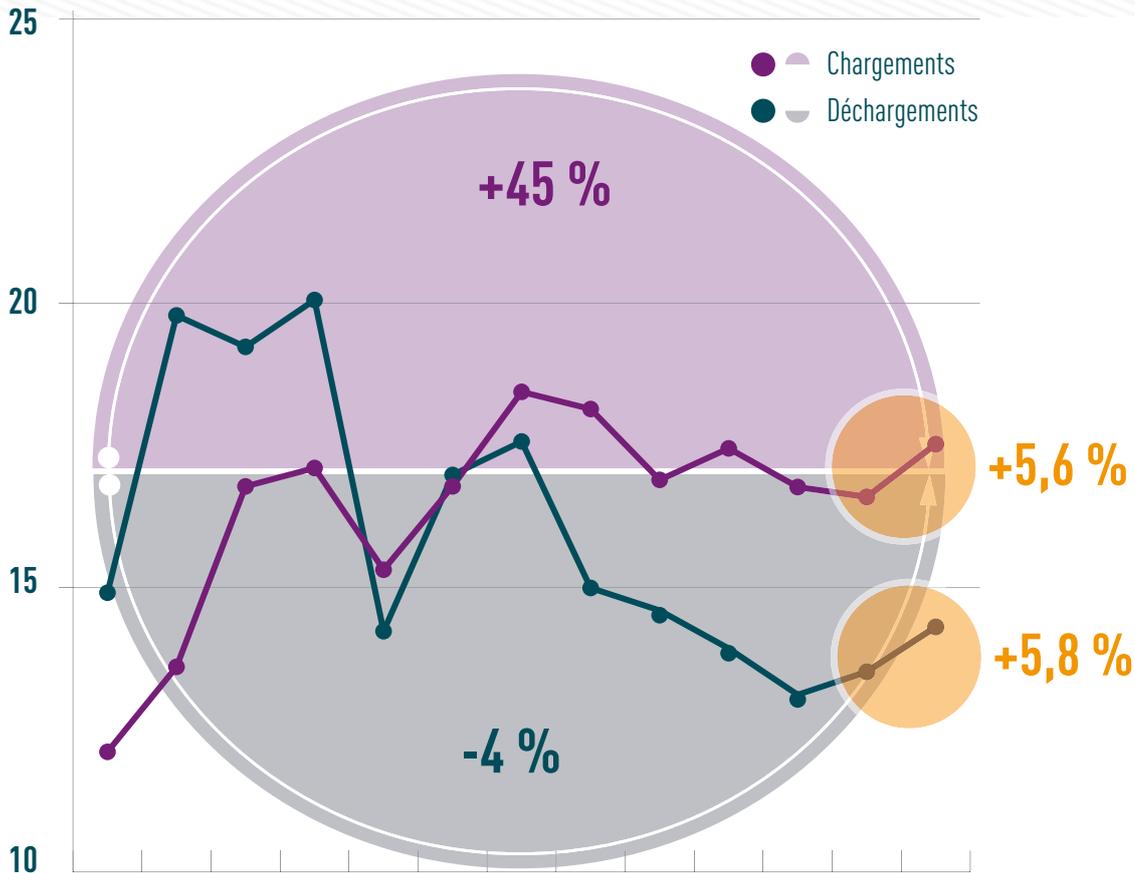


2017, une année record

En examinant cette évolution des tonnages transportés (hors ceux essentiellement liés à la sidérurgie à chaud wallonne, à savoir les minerais et les combustibles solides), on constate que l'année 2017 constitue **un record absolu !**

Notons que le transport fluvial de minerais et de combustibles solides cumulés représente 3,8 millions de tonnes en 2017 alors qu'il affichait plus de 10,6 millions de tonnes en 2002, lorsque la sidérurgie wallonne tournait encore à plein régime !

En millions de tonnes



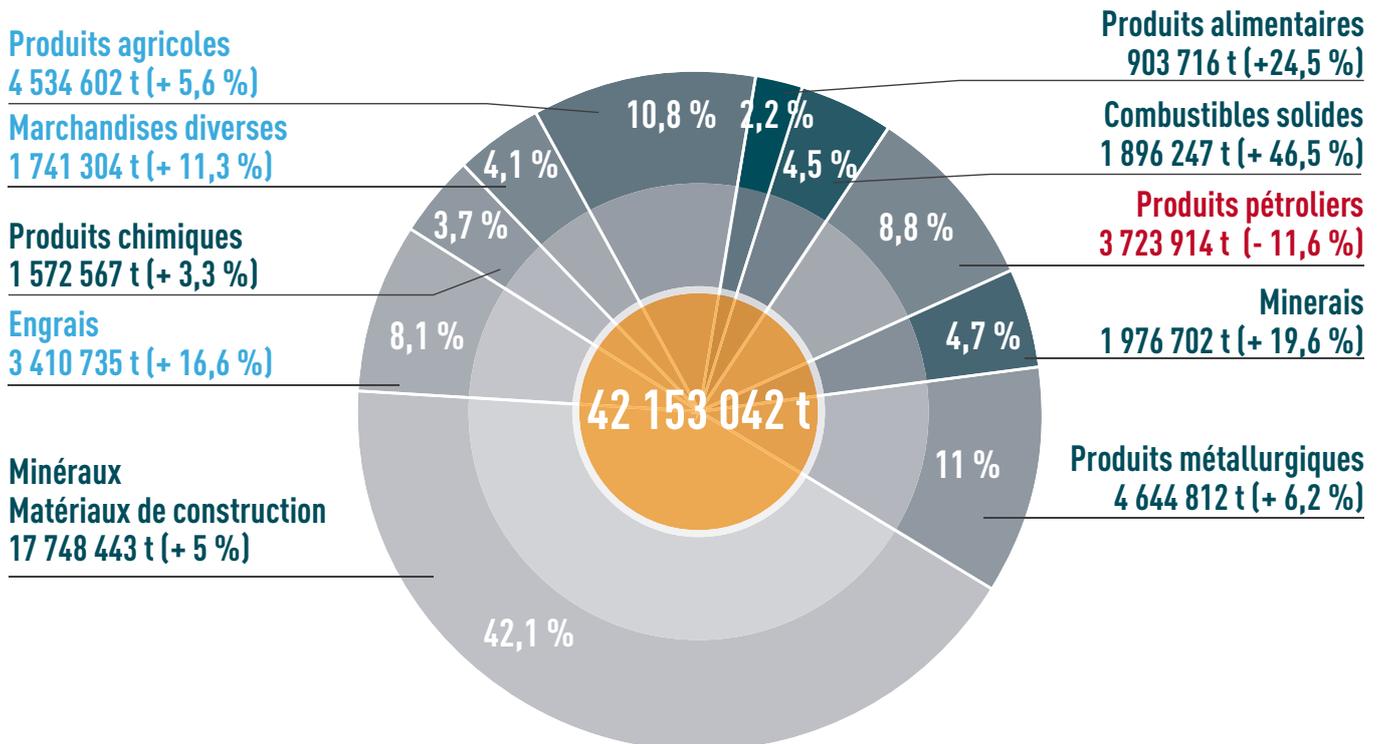
Année 1997 2001 2006 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017

Augmentation des manutentions

Après des baisses consécutives de 2012 à 2015, les déchargements affichent une deuxième année de progression en 2017 avec + 5,8 % par rapport à 2016.

Entre 1997 et 2017, les chargements en Wallonie progressent de 45 %, alors que les déchargements enregistrent une diminution de 4 % sur la même période.

RÉPARTITION PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES DES TONNAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE D'EAU EN WALLONIE POUR L'ANNÉE 2017 (EN TONNES)



Tous les secteurs sont en hausse excepté les produits pétroliers

Après quatre années consécutives de baisse, le trafic de combustibles solides rebondit fortement avec une croissance de 46,5 %. Cette augmentation est principalement due à une hausse des importations de charbons industriels dans la province de Liège.

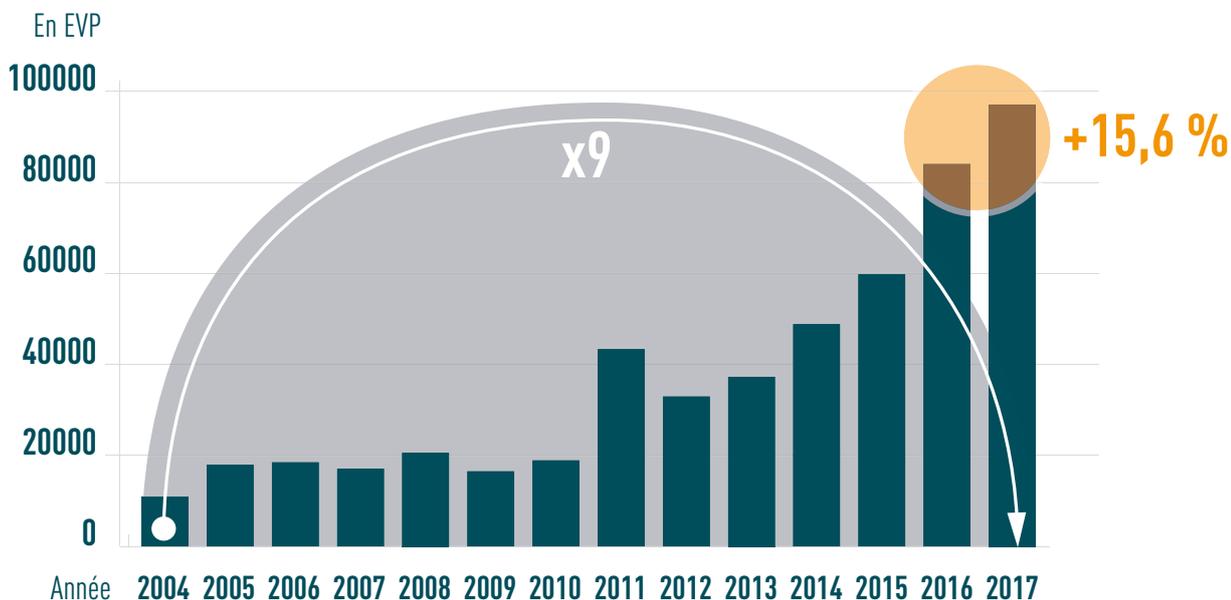
Trois catégories de marchandises enregistrent un **record absolu** : les produits agricoles avec 4,53 Mt (+ 5,6 %), les

engrais avec 3,41 Mt (+ 16,6 %) et les divers avec 1,74 Mt (+ 11,3 %).

Les produits pétroliers sont en baisse de 11,6 %, probablement suite à un hiver plus doux.

Les minéraux et matériaux de construction restent la première catégorie de marchandises transportées (42,1 %), devant les produits métallurgiques (11 %) et les produits agricoles (10,8 %), comme en 2016.

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



Conteneurs : toujours en progression

Le nombre d'EVP (équivalents vingt pieds) transbordés de ou vers la voie d'eau depuis un terminal wallon s'élève à 97 074 EVP en 2017, soit une progression de 15,6 % par rapport à 2016.

Le transbordement de conteneurs (en EVP) a pratiquement **triplé** entre 2012 et 2017 sur les terminaux wallons !

Le terminal de *Liège Trilogiport (DPWorld Liège)* a transbordé

12 555 EVP pour sa première année d'exploitation complète en 2017.

Les terminaux de *Liège Container Terminal (Renory)* et de *Monsin (Euroports Inland Terminals)* progressent de 11 % et 14 %.

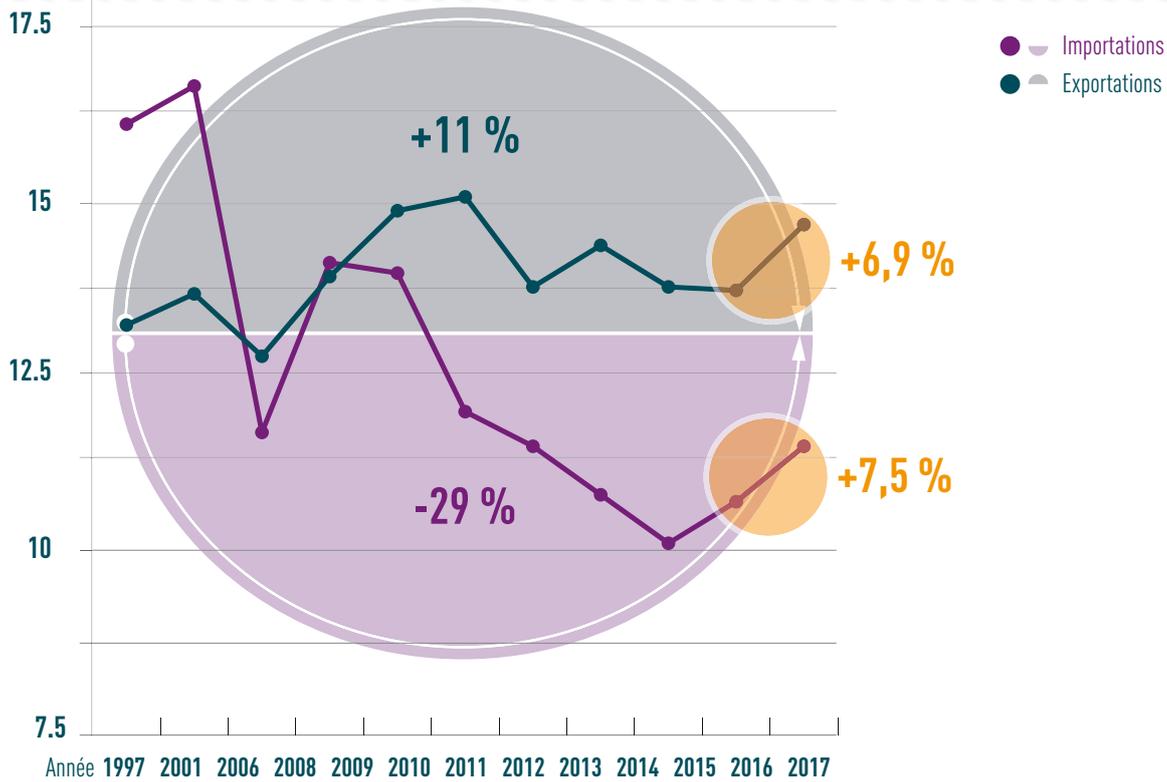
Quant aux terminaux de *Ghlin (Deschieter Logistique)* et de *Garocentre - La Louvière (Duferco Logistique)*, ils enregistrent une diminution de 6 % et 20 %.

« Quand le bonheur est dans la boîte... »
© SPW-DPVNI



¹EVP : équivalent vingt pieds.

En millions de tonnes



Exportations : en légère hausse

En 2017, voici le top 3 des exportations wallonnes :

- les minéraux et matériaux de construction avec 10 Mt, soit 69 % du total ;
- les produits métallurgiques avec 1,35 Mt, soit 9 % ;
- les engrais avec 0,96 Mt, soit 6,5 %.

En 2007, le top 3 des exportations était le suivant :

- les minéraux et matériaux de construction avec 9,8 Mt, soit 74 % du total ;
- les produits métallurgiques avec 1,36 Mt, soit 10 % ;
- les produits agricoles avec 0,54 Mt, soit 4 %.

