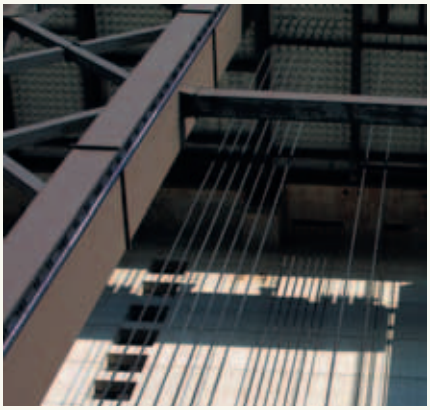
Les infos de l'OPVN JUIN 2006

© MET-D.434

RÉGION WALLONNE

En avant toutes



© OPVN

Après 10 ans de croissance ininterrompue, le transport fluvial en Wallonie a connu en 2005 un léger recul, prévisible, qui ne doit pas nous décourager mais nous inciter à entrer dans une nouvelle phase de développement et à repartir de plus belle. Deux coups d'accélérateur viennent d'être donnés par le Gouvernement wallon dans le cadre du « Plan Marshall » : la suppression des droits de navigation (5 millions d'euros pour encourager le secteur fluvial) et un appui très important au développement portuaire (plus de 40 millions d'euros sur une période de 2 à 4 ans via un financement alternatif).

Rappelons que ces chantiers d'équipement sont ouverts puisqu'au cours des cinq dernières années, ce sont 75 millions d'euros qui ont été investis en terrains, darses, plates-formes, etc., par la Région et les ports autonomes avec le concours de l'Union européenne.

La Wallonie doit maintenant gagner les défis de la multimodalité et de la distribution des flux de conteneurs avec Liège Trilogiport et les autres plates-formes. Elle doit aussi assurer ses accès avec les nouvelles écluses de Lanaye et d'Ivoz-Ramet et la remise en service du canal de Pommerœul à Condé, un des débouchés de la future liaison Seine-Escaut.

Ne relâchons pas nos efforts de promotion pour lesquels les Voies hydrauliques et l'OPVN navigueront désormais, et de plus en plus, de conserve. N'oublions pas les travaux urgents de réparation de nombreux ouvrages d'art hydrauliques de la basse Sambre et de la Meuse liégeoise, après plusieurs décennies de bons et loyaux services.

Tout en retroussant nos manches, n'hésitons pas à prendre le frais, en participant à l'inauguration des nombreuses installations programmées dans le cadre du schéma directeur du tourisme fluvial, dont la réalisation entame sa dernière ligne droite. Tout le monde à son poste ! En avant toutes !

ir Jacques Laurent
Directeur général f.f.
Voies hydrauliques et OPVN

© OPVN

Sommaire

pp. 2 et 3 L'édito de Jacques Laurent, directeur général f.f. des Voies hydrauliques et de l'OPVN. L'édito de Léon Orban, directeur de l'OPVN.

pp. 4 et 5 L'OPVN fête ses dix ans… Et dresse le bilan.

pp. 6 et 7 Le site internet de l'OPVN : un succès de communication.

pp. 8 à 11 Le schéma directeur des Voies hydrauliques pour le tourisme fluvial : 2006, année cruciale.

p. 12 Plaisance : retour sur le Belgian Boat Show et les Baptêmes de l'eau.

pp. 13 à 17 Le Plan wallon d'aides au transport par voie navigable. Les dossiers introduits en 10 ans. Plan 2004-2007. Focus sur les aides en 2005. Aides au transbordement : une mesure appréciée par les entreprises. Et le tonnage amené à la voie d'eau sur 10 ans.

pp. 18 à 20 Les statistiques de la Direction générale des Voies hydrauliques : bilan global du trafic fluvial en 2005.

pp. 21 et 23 Événements : comptes rendus du salon Transport & Logistics à Anvers, de la Semaine internationale du transport et de la logistique à Paris et du colloque "Transport fluvial de conteneurs en Wallonie".

pp. 24 et 25 Région wallonne : mise à zéro des droits de navigation, le Service wallon d'Information fluviale (SWIF) et le projet d'écluse à grand gabarit d'Ivoz-Ramet.

pp. 26 à 33 Les ports autonomes wallons : le PAN, le PACO, le PAC et le PAL.

p. 34 Multimodalité : le Cluster Transport & Logistique. L'enquête de l'OPVN sur les flux de conteneurs en Wallonie.

p. 35 Formations : le programme Aqu@tic 3 démarre.

pp. 36 et 37 Le transport fluvial en Europe : INE et le programme d'actions « NAÏADES ».

pp. 38 à 40 Et encore des nouveautés… dans la médiathèque de l'OPVN.