Importations : en baisse

Quant aux importations wallonnes, voici le top 3 en 2017 :

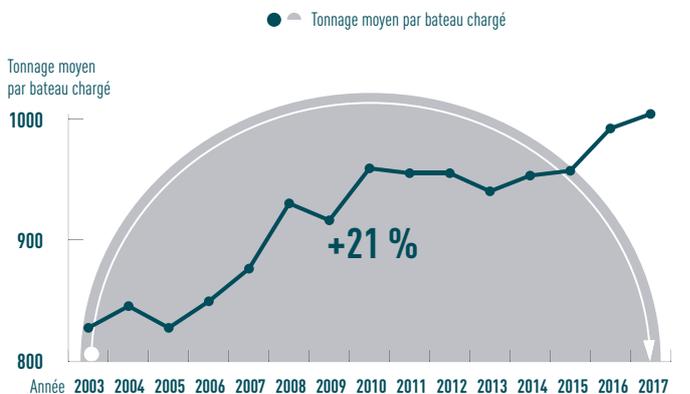
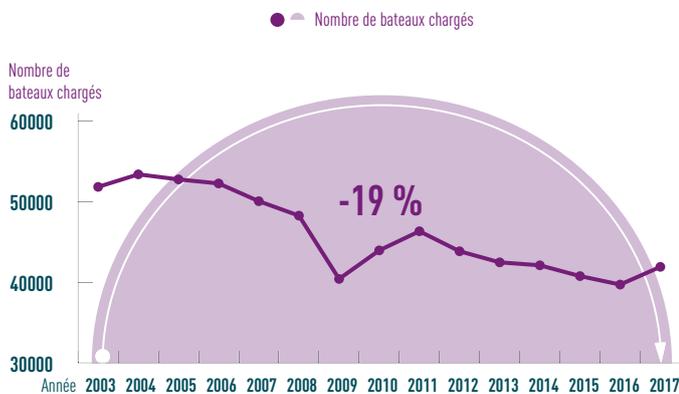
- les produits pétroliers avec 2,8 Mt, soit 25 % du total,
- les minéraux et matériaux de construction avec 2,6 Mt, soit 23 %,
- les produits métallurgiques avec 1,3 Mt, soit 11 %.

En 2007, le top 3 des importations était le suivant :

- les minéraux et matériaux de construction avec 3,4 Mt, soit 21 % du total ;
- les minerais avec 3,2 Mt, soit 20 % ;
- les produits pétroliers avec 3,1 Mt, soit 20 %.

Notons que la part de marché des minerais dans les **importations wallonnes est passée de 20 % en 2007 à 7 %** en 2017, et celle des combustibles solides, de 16 % en 2007 à 7,5 % en 2017.

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



Le tonnage moyen des bateaux chargés dépasse les 1 000 tonnes !

Entre 2003 et 2017, on constate une diminution de 19 % du nombre de bateaux chargés naviguant sur notre réseau

fluvial. Par contre, sur la même période, le tonnage moyen par bateau chargé a augmenté de 21 % et atteint les 1 005 tonnes en 2017.



Record historique de trafic à Lanaye !

La progression est généralisée à l'ensemble du réseau wallon. En 2016, l'écluse d'Ivoz-Ramet était la plus fréquentée sur le réseau wallon. Cette année, profitant des investissements

réalisés et de sa nouvelle écluse de 225 mètres de long, c'est l'écluse de Lanaye qui prend la première place avec un tonnage record de 12,16 Mt, soit l'équivalent d'un charroi **d'environ 500 000 camions par an !**

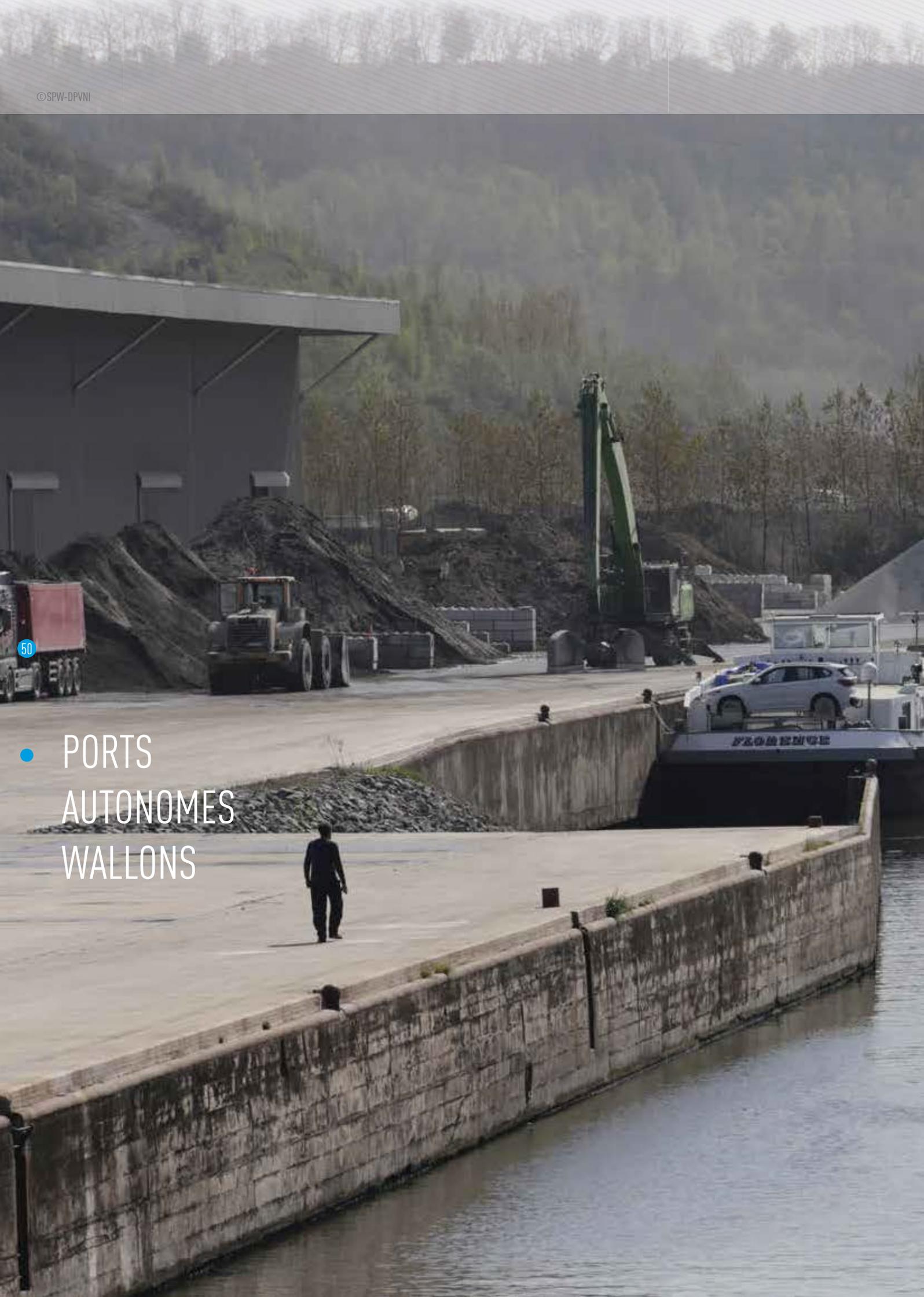
COMPARAISON AVEC LES GESTIONNAIRES VOISINS :

| Gestionnaires de réseau | Km de voies navigables | Tonnage 2017 (Mt) | Variation 2017 / 2016 |
|--|------------------------|-------------------|-----------------------|
| Service public de Wallonie | 450 | 42,1 | + 6,8 % |
| De Vlaamse Waterweg nv (Flandre) | 1 089 | 72 | + 6,5 % |
| Voies navigables de France | 5 100 | 52,5 | - 0,4 % |
| Rijkswaterstaat (Pays-Bas) | 6 104 | 368 | stable |
| Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Allemagne) | 7 467 | 222,7 | + 0,8 % |

Chargement de cendres volantes du terril Héna à Flémalle. ©SPW-DPVNI



- PORTS
AUTONOMES
WALLONS





PORTS AUTONOMES WALLONS

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 2017, le trafic fluvial du PAC atteint 1,34 million de tonnes, soit une diminution de 1,8 % par rapport à 2016.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2017

Zone portuaire du Centre logistique de Charleroi

La réparation du pont portique trimodal permet au prestataire logistique *Renory* d'utiliser à nouveau le mode fluvial depuis la plateforme.

Budget : 735 000 euros (100 % PAC).

Zone portuaire de Courcelles-Motte

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

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

Travaux d'infrastructures en projet

Construction d'un pôle d'activités économiques urbain : Charleroi Porte Ouest

Après l'acquisition des terrains (40 hectares) par le Service public de Wallonie « Mobilité et Voies hydrauliques » et leur dépollution via la *SPAQuE*, le PAC construira un pont entre la N90 et la rue Georges Tourneur, des voiries internes et un quai de transbordement de marchandises vers la Sambre.

Budget estimé : 9 000 000 d'euros pour le pont, les voiries internes et le quai (60 % SPW - 40 % fonds *Feder*).

Zone portuaire de Couillet

Aménagement d'une aire de stockage extérieure en béton armé, construction d'un bassin d'orage et démolition d'une ancienne structure en béton d'une longueur de 300 mètres sur la concession *Euroports*.

Budget estimé : 1 728 000 euros (20 % PAC - 80 % SPW).

Nouvelle zone portuaire sur le site de la Praye Sud

Après l'arrêt des activités de la décaperie à chaud, le PAC va procéder à l'aménagement de la zone de transbordement

pour de nouveaux concessionnaires intéressés par la voie d'eau. Budget estimé : 1 185 000 euros (80 % SPW - 20 % PAC - *Plan Marshall 4*),

Développements urbains

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

Le projet d'aménagement des quais en rive droite dans la ville basse a pour objectif de transformer le site en un espace public de qualité et accessible aux modes de circulation doux.

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

Marina

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

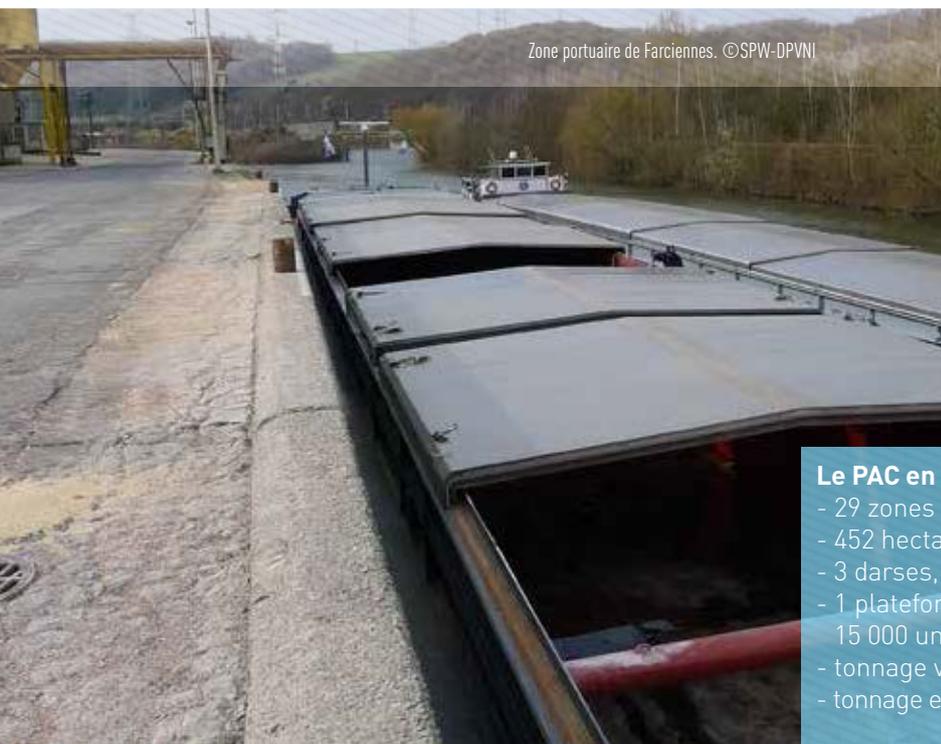
Budget estimé : 7 000 000 euros (100 % SPW).

What else ?

Opérateur ferroviaire de proximité

Charleroi Dry Port vient de conclure un partenariat avec l'opérateur ferroviaire de proximité *Eurorail*, dont la mission sera de redynamiser le fret ferroviaire dans la région de Charleroi Sud Hainaut en axant principalement son action sur :

- l'optimisation des infrastructures publiques et privées ;
- le développement des services annexes (manutention, nettoyage, etc.) et de l'innovation ;
- l'animation, la sensibilisation, le partage et la promotion du projet.



Zone portuaire de Farciennes. ©SPW-DPVNI

Port autonome de Charleroi (PAC)

Directeur : Dirk De Smet

Rue de Marcinelle, 31 à 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

Le PAC en quelques chiffres

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

Plus particulièrement, il veillera à :

- fournir des services ferroviaires performants à des tarifs compétitifs ;
- développer l'activité fret ;
- relancer des trains de container vers les ports maritimes ;
- œuvrer à la réouverture de raccordements privés ;
- offrir une solution pour l'entretien/réparation des wagons ;
- sauvegarder le point frontière « Erquelinnes-Jeumont ».

Nouveaux terrains

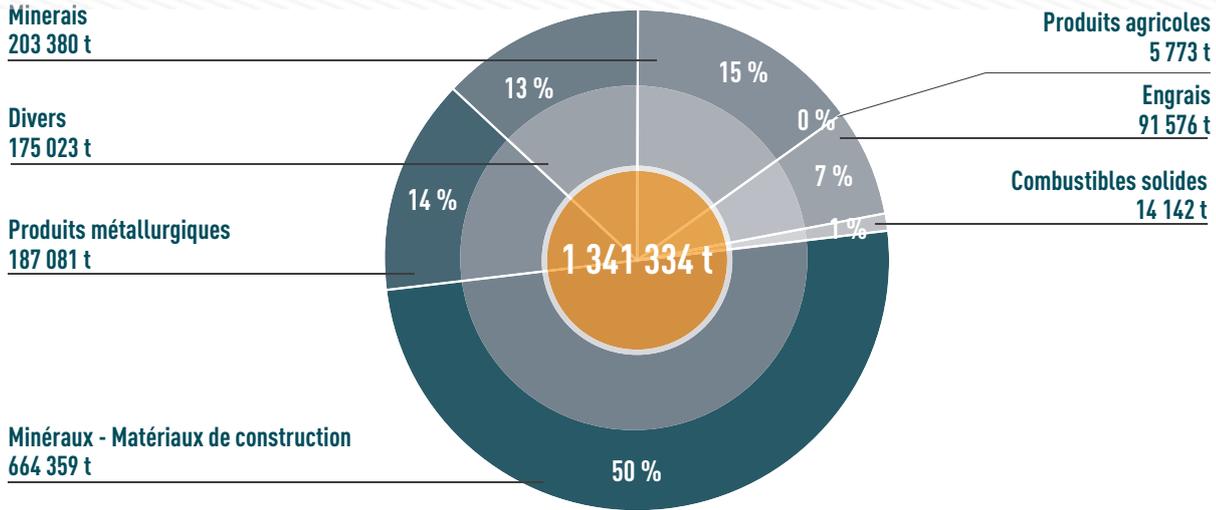
Le port dispose d'une réserve de terrains d'environ 50 ha, non encore utilisables. Une partie (7,5 ha) est en cours de

dépollution par la SPAQuE. Le reste doit faire l'objet de modifications au plan de secteur ou de plans communaux d'aménagement dérogoatoires.

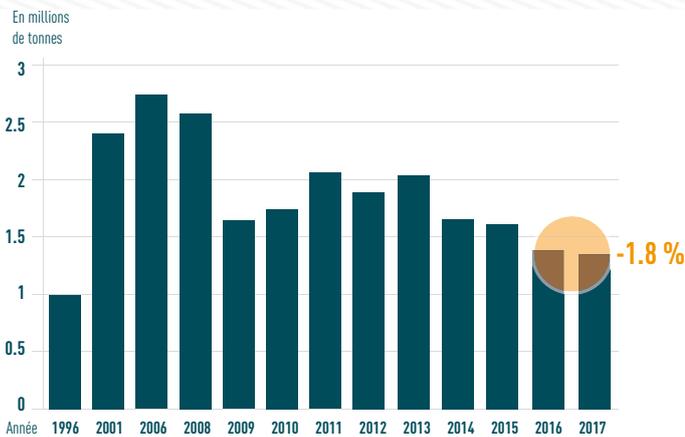
Du renfort au port

En 2017, le port de Charleroi s'est adjoint les services d'une chargée de communication, en la personne de Marie-Isabelle Gomez, afin de promouvoir l'image du PAC auprès du grand public, des partenaires et des autorités communales et régionales. Elle s'occupe également de la communication de crise et devra repenser et implémenter la charte graphique conformément au plan d'entreprise.

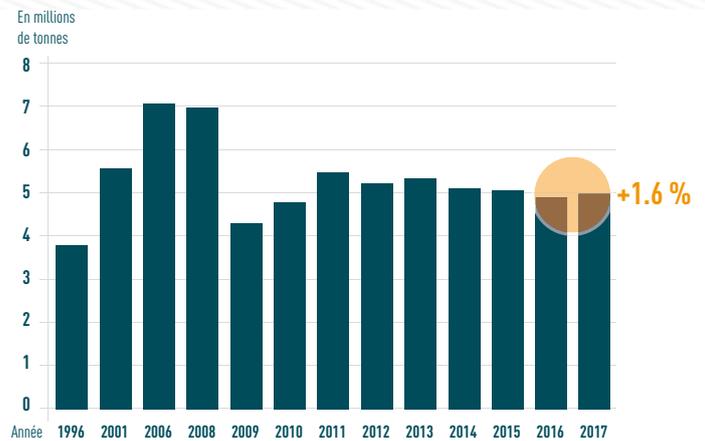
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2017



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAC



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



Pont portique trimodal du Port autonome de Charleroi. ©SPW-PAC

PORTS AUTONOMES WALLONS

LE PORT AUTONOME DE LIÈGE

Traffics en hausse et record pour les conteneurs !

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 2017 un trafic fluvial de 15 941 341 tonnes (+ 3 %) et un trafic de conteneurs de 74 431 EVP (+ 31 %).

Travaux d'infrastructures réalisés en 2017

Zone portuaire de Lixhe

Réfection des quais et renouvellement des défenses d'accostage au port de Lixhe.

Budget : 960 000 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Port des yachts

Mise en place d'un éclairage sur le quai situé côté voirie et placement d'un hot-spot au port de plaisance du centre ville.

Budget : 35 150 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Liège Trilogiport

Réalisation de la 3^{ème} phase des aménagements paysagers de Liège Trilogiport.

Budget : 40 000 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Travaux d'infrastructures en projet

Ports de Monsin et Wandre

Différents travaux à caractère routier.

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

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

Travaux d'amélioration des installations d'éclairage public.

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

Port d'Amay

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

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

Port de Hermalle-sous-Huy

Remplacement des lisses de protection des ducs d'Albe et réparation des joints des dalles de béton.

Budget : 160 000 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Port des Awirs

Remplacement des bollards au port des Awirs.

Budget : 40 000 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Port des yachts

Prolongement du ponton côté voie rapide, installation d'un système de vidange des eaux usées des bateaux et travaux de réfection et d'amélioration au port des yachts.

Budget : 465 000 euros (80 % SPW et 20 % PAL).

Développement commercial

Liège Trilogiport

JostGroup a finalisé son premier hall logistique (44 000 m²) et a démarré ses activités en février 2018.

Port de Chertal

La société *Mategro* intègre la liste des concessionnaires du Port autonome de Liège.

Port de Wandre

Installé dans le port pétrolier de Wandre, *Gilops Group* est un des plus grands importateurs indépendants de produits pétroliers sur le marché belge. Ses installations de stockage ont une capacité de plus de 95 millions de litres de carburants. Sa filiale *Liège Tank Storage* a finalisé

Zone portuaire de Hermalle-sous-Huy. ©SPW-DPVNI

Port autonome de Liège (PAL)

Directeur général : Émile-Louis Bertrand

Quai de Maestricht, 14 à B-4000 Liège

Tél. : +32 (0)4 232 97 97 • Fax : +32 (0)4 223 11 09

Mél : portdeliege@skynet.be

www.portdeliege.be

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)
- 74 431 EVP (+ 31 %) manutentionnés (voie d'eau) en 2017
- tonnage voie d'eau : 15 941 341 tonnes en 2017 (+ 3 %)
- tonnage eau-rail-route : 21 070 514 tonnes en 2017 (+ 3 %)

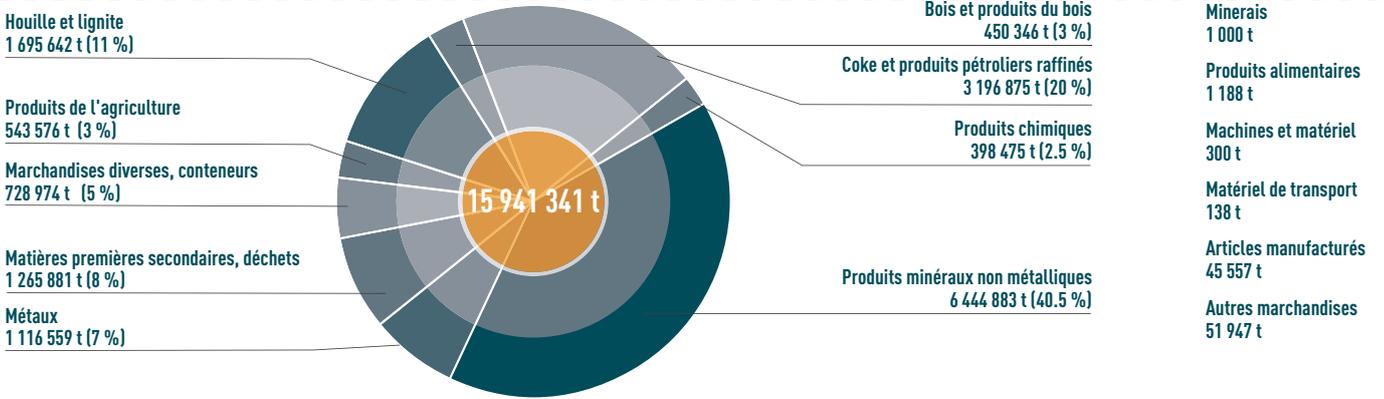
en 2017 la construction d'un nouveau dépôt pétrolier de 80 millions de litres de carburants dont l'exploitation est prévue dans le courant du printemps 2018.

événements pour son 80^{ème} anniversaire ! Une belle occasion pour le PAL de présenter ses activités portuaires au grand public et d'expliciter ses missions. Sur les différents sites, plusieurs centaines de personnes ont pu découvrir toutes les facettes des activités portuaires liégeoises !

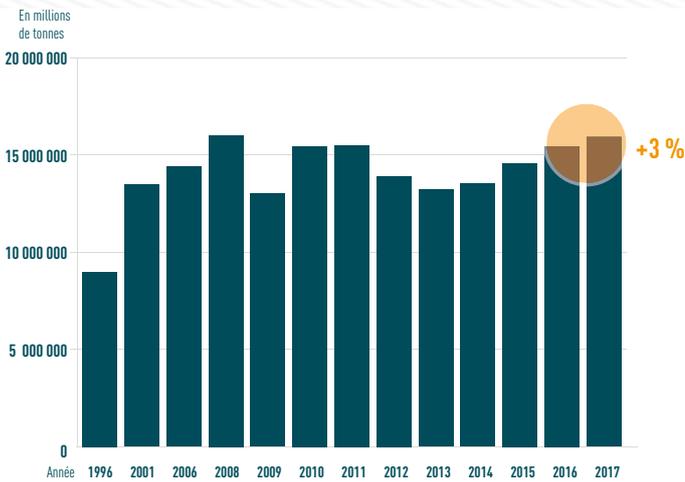
What else ?

Le 24 juin 2017, le Port autonome de Liège organisait différents

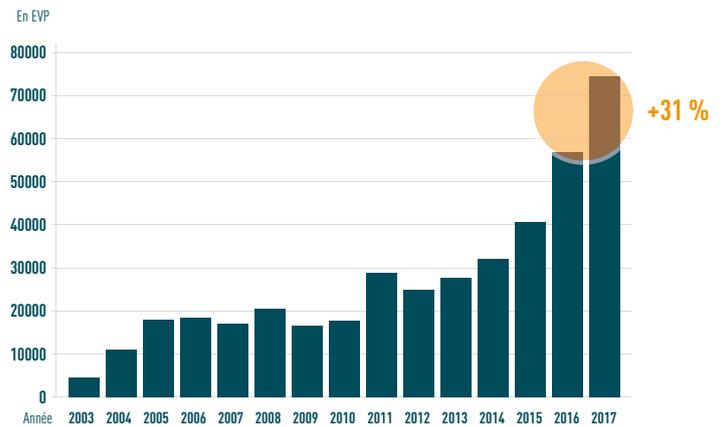
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2017



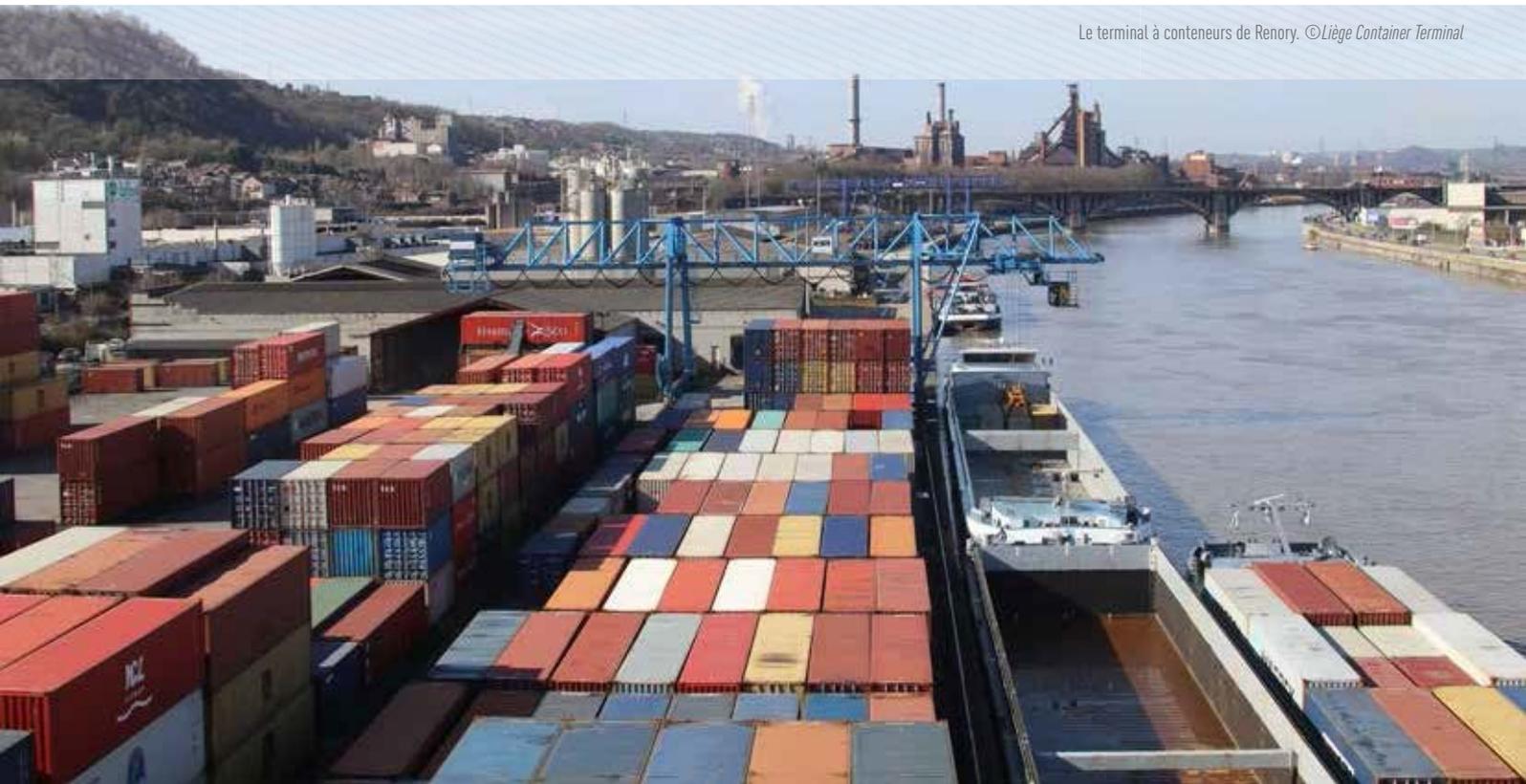
ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAL



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVP TRANSBORDÉS À LIÈGE



Le terminal à conteneurs de Renory. ©Liège Container Terminal



PORTS AUTONOMES WALLONS

LE PORT AUTONOME DE NAMUR

Aménagements portuaires et nouveau commandant à la tête du PAN !

Le Port autonome de Namur comprend 25 zones portuaires réparties le long de la Meuse et de la Sambre dans le périmètre de la province namuroise. Le PAN affiche pour 2017 un trafic fluvial de 5 318 314 tonnes, un chiffre en hausse de 2 % par rapport à 2016.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2017

Zone portuaire de Seilles-Andenne

L'ancien site industriel *Brenner* d'une superficie de 13 267 m² a été réhabilité par *SPAQuE*.

Ce terrain a été concédé à une société active dans le recyclage.

Zone portuaire de Sclaigneaux-Andenne

Réhabilitation de deux zones portuaires d'environ 30 000 m² de superficie par *SPAQuE*.

Ces terrains sont à la disposition d'investisseurs.

Travaux d'infrastructures en projet

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

Les activités de construction du chantier naval situé sur le domaine du port autonome de Namur à Beez vont prochainement être déplacées sur le site de Seilles. Pour accueillir toutes ces activités, celui-ci doit subir des travaux de modernisation et d'aménagement. Ils consistent principalement en une imperméabilisation de la zone de travail, le placement d'une infrastructure de collecte et d'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 PAN.

Budget estimé : 4 000 000 d'euros.

Création d'un mur de quai à Malonne

Le port envisage la création d'un mur de quai et d'une dalle de transbordement à Malonne. Cette nouvelle infrastructure pourrait servir au transbordement de produits pétroliers, de ferrailles et de sable et ce au bénéfice de plusieurs entreprises.

Budget estimé : 1 500 000 euros.

Perspective commerciale

Le terminal d'Auvelais est équipé d'un pont portique permettant le transbordement de conteneurs, d'une zone bétonnée de 9 000 m² et d'un mur de quai de 200 mètres.

La concession arrivant à son terme, le Port autonome de Namur cherche pour début 2019 un nouveau concessionnaire défendant un projet de développement de ce terminal.

N'hésitez pas à contacter le PAN pour disposer des documents de candidature.

Zone portuaire de Moignelée : libre et à la recherche d'un investisseur. ©SPW-DPVNI

Le PAN en quelques chiffres

- 25 zones portuaires et 9 km de quai
- 160 hectares
- 3 darses : Auvelais, Malonne, Vezin
- 1 plateforme bimodale à Auvelais
- tonnage voie d'eau : 5 318 314 tonnes en 2017 (+ 2 %)



What else ?

Nouveau Commandant

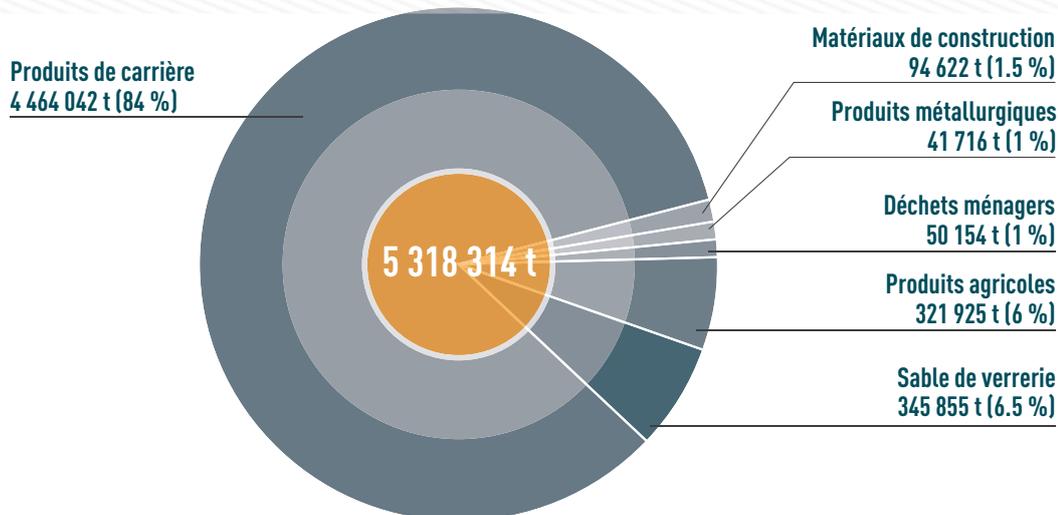
En septembre 2017, faisant suite au départ de Monsieur Marc Bauvin, Monsieur Dominique de Paul de Barchifontaine a repris la direction du Port autonome de Namur.