La force tranquille de l'eau...

© OPVN

Le secteur fluvial est-il porteur d'avenir ? La réponse est clairement oui !

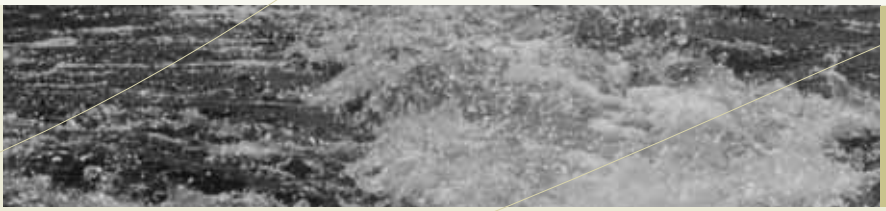
Certes, ce n'est pas facile tous les jours. Certains bateliers regrettent l'époque où le transport fluvial n'était pas libéralisé. Pourtant, les entreprises de transport fluvial peuvent prospérer dans ce nouveau contexte économique, si elles s'adaptent et si elles n'hésitent pas à investir dans la modernisation, la spécialisation de leur bateau ou la formation professionnelle. L'OPVN et la Région wallonne sont là pour aider les bateliers qui veulent s'engager dans cette voie.

Pour les entreprises, la voie d'eau apparaît comme une solution intéressante, souvent lorsqu'elle est combinée à d'autres modes de transport. Face au réseau routier saturé et au chemin de fer qui ne verra ses possibilités augmenter qu'après de nouveaux et gros efforts financiers, elle s'impose comme le seul mode pouvant répondre, immédiatement et durablement, à l'augmentation des trafics et à l'afflux de conteneurs au port d'Anvers. Il est prouvé que le transport fluvial de marchandises est souvent plus économique et plus sûr, mais les anciennes habitudes font parfois obstruction au changement. Il faut savoir « OSER LA VOIE D'EAU ». Et là encore, l'OPVN et la Région wallonne sont là pour aider les entreprises qui veulent s'engager dans cette voie.

L'Europe se soucie de plus en plus de la préservation de l'environnement, notamment dans le cadre de la réduction des gaz à effet de serre. Le ministère de l'Équipement et des Transports peut — et doit — y contribuer pour une grande part et justement le transport fluvial offre une solution adaptée à ces préoccupations très actuelles. Aujourd'hui, la Commission européenne a élaboré une première « communication » détaillant toutes les mesures et incitants en vue de développer le transport fluvial. Actuellement en cours de validation auprès des instances européennes, ce texte promet de belles perspectives, y compris dans les domaines de la recherche et du développement.

Nous sommes persuadés que le transport fluvial a un bel avenir devant lui, mais aussi qu'il reste pas mal d'efforts à faire en matière de promotion. Pour toutes les entreprises établies en Wallonie ou désireuses de s'y installer, pour les transporteurs et les apprentis bateliers, pour les logisticiens à la recherche de solutions innovantes ou encore pour ceux qui voient dans les voies navigables une façon agréable de passer des loisirs au fil de l'eau, l'OPVN et la Région wallonne sont toujours là pour les aider à « OSER LA VOIE D'EAU » !