Anniversaire

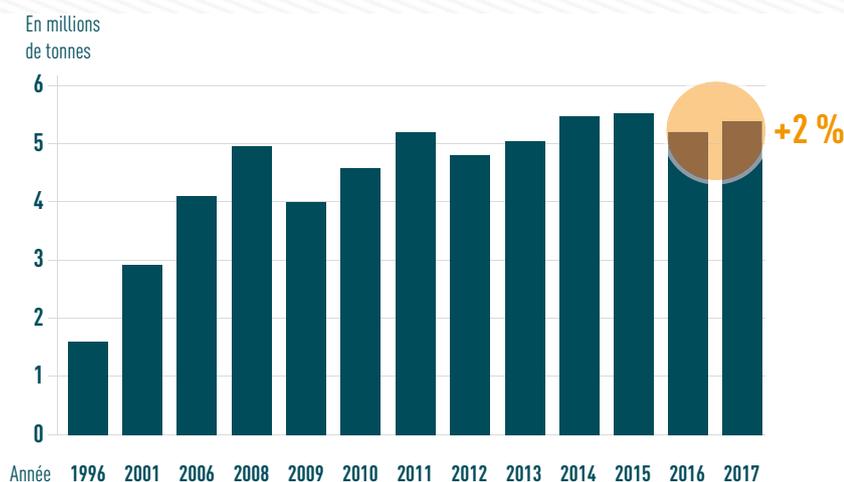
À vos agendas !

Le Port autonome de Namur fêtera ses 40 ans le 24 octobre 2018 !

RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2017



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PAN



Entreprise Sagrex - Point de chargement réalisé avec ducs d'Albe pour préserver la berge et un passage de la trémie au bateau par bande transporteuse souterraine sous la voie ferrée et la route. ©SPW-DPVNI



Port autonome de Namur (PAN)

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

PORTS AUTONOMES WALLONS

LE PORT AUTONOME DU CENTRE ET DE L'OUEST

Une foule de travaux et de projets !

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest, doté d'une structure à capital mixte privé/public, opère le long de 176 kilomètres de voies navigables, à savoir le canal du Centre, le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal Charleroi-Bruxelles, le canal Pommerœul-Condé, la Lys mitoyenne ainsi que l'Escaut. En 2017, le PACO enregistre un tonnage fluvial de 6,8 millions de tonnes, soit une progression de 5 % par rapport à 2016.

Travaux d'infrastructures réalisés en 2017

Terminal de Baudour

Le quai du terminal d'environ 300 mètres de long et son raccordement ferroviaire au réseau de l'*Idea* sont réalisés. Ces deux ouvrages sont financés par le budget régional (80 % SPW – 20 % PACO). L'aire de stockage de 15 000 m² et la voirie d'accès sont en cours de construction (60 % SPW et 40 % fonds *Feder*).

Budget global des travaux : 5 000 000 d'euros.
Le terminal sera commercialisé au cours du 1^{er} semestre 2018.

Zone portuaire de la Hurtrie à Péruwelz

Élargissement de la zone portuaire pour porter sa surface à 8 560 m². Commercialisée en 2017, le nouveau concessionnaire est *TRBA*.

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

Zone portuaire *Agriport* de Pecq

Nouvelle zone portuaire bimodale dédiée à l'activité agro-alimentaire d'environ 49 000 m².

Budget : 7 350 751 euros (60 % SPW et 40 % fonds *Feder*).
Le nouveau concessionnaire est *Agriport de Pecq SA* créée par quatre entreprises : *Cosucra SA*, *Escault Silos SA*, *Huilerie Vandeputte SA* et *Sodemaf*. Ces dernières financeront la construction des halls et des silos de stockage.

Zone portuaire du pont Rouge à Comines-Warneton

Construction d'un quai de 235 mètres de longueur, d'une aire de stockage d'environ 14 000 m² et d'une voirie d'accès.
Budget : 3 431 994 euros (60 % SPW et 40 % fonds *Feder*).

La zone portuaire sera commercialisée au cours du 2^{ème} semestre 2018.

Travaux d'infrastructures en projet

Terminal de Manage

Construction d'un nouveau terminal de 35 000 m² à Manage, contigu au nouveau zoning de Manage Nord.

Budget : 6 400 000 euros.

Zone portuaire de Ghlin-Baudour

Suppression d'un goulot et construction d'un nouveau quai entre les terminaux de Baudour et Ghlin Sud.

Budget : 4 000 000 d'euros.

Quai de Maisières

Allongement du quai de Maisières de 95 mètres. Le concessionnaire actuel est *Omya sa*.

Budget : 1 200 000 euros.

Zone portuaire de Demanet-Cassart

Réhabilitation du site d'une superficie de 12 hectares, comprenant la construction d'un appontement, de voiries internes et parking et la remise en état du hall.

Budget : 4 400 000 euros.

La zone portuaire sera commercialisée au cours du 1^{er} semestre 2018.

What else ?

ST4W

Le PACO participe activement au projet *Smart Tracking Data Network for Shipment by Inland Waterway (ST4W)*, dans

Zone portuaire de Ghlin-Baudour. ©SPW-PACO

Le PACO en quelques chiffres

- 70 hectares et 20 km de quai
- 5 darses
- 2 plateformes trimodales : Garocentre et Ghlin
- 1 plateforme bimodale : Vaulx
- 20 143 EVP (équivalents vingt pieds) en 2017 (- 10,3 %)
- tonnage voie d'eau : 6 832 415 tonnes en 2017 (+ 5,2 %)
- tonnage eau-route : 7 003 518 tonnes en 2017 (+ 5,6 %)

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

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

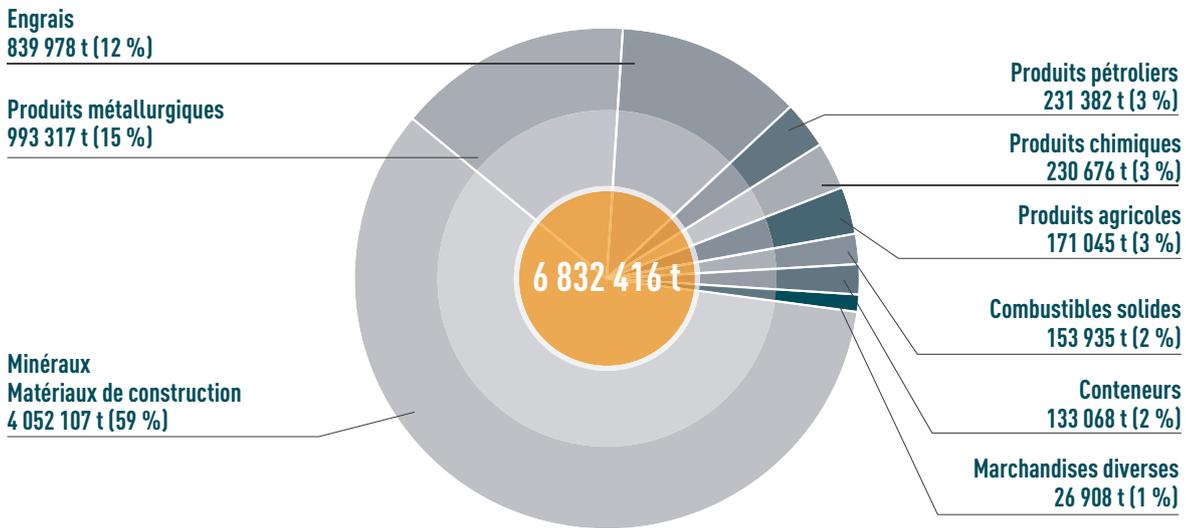
le cadre d'Interreg North West Europe, avec plusieurs de ses concessionnaires. Un des 3 pilotes de ST4W concerne le suivi à bord des bateaux des matières et marchandises conditionnées en palette, big bag, etc.

de formation du Forem, l'Idea et TL Hub, le 1^{er} salon dédié à la logistique dans le Hainaut, les 19 et 20 juin 2018, ainsi qu'une journée de l'emploi le 20 juin 2018.

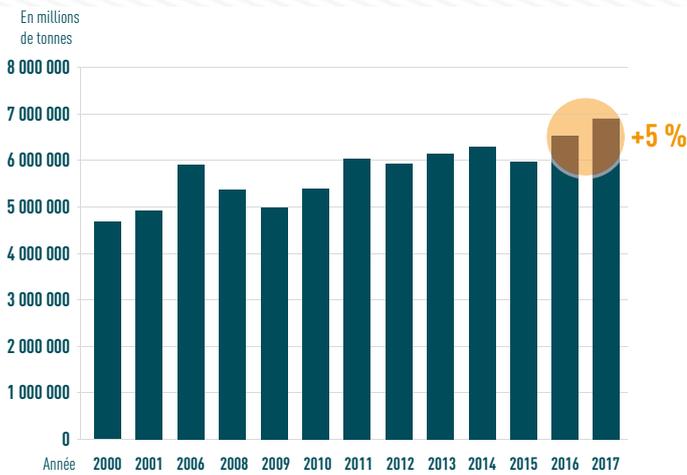
Logistics Days

Le Port autonome du Centre et de l'Ouest organise en collaboration avec la DPVNI, *Logistics in Wallonia*, le Centre

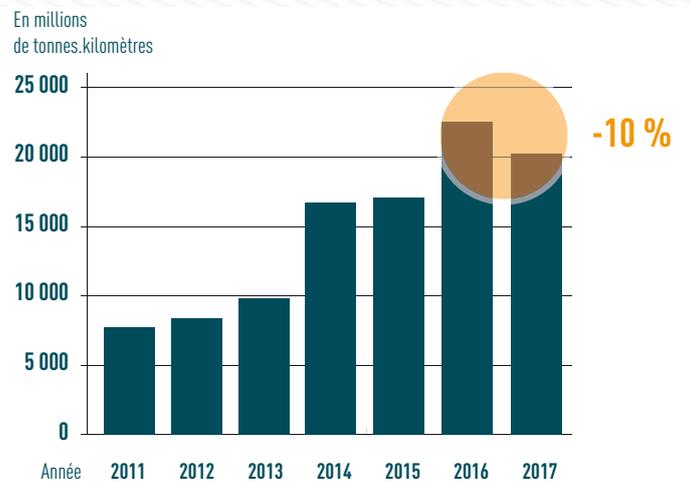
RÉPARTITION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO PAR CATÉGORIE DE MARCHANDISES POUR L'ANNÉE 2017



ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU PACO



ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EVp TRANSPORTÉS ENTRE LES TERMINAUX DE GHILIN ET GAROCENTRE ET LES PORTS MARITIMES DE ZEEBRUGES ET ANVERS



Raccordement ferroviaire de Ghlin. ©SPW-PACO



ENTREPRISES ET BATELLERIE



La société *Prayon* est un des leaders mondiaux dans le secteur des phosphates. Depuis plus d'un siècle, elle fabrique et commercialise des produits phosphatés et fluorés, notamment pour l'agriculture de précision, les secteurs alimentaire et industriel, avec par exemple un matériau pour les batteries équipant les véhicules électriques. L'entreprise est détenue à parts égales par l'Office Chérifien des Phosphates (OCP - Maroc) et par la Société régionale d'Investissement de Wallonie (SRIW). Elle dispose de 4 sites de production : Engis et Puurs (Belgique), Les Roches (France) et Augusta (USA). Depuis peu, *Prayon* est aussi le 1^{er} industriel wallon à s'être équipé d'une grue portuaire électrique mobile !

Un grain de sable

Jusqu'il y a peu, l'entreprise déchargeait ses 400 000 tonnes annuelles de matière première (phosphate) via une grue à câbles. En fonctionnement depuis 1965, celle-ci a connu un gros problème en 2016 : une fissure est apparue sur le bras principal et a nécessité une réparation sous contrôle d'un organisme agréé. Celui-ci a donné son feu vert, tout en exigeant de *Prayon* le remplacement de cette grue dans un délai raisonnable. *Prayon* a lancé une étude comparative pour examiner toutes les possibilités de remplacement de cette grue.

Une solution électrique et mobile

L'entreprise a opté pour une grue mobile sur pneus à alimentation électrique, avec un moteur thermique de secours afin de pouvoir déplacer la grue du quai en cas de panne importante. Ce choix est une première en Wallonie ! « *Prayon* voulait un système de déchargement fiable et écologique. Le choix de l'électrique – environ 15 % plus cher à l'achat que le thermique – était une volonté

stratégique de l'entreprise pour minimaliser son impact sur l'environnement. Nous avons donc signé en 2017 un contrat de location et de maintenance pour une grue *Sennebogen* électrique (840 E), avec un prestataire externe, la société *Tétramac*. Pour l'installer, *Prayon* a dû construire un nouveau quai privé en bordure de Meuse. Quant à la grue, elle reste pilotée par notre personnel pour des raisons sociales, économiques et techniques » explique Régis Renard, Chef de Service chez *Prayon*.

Un schéma logistique efficace

Le phosphate arrive à raison de 22 000 tonnes par bateau de mer à Terneuzen où il est directement transbordé dans 10 bateaux fluviaux qui naviguent ensuite jusqu'à Engis. Là, le personnel grutier travaille en continu 24 h/24 pour décharger environ 4 000 tonnes, soit presque 2 bateaux, toutes les 24 heures ! Ce système permet de combiner un prix de transport très intéressant entre le port de mer et Engis (grâce au transbordement direct dans le port maritime et l'utilisation de pousseurs et de barges de 2 200 tonnes), tout en limitant les coûts de surestaries pour l'entreprise. Pendant le déchargement, la grue est fixe et c'est le bateau qui se déplace. Ceci facilite la gestion du câble électrique qui relie en permanence la grue au réseau électrique de l'entreprise.

Attentes comblées

La grue est opérationnelle depuis juin 2017 et Régis Renard se montre complètement satisfait : « Notre choix s'avère effectivement fiable, écologique et globalement économique. Le passage à un grappin hydraulique nous permet de réduire le confort de notre équipement : moins de poussière et moins de vibration. Le choix de l'électrique nous évite également les contraintes et risques liés à l'approvisionnement quotidien en mazout d'une grue thermique classique ».

Un choix fiable, écologique et globalement économique

L'électrique, un choix dont *Prayon* se félicite !

Pierre Warnier

Nouvelle grue électrique. ©Prayon



Avantages/inconvénients d'une grue électrique par rapport à une grue thermique* :

- pas d'émission polluante (directe)
- moins de bruit et de vibration = plus de confort
- coûts opérationnels : - 40 %
- augmentation de la durée de vie de la grue
- coût d'achat : + 15 %

*selon le constructeur

©SPW-DPVNI



Site de déchargement chez Prayon à Engis. ©SPW-DPVNI



La province de Flandre orientale, *Delhaize* et *AB InBev* ont réalisé un premier train test de palettes de bière en juin 2017. Faire circuler un train sur une aussi courte distance avec ce genre de produits constitue une première en Belgique mais aussi un vrai défi économique !

Schéma logistique

Les camions chargés de palettes de bière sortent de l'usine *AB InBev* de Jupille, pour aller chez *Euroports Inland Terminals* à Monsin, situé à une distance de 750 mètres. Là, les palettes de casiers sont stockées puis rechargées sur le train en direction de Ninove. Le train y est déchargé chez *Remitrans*, qui achemine ensuite les palettes vers le centre logistique de *Delhaize* sur une distance de 500 mètres. Notons que les organisateurs ont testé plusieurs types de conditionnement et de transbordement des palettes durant le premier essai.

Objectif

Les partenaires souhaitent à terme faire circuler, avec l'opérateur ferroviaire *Lines*, 3 trains chargés d'environ

1 000 palettes chacun (soit l'équivalent de 40 camions) par semaine entre Monsin et Ninove. Ceci permettrait d'éviter un trafic d'environ 5 000 camions par an sur le réseau routier belge, et notamment sur le ring de Bruxelles.

3 trains par semaine
=
5 000 camions par an

Train ouvert à d'autres entreprises

Delhaize et *AB InBev* sont ouverts à l'idée de partager ce train avec d'autres entreprises actives, soit dans l'industrie alimentaire, soit dans la grande distribution. Certaines ont déjà manifesté leur intérêt pour ce nouveau concept logistique.

Espérons que cette collaboration innovante dans le domaine de la logistique puisse servir d'exemple à d'autres entreprises !

Pierre Warnier



Chargement des unités intermodales sur le train à Monsin. ©Delhaize



Déchargement de palettes en vrac à Ninove. ©Delhaize



Déchargement d'un conteneur comportant des palettes de bières au moyen du système suisse InnovaTrain AG. ©Delhaize



PLAN WALLON

LE PLAN WALLON D'AIDES AUX MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À LA ROUTE

La Wallonie soutient le secteur fluvial et intermodal !

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

Rétroactes

Depuis 1996, cinq *Plans wallons* se sont succédé, améliorant et amplifiant à chaque fois les différentes mesures de ces programmes. La dernière version couvre la période 2014-2020.

Le Plan wallon 2014-2020

- **Prime à l'adaptation technique de la flotte wallonne** : un taux de subvention de 30 % du montant des investissements éligibles, ou 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.

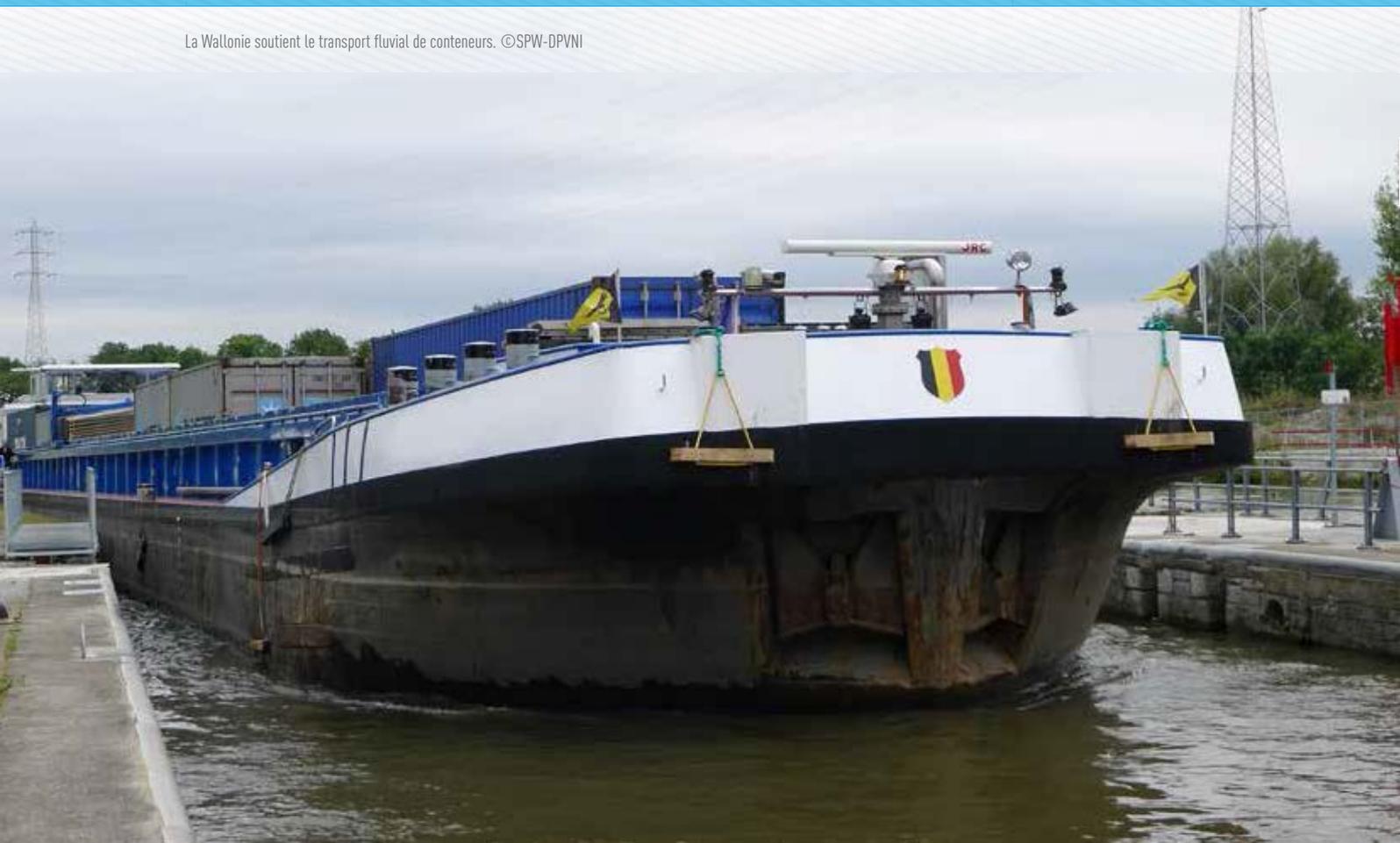
- **Prime aux services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable** : un subside de 12 euros par conteneur 20 pieds et 36 euros par conteneur 40 pieds pour l'exploitant d'une ligne régulière de transport fluvial de conteneurs, à partir d'un terminal wallon relié à la voie d'eau.

Pierre Warnier

Le Plan wallon entre 1996 et 2017, c'est :

- **5 plans** successifs
- **2 cibles principales** : les entreprises et la batellerie
- **845 demandes d'aide** (batellerie + entreprises)
- **114,1 millions d'euros** d'investissement de la part du secteur privé
- **27,5 millions d'euros** d'aides octroyés par la Wallonie !

La Wallonie soutient le transport fluvial de conteneurs. ©SPW-DPVNI



Rappel de la mesure

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

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

Investissements éligibles :

- les équipements neufs nécessaires au transbordement

de marchandises de/vers la voie navigable et/ou le chemin de fer (grue, bande transporteuse, installation de transbordement pour produits liquides, trémie de chargement, etc.) ;

- l'aménagement d'infrastructure nécessaire au transbordement de marchandises de/vers la voie d'eau ou le chemin de fer ;

- l'achat de terrains nécessaires aux opérations de transbordement vers la voie d'eau ou le rail.

Pierre Warnier

BILAN GLOBAL DE LA MESURE D'AIDE AUX ENTREPRISES SUR LA PÉRIODE 1996-2017 :

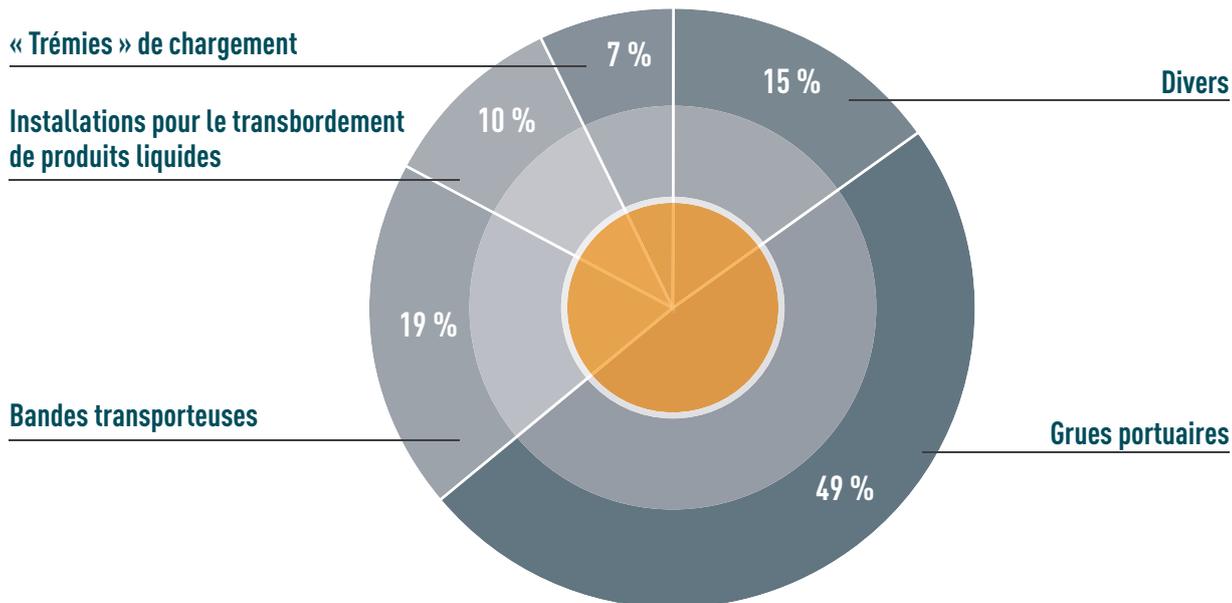
Volet fluvial :

- 82 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER¹ ;
- 39 999 776 euros d'investissements de la part des entreprises ;
- 9 467 944 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 115 463 euros d'aide par dossier en moyenne ;
- préférences : - transbordement de matériaux de construction (50 %) ;
- achat de grues de manutention (49 %) ;
- répartition géographique : - territoire du PAL (36 %) ;
- territoire du PAC (26 %) ;
- territoire du PACO (22 %) ;
- territoire du PAN (16 %).
- 51 % des dossiers sont introduits par des prestataires logistiques.

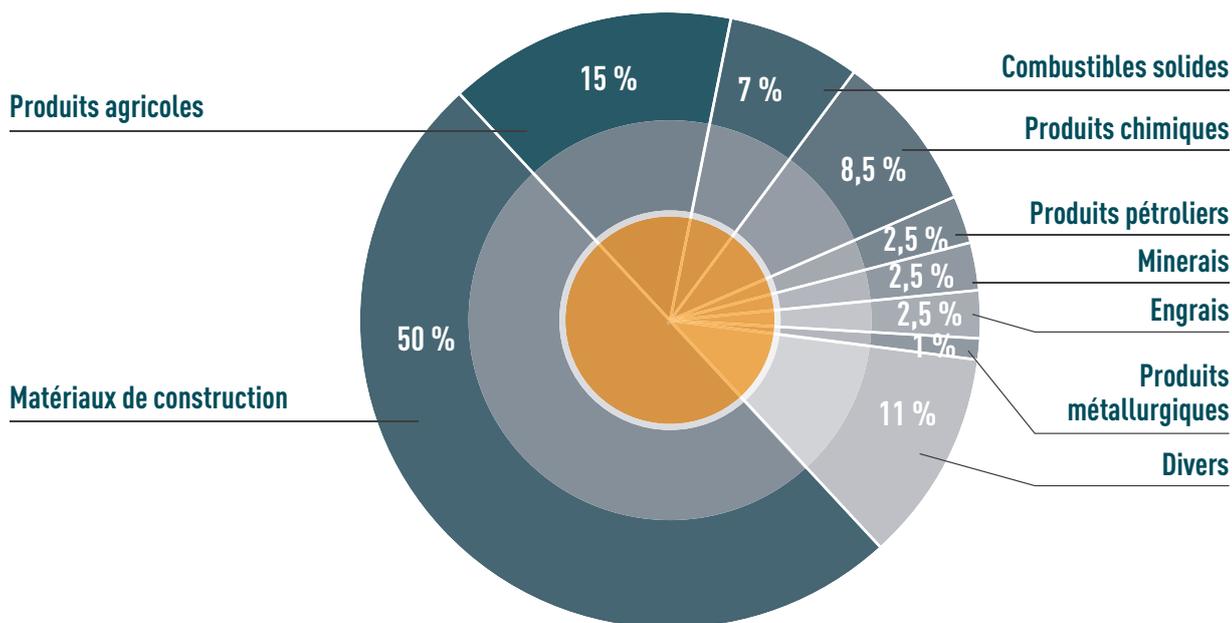
Volet ferroviaire (depuis 2008) :

- 4 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER ;
- 3 011 233 euros d'investissements de la part des entreprises ;
- 844 993 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 211 248 euros d'aide par dossier en moyenne.

Bande transportante permettant le chargement de bateaux. ©SPW-DPVNI



RÉPARTITION DES DOSSIERS D'AIDES INTRODUITS ENTRE 1996 ET 2017 SELON LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MARCHANDISES



Chargement de palettes. ©SPW-DPVNI

82, c'est le nombre de **dossiers d'aides** à l'achat de matériel de transbordement de marchandises de ou vers la voie d'eau introduits par la DPVNI entre 1996 et 2017.

5,6 millions de tonnes en plus sur la voie d'eau, c'est le tonnage supplémentaire chargé ou déchargé sur le réseau fluvial wallon par les entreprises au cours de l'année 2017 grâce à ces 82 investissements.

41 500 tonnes de CO₂ en moins dans l'atmosphère, c'est la réduction d'émissions de CO₂ permise grâce

au transport fluvial de ces 5,6 millions de tonnes supplémentaires de marchandises en 2017 par rapport à un transport routier équivalent.

Épargne de 25 à 61 millions d'euros de coûts externes à la collectivité en 2017, grâce au transport par la voie d'eau plutôt que par la route de ces 5,60 millions de tonnes¹.

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 2017.

| Coûts externes (en millions d'euros) | Camion | Bateau | Gain |
|---|----------------------|--------------------|----------------------|
| Changement climatique | 1,53 - 10,70 | 0,54 - 4,13 | 0,99 - 6,57 |
| Pollution atmosphérique | 3,40 - 9,31 | - | - |
| Nuisances sonores | 3,82 | 0,0 | 3,82 |
| Consommation d'espace | 2,01 | 0,93 | 1,08 |
| Accidents | 4,23 | 0 | 4,23 |
| Congestion | 14,60 - 45,32 | 0 | 14,60 - 45,32 |
| TOTAL (hors pollution atmosphérique) | 26,19 - 66,08 | 1,47 - 5,06 | 24,72 - 61,02 |

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

Grâce aux *Plans wallons*, plus de 5,6 millions de tonnes supplémentaires sur la voie d'eau en Wallonie en 2017. ©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.

PLAN WALLON

L'AIDE AUX BATELIERS

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

Vous entreprenez des investissements destinés à moderniser votre bateau, à le rendre plus performant et innovant, à intégrer des technologies vertes dans le domaine de la motorisation ou encore à l'équiper d'appareils d'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 ristourne sur investissement est d'être établie en Wallonie et d'y payer ses impôts.

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

Les résultats pour l'année 2017

Un nouveau record en termes de dossiers introduits ! 65 dossiers pour un investissement global du secteur de près de 13 365 000 d'euros.

Bilan global de la mesure relative aux bateliers sur la période 1996 - 2017

- 762 dossiers introduits par la DPVNI auprès de la DGEER ;
- 72 878 156 euros d'investissements de la part des bateliers et des entreprises de transports fluviaux ;
- 17 706 390 euros d'aides allouées par la Wallonie ;
- soit 23 200 euros d'aide par dossier en moyenne.

Hélène Cornet

Toujours plus vert

La prime est **majorée à un taux de 50 %** du montant des investissements s'il s'agit :

- d'investissements relatifs à l'achat et à l'installation de systèmes de propulsion alternatifs dont la technologie est avérée et normalement commercialisée, notamment les moteurs hybrides, les moteurs fonctionnant avec des

- carburants alternatifs ou pile à combustible ;
- d'investissements relatifs à l'achat et à l'installation de systèmes avérés de réduction des émissions polluantes des moteurs de propulsion, notamment les catalyseurs.

Marc Delaude

Nouvelles écouteilles. ©SPW-DPVNI

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.