Léon Orban
Directeur de l'Office de Promotion des Voies Navigables



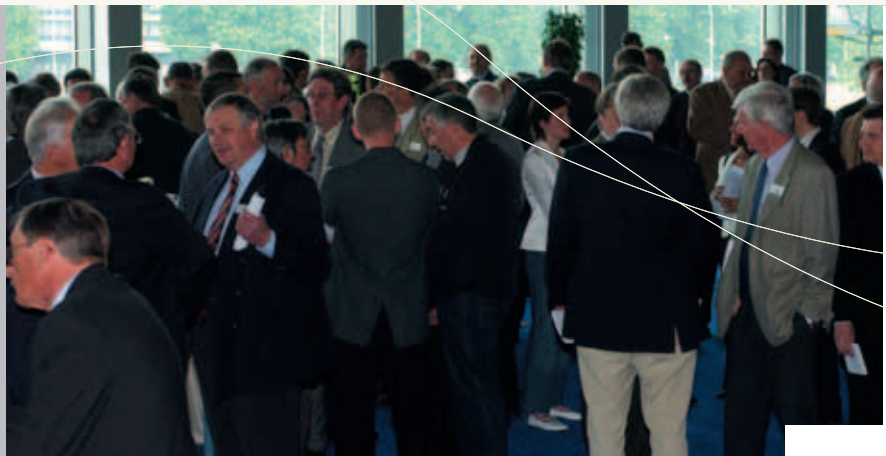
© OPVN

Dix ans au service de la promotion des voies navigables wallonnes

Le 31 mai 2005, l'Office de Promotion des Voies Navigables organisait sa traditionnelle « Journée de rencontre ». Une journée au goût particulier, puisqu'il fêtait également son dixième anniversaire. L'occasion, aussi, de dresser le bilan.

39,3 % d'augmentation du tonnage transporté, 46,7 % pour les chargements et les déchargements. C'est en évoquant cette croissance durable et marquée du transport fluvial en Wallonie depuis 1995 que Marc Lemlin, secrétaire général du MET, a entamé sa rétrospective des dix années d'activités de l'OPVN. Il a également souligné les résultats obtenus grâce aux mesures de soutien au transport par voie navigable, mises en œuvre avec la DGEE (Direction générale de l'Économie et de l'Emploi, Ministère de la Région wallonne). Le public présent : essentiellement des entreprises utilisatrices du transport fluvial, mais aussi des représentants de différentes administrations impliquées dans le secteur, dont certaines de Flandre, de France, des Pays-Bas et d'Autriche. Au total quelque 260 participants.
Jo Massart (groupe SPADEL) et Robert Lejeune (SPA Monopole) ont ensuite pris la parole pour évoquer leur expérience, expliquant comment leur production d'eaux minérales issue des usines de Spa, et destinée à la grande exportation, est désormais acheminée vers Anvers via les services fluviaux de transport de conteneurs du terminal de Renory-Liège.

Journée de rencontre de l'OPVN, le 31 mai 2005 au Palais des Congrès, à Liège. © MET-D.434



Embarquement à bord du Pays de Liège. © MET-D.434

Les prix de l'OPVN : SEGAL et Lhoist

Après avoir fait le point sur les grands projets programmés sur les voies navigables wallonnes, Dirk De Smet, chef de cabinet du ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine a remis les deux prix de l'OPVN. Le premier, destiné à récompenser la plus forte augmentation de transport fluvial en pourcentage au cours de l'année écoulée, à l'entreprise SEGAL d'Ivoz-Ramet. Spécialisée dans la galvanisation à chaud de tôles fines pour l'industrie automobile, elle est passée de 272 000 tonnes transportées par la voie d'eau en 2003, à 451 000 tonnes en 2004, soit une augmentation de près de 66 %. Le second prix, un prix spécial « dixième anniversaire de l'OPVN » pour la période 1995-2005, a été décerné à l'entreprise Lhoist, récompensant ainsi le transfert de la route vers la voie d'eau de la totalité de son trafic de pierres dolomitiques entre le site de Marche-les-Dames et le site de Hermalle-sous-Huy. Un trafic fluvial encore nul en 1998 et qui a atteint 1 200 000 tonnes en 2004 !
Ce chiffre remarquable n'aurait pu être possible sans la direction générale des Voies hydrauliques du MET, qui a étudié et construit les murs de quai. Sans la direction générale de l'Économie et de l'Emploi du MRW, qui a accordé les subsides aux dossiers introduits par l'OPVN. Et sans les ports de Liège et de Namur, qui ont porté le projet.
Cette remise de prix s'est poursuivie par une visite, en bateau, des principales infrastructures logistiques du port autonome de Liège : le terminal à conteneurs de Renory, la zone portuaire de Monsin, etc.
Une « journée de rencontre » couronnée de succès et gratifiée d'un large impact médiatique dans la presse écrite et audiovisuelle. Tout au bénéfice du transport fluvial…