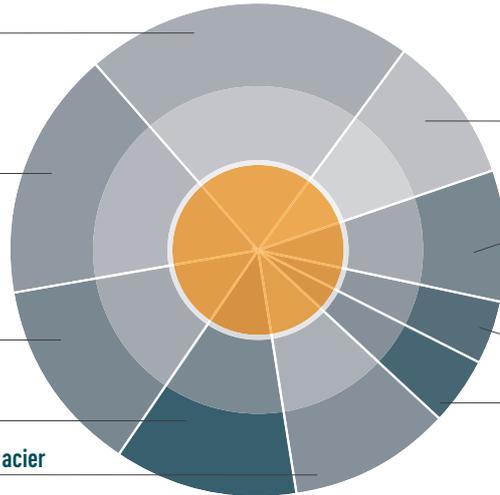
20 nouvelles motorisations

15 nouveaux groupes électrogènes

12 systèmes d'aide à la navigation

11 nouvelles cabines de pilotage

10 nouveaux doubles planchers de cale en acier



9 nouveaux systèmes d'écoutes

8 nouveaux systèmes de gouverne

4 systèmes d'amarrage par pieux télescopiques

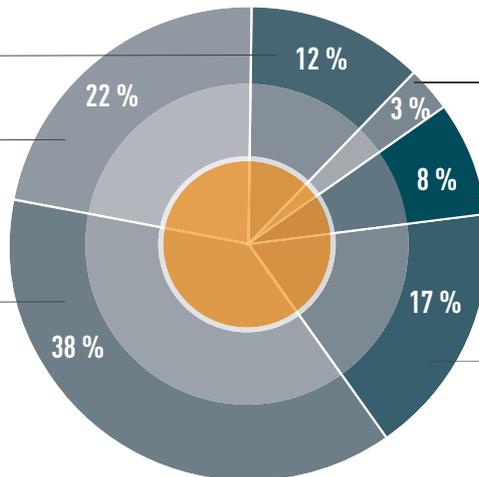
4 bateaux d'occasion pour une première installation

LES TYPES DE BATEAUX AYANT BÉNÉFICIÉ D'UNE PRIME À L'ADAPTATION TECHNIQUE EN 2017

Bateaux de 250 à 399 tonnes (classe I) : 12 %

Bateaux de 650 à 999 tonnes (classe III) : 22 %

Bateaux de 1 000 à 1 499 tonnes (classe IV) : 38 %

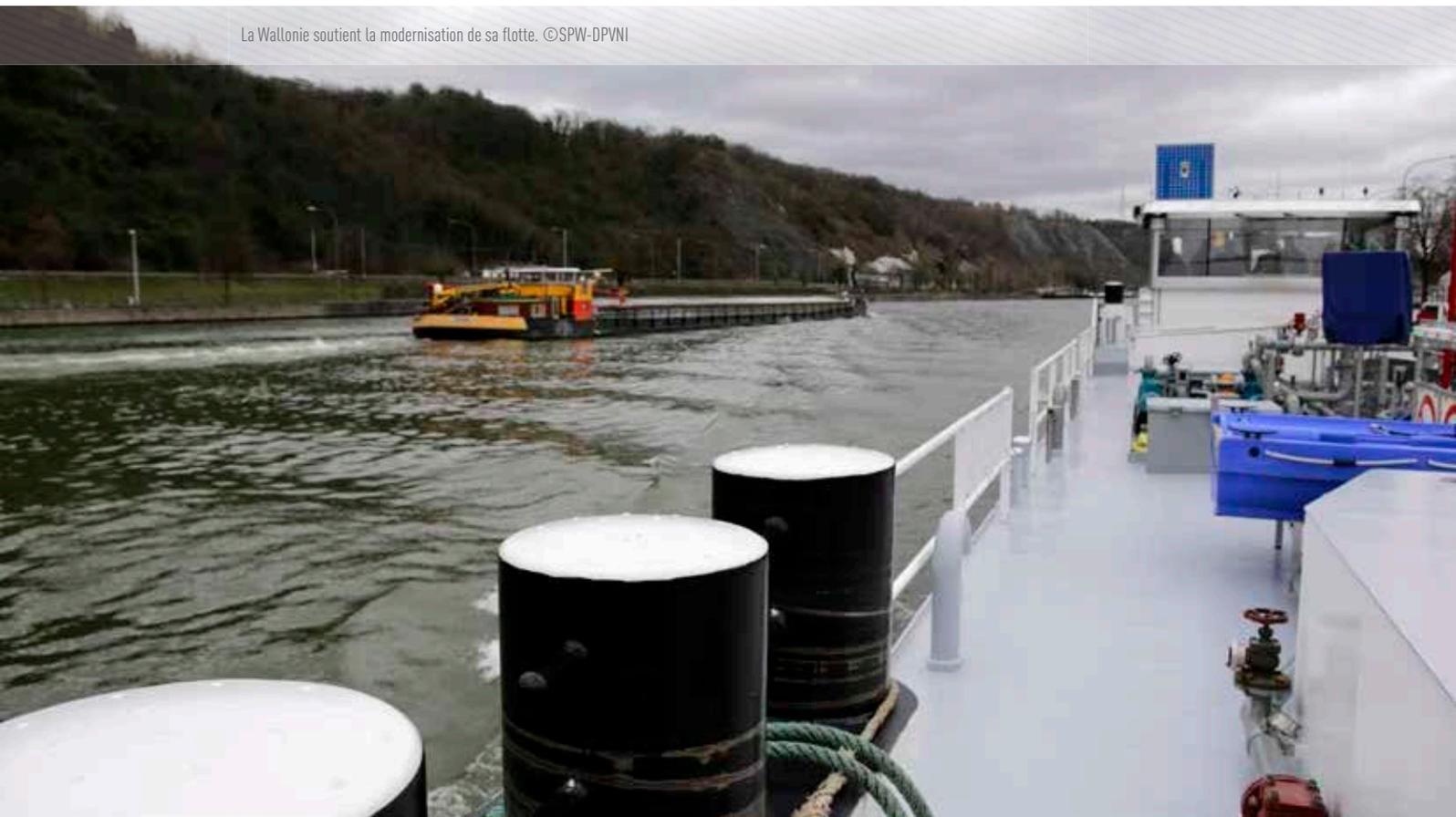


Pousseurs et remorqueurs : 3 %

Bateaux de plus de 3 000 tonnes (classe Va+) : 8 %

Bateaux de 1 500 à 3 000 tonnes (classe Va) : 17 %

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



Depuis la 6^{ème} réforme de l'État, une importante série de compétences liées à la délivrance des certificats techniques des bateaux, l'organisation des examens pour l'octroi des diverses attestations de qualifications du personnel navigant, ainsi que la délivrance des attestations d'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable ont été transférées du Fédéral aux Régions.

Infos en ligne

Au Service public de Wallonie « Mobilité et Voies hydrauliques », ces compétences sont prises en charge par la Direction de la Gestion des Voies navigables (DGVN), plus particulièrement via son Guichet de la navigation. L'onglet « Guichet de la navigation » sur le site <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> présente toutes les informations détaillées sur les types de certificats et attestations délivrés par la Wallonie, ainsi que les conditions et procédures d'octroi.

Et pour la plaisance ? Et pour les agréments techniques ?

Par rapport à l'année 2016, un avis rendu par le Conseil d'État a permis de clarifier les choses en ce qui concerne la navigation de plaisance. Il est désormais confirmé que l'octroi des documents liés aux bateaux de plaisance (lettre de pavillon, plaque d'immatriculation, brevet de conduite, certificat de jaugeage, certificat communautaire ou de visite, etc.) reste de compétence fédérale. Les demandes relatives à ces documents se font donc toujours auprès d'un guichet du Service public fédéral « Mobilité et Transports ».

Guichet de la navigation : service accessible les mardi et jeudi de 9 h à 12 h et de 14 h à 15 h 30.

Examens informatisés

En 2017, la DGVN a initié le travail de révision et d'informatisation des questions d'examens pour l'obtention des différentes attestations de qualifications professionnelles. Ceci est aujourd'hui chose faite pour l'examen théorique relatif à l'attestation de l'ADN base (transport de marchandises dangereuses), que les candidats peuvent désormais passer sur ordinateur dans un local dédié à la DGVN. Le travail se poursuit en 2018 pour les autres matières.

Harmonisation des prescriptions techniques

Enfin, la *Directive européenne 2016/1629 du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure* est un

document législatif important qui doit être transposé en droit wallon pour le 7 octobre 2018 au plus tard.

Cette directive se base sur les travaux du CESNI¹ et sur l'établissement de prescriptions techniques harmonisées pour que les futurs « certificats » pour bateaux de navigation intérieure soient valables et reconnus sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union européenne. Une petite révolution en soi.

Sandy Crettels et Marc Delaude

Bilan 2017 des sessions d'examens en navigation intérieure

Au cours de l'année 2017, la Direction de la Gestion des Voies navigables (DGVN) du Service public de Wallonie a organisé un total de 61 examens théoriques et 27 examens pratiques.

À l'issue de ces examens, 42 certificats/attestations ont été délivrés :

- 1 attestation relative aux connaissances particulières de l'ADN base ;
- 1 certificat de conduite A ;
- 2 certificats de conduite B ;
- 1 grande patente du Rhin ;
- 17 attestations de connaissance de secteurs ou extensions de secteur sur la grande patente du Rhin ;
- 1 attestation complémentaire pour le transport de personnes ;
- 18 déclarations de matelot ;
- 1 patente radar.

La DGVN a également délivré 63 prolongations de grandes patentes du Rhin ou de certificats de conduite A/B, ainsi que 19 prolongations d'attestations relatives aux connaissances particulières de l'ADN base.

Sandy Crettels et Marc Delaude

©SPW-DPVNI



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.navigacion@spw.wallonie.be

¹Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure.

La Directive du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure est entrée en vigueur le 16 janvier 2018 et devra être transposée en droit interne par les États membres au plus tard le 17 janvier 2022.

Vers une concordance européenne

L'objet de cette importante directive pour l'avenir, la sécurité et le développement du secteur est de fixer dans un cadre harmonisé les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment navigant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne, ainsi que d'assurer la reconnaissance de ces qualifications dans les États membres.

Simplification administrative

En établissant des normes communes à l'échelle de l'Union européenne, la directive simplifie le cadre juridique relatif aux qualifications professionnelles dans le secteur du transport fluvial européen, qui est actuellement fragmenté. L'objectif est de remplacer un ensemble complexe de prescriptions régionales tributaires d'accords multilatéraux et bilatéraux par un cadre simplifié et, surtout, généralisé à l'Union européenne.

Plus globalement, la directive s'inscrit dans le mouvement de suppression des obstacles à la mobilité des travailleurs et de simplification des cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles en Europe.

Exigences minimales fixées

Concrètement, pour toutes les catégories de membres d'équipage de pont (homme de pont, matelot léger, matelot, maître matelot, timonier) jusqu'au « niveau de commandement » (capitaine-conducteur), la directive fixe une série d'exigences minimales en matière d'âge, de conformité administrative, de compétences techniques, de

temps de navigation et d'aptitude médicale. Des exigences minimales pour les qualifications des conducteurs relatives à des « autorisations spécifiques » sont également établies : navigation sur voies d'eau à caractère maritime, navigation au radar, navigation au gaz naturel liquéfié et navigation en « gros convoi ».

Un cadre harmonisé fixant les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications professionnelles

Ce système de certification unique s'appliquera donc à tous les membres d'équipage, des apprentis jusqu'aux conducteurs. D'un point de vue géographique, il s'appliquera aux transports fluviaux exercés sur toutes les voies de navigation intérieure interconnectées de l'Union européenne, en ce compris le Rhin ! Ces deux aspects représentent une nette amélioration par rapport à la situation

passée, dans laquelle la législation européenne sur la reconnaissance mutuelle des qualifications nationales couvrait seulement les conducteurs, et uniquement pour les transports sur des fleuves et canaux autres que le Rhin !

Conclusion

Nul doute que le nouveau système améliorera les perspectives de carrière dans le secteur et permettra aux personnes qualifiées de trouver plus facilement un emploi là où des postes sont à pourvoir. À noter enfin que cette directive fait partie des efforts déployés par l'Union européenne pour promouvoir le transport par voie navigable dans le cadre du programme *Naiades II*¹.

Marc Delaude

Examen pratique pour aspirant matelot. ©SPW-DPVNI



Rétroactes

Des moyens financiers restaient disponibles auprès du *Fonds belge de la navigation intérieure* (ancien *Fonds de déchirage*) pour le financement de projets au bénéfice de la navigation intérieure belge¹.

Dans ce cadre, une série de projets présentés par la batellerie ou par des organismes belges de promotion du secteur, a été sélectionnée par le *Comité de contrôle et de surveillance des opérations financières du Fonds de la navigation intérieure* dès juin 2016.

Sept projets novateurs sélectionnés

Après approbation de la liste des projets retenus par le ministre fédéral compétent et ses collègues des Régions, les arrêtés royaux réglant l'attribution des subventions aux porteurs de projets ont été signés par le ministre fédéral de la Mobilité et le roi en ce début d'année 2018.

Voici un bref descriptif des projets bénéficiant de subventions via ces arrêtés royaux et qui œuvreront prochainement à la promotion et au développement du secteur dans notre pays :

• **Simulateur de navigation intérieure et de franchissement d'ouvrage d'art**

Grâce à ce projet, un simulateur de navigation sera installé à bord du bateau-école *Province de Liège*.

→ Subvention de 240 000 euros octroyée à l'École polytechnique de Huy, section batellerie du CEFA.

• **LENA – LEren NAVigeren**

Ce projet vise à moderniser et à mettre aux normes européennes de formation le simulateur de navigation intérieure existant en Flandre, sur le campus de l'école de navigation *Cenflumarin* à Anvers.

→ Subvention de 239 080 euros, au profit du Ministère de la Communauté flamande, département Mobilité et Travaux publics, Laboratoire hydraulique d'Anvers.

• **Onderzoek naar nieuwe technieken die bijdragen tot milieuvriendelijke investeringen in de Belgische binnenvaart**

Le projet a pour objectif la recherche de nouvelles technologies qui contribuent à des investissements écologiques en navigation intérieure belge. Il devra être bilingue et s'adresser également aux bateliers francophones qui souhaiteraient y participer.

→ Subvention de 306 240 euros accordée au gestionnaire de réseau *De Vlaamse Waterweg*.

• **Radar Tijl**

Le projet consiste à équiper d'un nouveau radar le bateau-école *Tijl*.

→ Subvention de 20 080 euros octroyée à l'école de navigation *Cenflumarin* à Anvers.

• **Session d'informations e-learning et module de préparation à l'examen pratique de matelot**

Ce projet bilingue vise à mettre en place des sessions d'information destinées aux professionnels et/ou candidats aux examens, tout en mettant l'accent sur une diffusion des exposés audiovisuels via les réseaux sociaux et sur internet.

→ Subvention de 80 000 euros octroyée à l'Institut pour le Transport par Batellerie.

• **Rédaction de questions d'examen en complément des manuels pour l'obtention des attestations de qualification professionnelle en navigation intérieure**

Ce projet bilingue consiste à élaborer une banque de données de questions tests sur les différentes matières liées aux examens de qualification professionnelle afin d'améliorer la préparation des candidats.

→ Subvention de 36 000 euros octroyée à l'Institut pour le Transport par Batellerie.

• **VLOT – Vakbekwaam en Leren door Ondernemers met Toekomst**

Ce projet vise à mettre en place des formations en gestion d'entreprise pour entrepreneurs fluviaux débutants ou actifs qui répondent aux besoins spécifiques de la profession et au cadre légal et fiscal belge.

→ Subvention de 261 694 euros octroyée au *Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen* (centre de compétences et association batelière flamande) qui travaillera en collaboration avec la Fédération de la Batellerie belge.

Marc Delaude

¹Accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions du 8 octobre 2010 en vue de l'exécution des Règlements des Communautés européennes relatifs à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable.



TRANSPORT
● FLUVIAL
EN EUROPE





TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS

Focus sur le paquet « mobilité propre et changement climatique »

Les années 2017 et 2018 sont des années charnières pour la politique européenne. En effet, tous les sept ans, les dirigeants de l'UE décident à l'unanimité quelle Europe ils souhaitent construire et quels moyens seront mis à disposition pour la réaliser.

Cinq scénarios pour l'avenir de l'Europe

Pour préparer le prochain *cadre financier pluriannuel (CFP)* qui débutera en 2021, la Commission européenne a publié en mars 2017 son livre blanc et y a exposé cinq scénarios possibles sur l'avenir de l'Europe. À l'occasion des soixante ans des traités de Rome¹, les dirigeants de l'Union européenne se sont penchés sur les réussites du passé et les possibilités de co-construction de notre avenir commun. Cinq documents de réflexion ont été publiés pour débattre des questions qui affecteront le plus l'avenir des européens, dont l'un d'eux traitait notamment de la question du financement de l'Union européenne.

Toutes les décisions qui seront prises lors de la préparation du prochain CFP auront un impact non négligeable de près ou de loin sur la politique des transports.

La politique des transports se redessine

Les prochains développements s'articuleront en trois points principaux, à savoir l'actualisation du règlement établissant le *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)*, la publication de la troisième version des plans de travail et le lancement des initiatives telles que *L'Europe en mouvement*.

D'une part, les négociations pour l'actualisation du **Règlement 1316/2013** du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)* sont en cours. Ces

négociations ont lieu en deux temps : *l'Annexe I Partie I du Règlement 1316/2013* qui comprend la liste des projets relatifs au réseau central présélectionnés dans le secteur des transports puis les aspects financiers du règlement. Les propositions de budget de la Commission européenne pour le prochain CFP 2021-2027 et notamment MIE ont été publiées le 02 mai 2018².

Les défis qui attendent l'Europe en termes de politique des transports

D'autre part, pour la mise en œuvre des corridors du réseau central, des plans de travail sont élaborés et on y retrouve, notamment, des projets très importants pour la Wallonie. Citons à titre d'exemple le projet Seine-Escaut ou le projet *Carex*. La **troisième version de ces plans de travail** doit être validée et signée par les Ministres des États

membres en charge des transports dans le courant de l'année 2018.

L'Europe en mouvement

Parallèlement, la Commission européenne lance des initiatives pour favoriser le développement d'une « mobilité propre, compétitive et connectée ». Une de ces initiatives, dénommée *L'Europe en mouvement* est la mise en œuvre du paquet sur « la mobilité propre et le changement climatique ». Ce paquet a pour objectif de soutenir et d'accélérer le passage vers les véhicules à faibles émissions, voire nulles, en proposant un ensemble de mesures, dont la mise en œuvre d'un plan de déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs et la révision de la directive relative aux transports combinés.

Un paquet mobilité en plusieurs phases !

Le **premier train** de mesures, annoncé en mai 2017 sous présidence maltaise, comportait un important volet social notamment pour le transport routier et un volet accès au marché avec la tarification routière.

Le **deuxième train** de mesures³, publié en novembre 2017, sous présidence estonienne se concentre lui sur :

- des normes d'émissions de CO₂ plus strictes pour encourager les constructeurs à adopter les innovations et à commercialiser des véhicules à faibles émissions ;
- la révision de la directive sur les véhicules propres encourageant les solutions de mobilité propre dans les marchés publics ;
- un plan d'actions et d'investissements pour le déploiement d'infrastructures de ravitaillement en carburants alternatifs ;

- la révision de la directive sur les transports combinés destinée à favoriser l'utilisation combinée ou intermodale de différents modes pour le transport de marchandises (par exemple : la route, le chemin de fer ou la voie navigable) ;
- la directive sur les services de transport de passagers par autocars, visant à promouvoir le développement de liaisons de longues distances par autocars ;
- l'initiative sur les batteries qui soutient l'invention et la production dans l'Union européenne des véhicules, de leurs composants et d'autres solutions de mobilité innovantes.

Le **troisième train** de mesures, publié en mai 2018 sous présidence bulgare, est axé sur⁴ :

- une information sur la mobilité connectée et automatisée ;

¹Le 25 mars 2017.

²http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-3621_fr.htm

³http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-4242_fr.htm

⁴http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3708_fr.htm

-un nouveau cadre d'action pour la sécurité routière 2020-2030 ;
 -des mesures législatives sur les normes applicables aux émissions de CO₂ des camions et un plan stratégique pour les batteries ;
 -un environnement numérique permettant l'échange d'informations dans le secteur des transports : partage

d'informations électroniques dans le fret et création d'un guichet maritime européen unique.

-une mesure législative visant à rationaliser les procédures de délivrance de permis pour la mise en œuvre de projets relevant du réseau central du RTE-T.

Un challenge à relever

La politique européenne des transports est en pleine évolution. De toutes ces initiatives, nous retiendrons la volonté de la Commission européenne à relever les nombreux défis des transports et de la mobilité à l'heure où nos sociétés deviennent de plus en plus mobiles.

Les transports se retrouvent de plus en plus confrontés aux objectifs énergétiques et climatiques de l'Union européenne qui sont en cours de définition pour 2030.

Comme la *Conférence permanente du Développement Territorial* le mentionne dans son diagnostic territorial¹ : la Wallonie se doit de remporter ces challenges ! Elle doit parvenir à contrôler la demande en mobilité, inciter au report modal et à l'utilisation de modes moins énergivores et favoriser l'accès aux transports pour tous.

Christelle Viaud-Mouclier

©European Union

Mobility in Europe / Key facts and figures



Sector mobility: **5%**

The Mobility sector employs more than 11 million people, accounting for 5% of total employment.

Almost **50%** of freight transport



Road transport accounts for almost half of the total freight transport activity

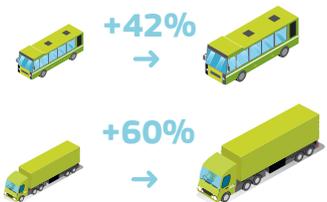


13% of household expenditure

Transport accounts for 13% of the total household expenditure

2010

2050



From 2010 to 2050, it is estimated that passenger transport will grow by about 42 per cent. Freight transport is expected to grow by 60 per cent

TEN-T Days. ©Commission européenne.



¹Diagnostic territorial de la Wallonie. Conférence permanente du Développement Territorial, 2011. <https://cpdt.wallonie.be/publications/diagnostic-territorial-de-la-wallonie>

TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

SEINE-ESCAUT EN WALLONIE

Le projet prend corps et s'ancre dans le futur

L'année 2017 et ce début 2018 ont connu des avancées très significatives concernant le projet Seine-Escaut wallon.

Lys mitoyenne

Les travaux d'aménagement des voiries et des abords nécessaires pour la modification des berges ont démarré fin 2016 et se poursuivront jusqu'à l'été 2018. Ils permettront le lancement des travaux de modification de la voie d'eau fin 2018. Le cas de la Lys est vraiment particulier vu sa position frontière entre la France et la Belgique, vu son parcours de 8 kilomètres en Wallonie par rapport à une centaine de kilomètres en Flandre et vu la traversée de villes et zones naturelles protégées. Y coordonner des interventions dans le respect de l'ensemble des contraintes est un véritable défi ! Une convention internationale tripartite encadre l'ensemble des actions. Cette convention dont le texte est validé, poursuit actuellement un processus de ratification devant les trois parlements concernés.

Haut Escaut

En 2017, les travaux de la traversée de Tournai, hautement symboliques, ont démarré avec le chantier d'élargissement de l'Escaut au droit du Pont à Pont. Le transfert des commandes de l'alternat depuis le centre ville vers l'écluse de Kain s'est achevé. Parallèlement, les marchés pour les autres phases du chantier ont été lancés et la procédure de permis pour le Pont des Troux menée à bien. C'est tout le visage tournaisien axé sur l'Escaut qui se transforme en ce moment même. La métamorphose se terminera fin 2020.

L'Escaut connaît d'autres grandes évolutions avec l'achèvement du barrage de Kain et le lancement des travaux du barrage d'Hérinnes. Ces deux sites sont particulièrement représentatifs des rôles multiples de la voie d'eau : une écluse à grand gabarit, un barrage, une centrale hydroélectrique, des passes à poissons, des chemins piétons.

Pommerœul-Condé

L'autre dossier transfrontalier de Seine-Escaut avance lui aussi ! Le dossier de permis pour la réhabilitation des écluses de Pommerœul et d'Hensies a été déposé. Leurs chantiers pourront ainsi débuter début 2019.

Ici aussi, la coordination internationale avec les services français fait l'objet d'un accord international. Grâce à celui-ci, les travaux ont pu démarrer début juin en France.

Canaux de Nimy-Blaton et du Centre

Sur ces canaux, on prépare l'avenir ! Plus particulièrement, le chantier de modernisation de l'électromécanique de l'écluse d'Havré démarrera cet automne.

Canal Charleroi-Bruxelles

Le rehaussement du pont de Luttre est désormais achevé et la circulation entre les deux berges de la commune en est nettement améliorée. Mais, c'est surtout du côté des

écluses que les mutations sont imminentes : les chantiers de Viesville, Marchienne et Gosselies ont successivement débuté en 2017 et au début 2018. Leur électromécanique, et particulièrement celle des stations de pompes, subira une refonte complète. Une nécessité pour des ouvrages positionnés sur un canal dont l'alimentation en eau a toujours été complexe. Ces transformations sont non seulement indispensables pour sécuriser les ouvrages actuels, mais elles préfigurent la construction des nouvelles écluses de classe Va qui devrait débuter en 2022.

Bilan

Jusqu'en 2016, le projet Seine-Escaut a démarré un peu au ralenti. L'année 2017 et surtout l'année 2018 marquent le passage à la vitesse supérieure ! Selon les perspectives actuelles, la Wallonie respectera tous ses engagements à l'égard du partenariat et de l'Europe et offrira à ses usagers un service nettement amélioré à terme.

La Wallonie envisage déjà le futur de la voie d'eau après la réalisation du projet actuel dénommé Seine-Escaut 2020. Une préparation de longue haleine qui comporte à la fois des aspects techniques, organisationnels et financiers tant au niveau de la Wallonie, du partenariat international et de la Commission européenne. La période 2021-2027 devrait notamment voir la construction de quatre nouvelles écluses et des adaptations significatives des tracés du canal Nimy-Blaton et de la Sambre.

Pascal Moens

Bien plus que
des promesses :
des actions !





Images de synthèse des différentes phases de la modernisation de la traversée de Tournai. © Scaldistournai.eu



TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

LE SITE ÉCLUSIER D'AMPSIN-NEUVILLE

Vers une amélioration de sa capacité

La Sofico, en collaboration avec le Service public de Wallonie « Mobilité et Voies hydrauliques », vient de déposer un dossier de demande de cofinancement dans le cadre de l'appel à propositions *Blending* du programme MIE 2014-2020¹.

Modernisation de la Meuse moyenne

La mise à grand gabarit des trois sites éclusiers sur la Meuse moyenne vise à promouvoir en classe Vlb cette voie navigable particulièrement fréquentée et permettre ainsi le passage de bateaux de 9 000 tonnes. Grâce au précédent programme de financement RTE-T 2007-2013², deux nouvelles écluses, aux dimensions de 225 mètres de long et de 25 mètres de large, ont déjà été construites à Ivoz-Ramet (Flémalle) et à Lanaye. Les études de navigation (y compris les analyses hydrauliques), socio-économiques et environnementales relatives à la construction de la nouvelle écluse d'Ampsins-Neuville ont été financées par ce même programme.

Une manne financière sollicitée

La construction du barrage éclusier d'Ampsins-Neuville, le 3^{ème} site éclusier de la Meuse moyenne situé à proximité de la ville de Huy, supprimera le dernier goulet d'étranglement

entre Namur et Visé. La fluidité du trafic gagnée créera un phénomène d'appel à la pratique de l'intermodalité !

Le projet du nouveau site éclusier est estimé à 168 millions d'euros. Via le *Blending* du programme MIE 2014-2020, la Wallonie pourrait bénéficier d'une aide financière européenne d'une valeur de plus de **67 millions d'euros**, soit **40 % du budget estimé**.

Le dossier de demande de cofinancement européen pour le site éclusier d'Ampsins-Neuville vient d'être déposé !

Au printemps 2018, les marchés de génie civil et d'électromécanique ont été respectivement attribués à la société momentanée Duchêne-Franki et à la société *Agidens Infra Automation nv*.

Les travaux de génie civil débiteront au mois d'août et ceux d'électromécanique au mois de juin.

N'hésitez pas à visiter le site internet décrivant les étapes de la construction : <http://www.ecluseampsin.be>.

Christelle Viaud-Mouclier



MULTIMODALITÉ, INTERMODALITÉ, COMODALITÉ ?

L'année 2018 a été déclarée « année de la multimodalité » par la commissaire européenne aux Transports Violeta Bulc ! Multimodalité, intermodalité, comodalité... mais que signifient ces notions ?

La **multimodalité** est orientée sur le transport de passagers ou de marchandises et signifie l'utilisation de différents modes lors d'un même trajet en combinant les forces de chacun (vitesse, coût, fiabilité...).

L'**intermodalité** est centrée sur la chaîne de déplacement. Le transport est réalisé grâce à une unité de transport

intermodal, souvent un conteneur maritime, qui utilise successivement au moins deux modes de transport et qui requiert un transbordement sur des plateformes dûment équipées. Les interconnexions sont organisées par des opérateurs.

La **comodalité** propose une approche globale de l'ensemble des modes de transport et de leurs combinaisons. L'objectif est d'utiliser de manière optimale et durable les ressources.

Christelle Viaud-Mouclier

¹MIE : Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.

²RTE-T : Réseau Transeuropéen de Transport.

TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

Une chance unique pour l'interconnexion !

Entretien avec **Xavier Bertrand**, Président de la Région Hauts-de-France, Président du Conseil de surveillance de la *Société du Canal Seine-Nord Europe*.

83

Quelle place le transport fluvial a-t-il pour la Région Hauts-de-France ?

Dans notre région Hauts-de-France, comme en Wallonie ou en Flandre, le transport fluvial tient une place importante dans notre histoire. Il a contribué au développement de nos ports et de nos industries minières et sidérurgiques. Le transport fluvial est aujourd'hui un transport moderne, performant économiquement et en termes environnementaux. Connecté, il permet de développer notre industrie, la logistique, l'e-commerce, notre agriculture et ses débouchés agroalimentaires. Renforcer la compétitivité du transport fluvial face à d'autres modes de transport passe par le développement du grand gabarit : des péniches de 3 000 tonnes permettent de diviser par deux les coûts de transport par rapport au petit gabarit. Or, dans notre région Hauts-de-France, notre réseau à grand gabarit du Nord, qui est en connexion avec les formidables réseaux wallon et flamand, n'est pas relié au sud avec le bassin de la Seine. C'est un peu comme si, pour les poids lourds, l'autoroute du Nord (A1), s'arrêtait à Arras, puis se transformait en route secondaire jusqu'à Senlis au Nord de Paris. Le canal Seine-Nord Europe, c'est une chance unique pour créer cette interconnexion. Un réseau à grand gabarit, c'est donc renforcer la compétitivité de nos entreprises et ainsi créer des emplois. L'exemple du canal Albert à Anvers, l'exemple du port de Liège montrent les possibilités de développement d'activités en bord de canal, en connexion étroite avec nos ports maritimes comme Dunkerque. Un réseau à grand gabarit, c'est se tourner vers des modes propres. C'est dans cette voie que la Région Hauts de France s'inscrit avec le canal Seine-Nord Europe, pour en faire un *hub* logistique majeur au cœur de l'Europe.

Quelles sont les perspectives du projet du canal Seine-Nord Europe aujourd'hui ?

Le canal est un projet européen majeur, que nous portons avec la Wallonie et la Flandre auprès de l'Europe. Le financement de 43 % accordé par la Commission européenne est à ce titre sans précédent. Le *GEIE¹ Seine Escaut* est l'outil de coordination de tous nos projets pour offrir une infrastructure performante aux chargeurs. Aussi, élu en octobre 2017, président du conseil de surveillance de la *Société du Canal Seine Nord Europe²*, l'une de mes premières décisions a été que la *Société* adhère au *GEIE Seine Escaut*, à parts égales avec Voies navigables de France, le Service public de Wallonie et De Vlaamse Waterweg. Les possibilités que le canal va offrir en reliant l'ensemble des réseaux de la Seine et de l'Escaut sont immenses. En France, les compétences d'aménagement et de développement économique sont de la responsabilité des Régions. Ces compétences sont exercées en partenariat avec l'État, les départements et les autres collectivités. Cette ambition, cette vision, ces partenariats, ont été parmi les éléments motivant ma proposition de régionaliser la *Société du Canal Seine-Nord Europe*, c'est à dire confier le pilotage aux territoires. Car le canal Seine-Nord Europe est bien plus qu'un projet d'infrastructure, c'est un projet d'aménagement régional, national, européen. C'est une opportunité unique, c'est un des chantiers majeurs du siècle pour les Hauts-de-France et pour l'Europe !

Pascal Moens

Xavier Bertrand, Président de la Région Hauts-de-France, Président du Conseil de surveillance de la *Société du Canal Seine-Nord Europe*.

¹GEIE : Groupement européen d'intérêt économique.

²*Société du Canal Seine-Nord Europe* : établissement public en charge du projet.

TOURISME
FLUVIAL





S'écoulant de Givet à Namur, la Haute Meuse traverse quelques uns des plus beaux paysages des voies navigables wallonnes.

De méandre en méandre, d'île en île, d'écluse en barrage, elle s'écoule, tantôt lascive, tantôt impétueuse.

Parfois en rive gauche, parfois en rive droite, le plaisancier trouvera une série de lieux d'amarrage et pourra découvrir bon nombre de monuments nichés dans la verdure.

Les haltes de Heer-Agimont et de Hastière permettent de visiter le musée du train miniature ou leur église abbatiale.

Voici Waulsort, le premier port de plaisance. Posé à flanc d'une colline boisée, son accès se fait à pied ou par la voie d'eau. C'est sans nul doute le port de plaisance le plus bucolique.

Le dernier passeur d'eau wallon y emmène ses passagers d'une rive à l'autre.

Continuons la descente jusqu'à Freyr. À gauche, le château de style renaissance est encadré de jardins à la française. À droite, surplombent des rochers escarpés que seuls des alpinistes chevronnés empruntent.

Vient ensuite Anseremme. Une fois passé sous un petit pont, les bateaux de plaisance sont accueillis dans un écrin magnifique. Ils viennent d'arriver dans l'un des plus beaux ports de plaisance wallons. La Lesse voisine propose des descentes en kayak, tandis que la terrasse de la capitainerie permet de boire ou manger en profitant du paysage.

À quelques encablures, Dinant. Outre le port, une halte et un relais permettent aux embarcations de plaisance

d'accoster. Au gré des notes de saxophone, le touriste pourra découvrir cette merveilleuse cité, sa grotte, sa citadelle ou encore le musée dédié au plus célèbre de ses enfants : Adolphe Sax. La ville de Dinant s'est dotée d'un nouvel aménagement des quais sur Meuse. Inaugurée fin avril 2018, la *Croisette* a permis de gagner cinq mètres sur le fleuve et invite les habitants comme les touristes à une promenade bien agréable en bord de Meuse. Longue de plusieurs centaines de mètres, elle sera prolongée par la remise en état des chemins de halage entre le casino et l'écluse de Dinant.

Un peu plus en aval, l'île d'Yvoir possède un relais nautique. Ses installations touristiques (brasserie, plaine de jeux, etc.) permettent d'y passer un agréable moment.

Quatre kilomètres plus loin, la halte d'Anhée permet de visiter les magnifiques jardins d'Annevoie tout proches.

Encore une halte à Profondville et nous arrivons à Namur. Deux ports de plaisance attendent les bateaux : la plage d'Amée, plus tranquille, et le port de Jambes, en face de la citadelle. Mini-bus aquatique, la *Namourette* emmène en saison ses passagers d'un arrêt à l'autre, d'une rive à l'autre, de la Meuse à la Sambre, à la découverte tranquille de la capitale wallonne. La citadelle, le casino, les nombreux musées et le centre piétonnier les attendent !

Christian Charlier

**46 kilomètres,
4 ports de plaisance,
2 relais et 6 haltes.**

Port de plaisance d'Anseremme. ©SPW-DPVNI





Activités nautiques à Waulsort. ©SPW-DPVNI



Cette année encore, le Service public de Wallonie a participé au salon *Belgian Boat Show* qui s'est tenu du 10 au 12 et du 16 au 18 février 2018 au *Flanders Expo* de Gand.

Le *Belgian Boat Show* est le salon international des sports et des loisirs nautiques en Belgique. Le Service public de Wallonie y était représenté par la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité.

Quelque 3 726 visiteurs sont passés par notre stand battant pavillon wallon ! Outre un accueil chaleureux et des conseils avisés, ces amateurs de tourisme fluvial ont pu apprécier la documentation qui leur était proposée :

carte du réseau Christian Charlier

**Canal du Centre
historique
ouvert
7 jours sur 7 !**

fluvial, fiches « sports et loisirs », brochures des organismes touristiques provinciaux, etc. Bref, de quoi préparer leur périple fluvial de cette saison en y incluant un passage par la Wallonie.

Beaucoup de plaisanciers se réjouissent de l'ouverture à la navigation 7 jours sur 7 dès le mois d'avril du canal du Centre historique.

Le stand de la Wallonie fluviale au *Belgian Boat Show*. ©SPW-DPVNI



TOURISME FLUVIAL EN WALLONIE, L'ÉDITION 2018 !

Depuis 2012, la DPVNI publie régulièrement un guide du *Tourisme fluvial en Wallonie*. Cette brochure de format A5 en reliure spiralee a été élaborée avec la collaboration des fédérations provinciales de tourisme.

L'objectif en est simple : présenter les installations dévolues à la plaisance, ports, haltes et relais, d'un point de vue pratique d'une part (adresse, contact, facilités sur place et à proximité) et touristique d'autre part.

Cette année, une nouvelle édition a vu le jour. Fini le découpage par province ! Les voies navigables wallonnes sont présentées en dix secteurs géographiques cohérents auxquels il faut ajouter l'invité d'honneur, le port de Bruxelles ! Une carte spécifique détaille chaque secteur et y situe les installations de plaisance et les lieux touristiques mentionnés.

Une attention plus particulière est accordée à certaines

Nouvelle formule !

réalisations exceptionnelles : le canal du Centre historique et ses ascenseurs hydrauliques ou encore la nouvelle écluse de Lanaye.

Bien entendu, une série d'informations de base (système d'annonce de voyage et de permis de circuler, réglementation, adresses utiles, etc.) viennent compléter l'ouvrage.

Déclinée en deux versions, l'une en français et néerlandais, l'autre en anglais et allemand, cette brochure¹ ravira sans aucun doute les

plaisanciers fréquentant nos voies navigables.

Christian Charlier

¹Voir p.92.

Si on ne peut à proprement parler de statistiques, les observations relevées en certains points de passage wallons permettent de se faire une idée de l'évolution des flux du tourisme fluvial.

Fréquentation du réseau bleu de la Wallonie

En 2017, les chiffres affichés par la plaisance se stabilisent. Après une perte de 8,4 % en 2016 (de 28 993 passages en 2015 à 26 569 en 2016), les chiffres de l'année écoulée montrent un certain équilibre (- 0,25 %, soit une baisse de 67 passages seulement).

Ces pertes s'expliquent assez aisément par des interruptions de navigation sur le réseau mosan français. À cela s'ajoute la mise en chômage de la Haute Meuse wallonne durant trois semaines à l'automne dernier. De nombreux plaisanciers hollandais ou allemands ont donc privilégié d'autres destinations.

Cette tendance générale doit cependant être nuancée. La zone du canal Albert et de la Meuse – particulièrement la Haute Meuse – affichent un net recul. Le déclin de la fréquentation de la Lys mitoyenne, résultante du coût de la vignette française, continue. Le port de plaisance d'Iltre souffre du délai d'attente au plan incliné de Ronquières.

D'autres points du réseau wallon affichent, par contre, de bons résultats. De Péronne à Strépy, par exemple, le centenaire du canal du Centre historique a attiré plus

de plaisanciers que d'habitude. Le port de plaisance de Péronnes affiche + 14 % de fréquentation : son meilleur résultat sur les cinq dernières années !

Statu quo de la plaisance

Sans surprise, les plaisanciers hollandais restent cette année encore les plus nombreux à fréquenter nos voies navigables.

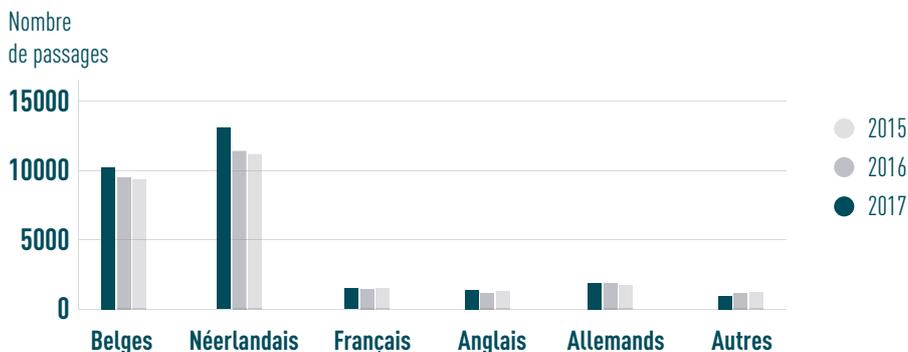
Bateaux à passagers en léger recul

Le trafic des bateaux à passagers a connu des fortunes diverses. En moyenne, une baisse de l'ordre de 6,5 % est constatée, mais celle-ci n'est pas généralisée. Le Haut Escaut et la Haute Meuse affichent au contraire des progressions parfois significatives. La palme revient à Anseremme avec une augmentation de 50 %.

La baisse n'est que de 2,5 % lorsqu'on considère le nombre de personnes transportées. Ce sont 261 372 passagers qui sont ainsi passés par les différents points d'observation. Parmi ces passagers, on trouve principalement des belges (48 %) et des hollandais (42 %).

Christian Charlier

ÉVOLUTION DES PASSAGES DE BATEAUX DE PLAISANCE SELON LA NATIONALITÉ



Port des yachts de Liège. ©SPW-DPVNI



port
modalité
Wallonie

©SPW-DPVNI

LES INNOVATIONS
2015

et de l'Europe
20

90

MÉDIATHÈQUE

VIR

2018
La plaisance
en Wallonie

Tourisme fluvial en V
2018

et clubs nautiques

nië





Voies navigables
 LES INFOS
 et Intermodalité
 2017



Wallonie

SPW
 Service public
 de Wallonie



Wallonie
 Infrastructures
 SPW

Wallonie Port intérieur d'Europe

Wallonie, inland port of Europe
 Wallonië, Europeise binnewaer
 Wallonië, Europäische Binnenhafen

ports@spw.wallonie.be

Intermodalité
 Intermodalität
 Intermodalität

Logistique
 Logistiek
 Logistik

Infrastructures
 Infrastructuur
 Infrastruktur

Services
 Diensten
 Dienstleistungen

LES D'EAU

Dossier réalisé en partenariat

es pays au monde où il est
 les. Ces cours d'eau ont pl
 et de l'eau potable ou en
 on parlera aussi d'interm
 Comme la voiture et le bus

450 km
 utilisés
 et le
 ces
 de ces
 reliées
 rivières à
 eau wall
 les plus
 et euro
 ter (am
 vendre à
 chandises
 5 000 km
 et des pro



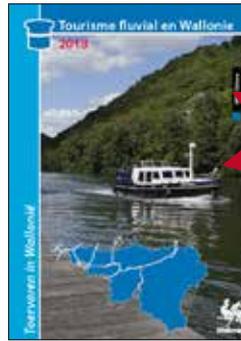
DE LA DPVNI

Tourisme fluvial en Wallonie – Guide

Livret format A5, 114 pages, édité par la DPVNI, 2018.

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

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



La plaisance en Wallonie – Carte

Carte format A3, éditée par la DPVNI, 2018.

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.

Carte téléchargeable sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> → Promotion et intermodalité → Divers → Cartographie



Sports nautiques et bateaux de croisière en Wallonie – Fiches

4 fiches thématiques format A5, 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 sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> → Promotion et intermodalité → Divers → Médiathèque



MÉDIATHÈQUE TRANSPORT FLUVIAL EN WALLONIE

DE LA DPVNI

93

Wallonie - Port intérieur d'Europe – Film

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

Durée : version 11' et version 2', allemand-anglais-français-néerlandais. Ce film multilingue présente de façon dynamique et résolument attractive les caractéristiques et atouts de notre réseau de voies navigables, ainsi que les nombreuses possibilités de traitement des marchandises qu'offrent les zones portuaires réparties sur l'ensemble de notre territoire. Il met également en avant les possibilités d'implantation le long de nos voies navigables et la valeur ajoutée du transport fluvial comme maillon de chaînes intermodales.

Consultable sur : www.youtube.com/user/DPVNIWallonie.



Promotion des voies navigables et de l'intermodalité – Les infos 2017

Livret format A4, 92 pages, édité par la DPVNI, 2017.

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

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

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



Transport fluvial et intermodalité – Carte

Carte format A3, éditée par la DPVNI, 2017.

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

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



Voies d'eau, voies d'avenir – 2 dossiers pédagogiques

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.

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



DE LA DPVNI

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

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

Ouvrage commémoratif édité à l'occasion du 75^{ème} anniversaire du canal Albert, 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, etc. y sont également abordés.

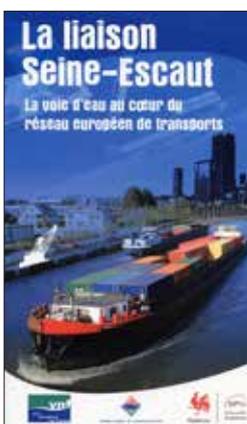
La version électronique est téléchargeable sur le site du SPW à l'adresse www.wallonie.be.



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.

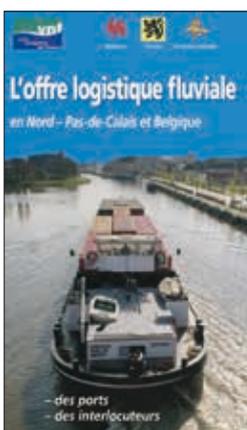


L'offre logistique fluviale en Nord-Pas-de-Calais et Belgique – Carte

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.

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

Le document est également téléchargeable, au format pdf, sur <http://voies-hydrauliques.wallonie.be> → Promotion et intermodalité → Divers → Cartographie



À voir aussi :

Différents films et vidéos sur la chaîne Youtube : [DPVNIWallonie](https://www.youtube.com/channel/UCv1v1v1v1v1v1v1v1v1v1v1)

Tous ces documents sont disponibles gratuitement 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>

Inland Navigation Europe – Annual Report 2017

Livret format A4, 28 pages, langue anglaise, édité par *Inland Navigation Europe*, 2018.

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



Accès direct à la cartographie

Accès direct aux publications



Éditeur responsable : Yvon Loyaerts, Directeur général (Direction générale « 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 de Liège), Xavier Bertrand (Conseil de surveillance de la *Société du Canal Seine-Nord Europe*), Fabien Bourdeau (PAC), Jean-Louis Boutry (Direction fonctionnelle et d'appui), Pierre Clément (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Sandy Crettels (Direction de la Gestion des Voies navigables), Claude Del-Ben (Direction des Voies hydrauliques de Charleroi), Dominique de Paul de Barchifontaine (PAN), Christelle Dere (Direction des Recherches hydrauliques), Philippe Dierickx (Direction de la Gestion hydrologique intégrée), Céline Hellemans (Direction des Voies hydrauliques de Liège), Pascal Lehance (Direction de la Promotion de l'Énergie durable), Catherine Maheux (PACO), Fanny Mertz (Agence wallonne de l'Air et du Climat), Michel Stryczek (PAC), Pascal Théate (Agence wallonne de l'Air et du Climat), Hélène Thiébaud (PAL), Jean-Pierre Thieffry (Direction des Voies hydrauliques de Tournai), Stéphane Vercruysse (Direction des Voies hydrauliques de Mons), Alexandre Vallée (*Scaldistournai.eu*), Christelle Viaud-Mouclier (DPVNI), Ann-Françoise Wiame (PAN), Daphné Wouters (Cellule ferroviaire) **• Crédits photographiques** : *AB InBev*, Agence européenne pour l'environnement, *Delhaize*, *Liège Container Terminal*, *Infrabel*, PAC, PACO, *Prayon*, *Scaldistournai.eu*, Shutterstock, SPW-Direction de l'Édition, SPW-Cellule ferroviaire, SPW- G. Pasquarelli, SPW-DPVNI, SPW-Impacts économiques et environnementaux, SPW-Voies hydrauliques de Charleroi, SPW-Voies hydrauliques de Liège, SPW-Voies hydrauliques de Mons, SPW-Voies hydrauliques de Tournai, Terminal de Bettembourg, *VSTEP*
• Graphisme : Johan Flamey (Direction de l'Édition) **• Impression** : Bietlot **• Tirage** : 4 000 exemplaires.

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
 Direction générale « Mobilité et Voies hydrauliques »
 Département de la Stratégie de la Mobilité

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>