À l'occasion de ce dixième anniversaire, les participants ont reçu en primeur le rapport d'activités de l'OPVN. Il présente le travail effectué au cours de ces dix années passées au service de la voie d'eau, les avancées enregistrées et des fiches très pratiques reprenant tous les acteurs de la voie d'eau en Wallonie.

Christel Job

Séance académique au Palais des Congrès. © MET-D.434

Un plus à tous points de vue !

Le site de l'OPVN est de plus en plus visité. Preuve que les efforts de communication ont porté leurs fruits.

Internet est devenu un outil incontournable de communication. Surtout lorsqu'il s'agit de communiquer vers le monde extérieur. Le site de l'OPVN se veut avant tout une vitrine des avantages du transport fluvial et des mesures mises en œuvre pour encourager ce mode de transport. Il indique aussi les possibilités offertes, non seulement aux plaisanciers wallons, mais aussi à ceux qui veulent programmer leur séjour en Wallonie au départ des régions avoisinantes. Et les chiffres indiquent une nette augmentation de la fréquentation du site.

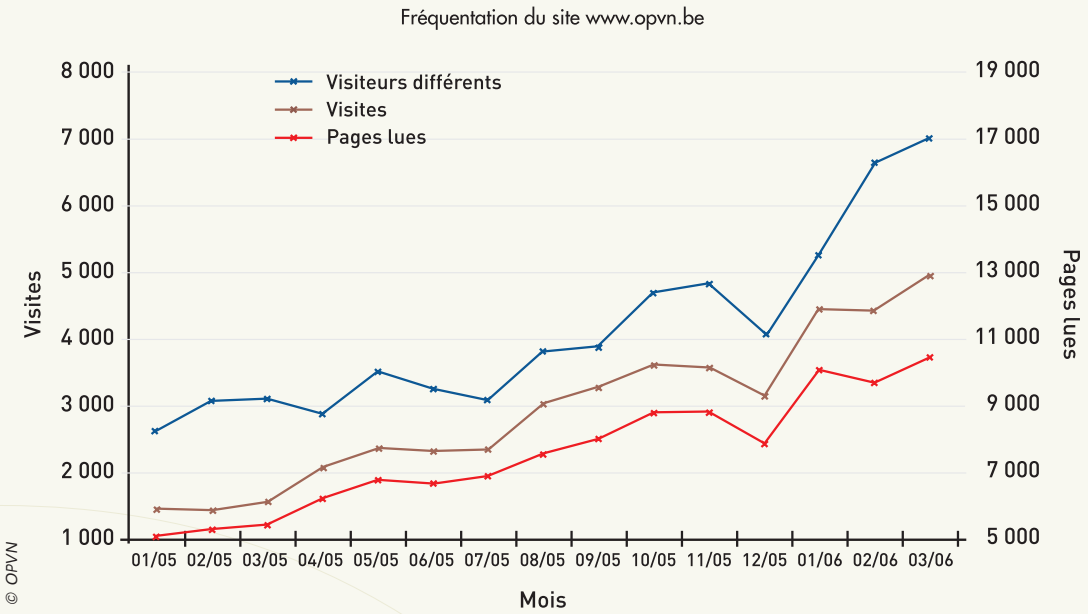
Quelques statistiques…

Le graphique 1 indique le nombre de visites (échelle de gauche) et de pages lues (échelle de droite). Le tableau 2 analyse en détail les différentes pages consultées. Le tableau 3 offre une idée de l'origine géographique des visiteurs.
Les documents les plus nombreux à avoir été téléchargés pendant la période d'octobre 2005 à mars 2006 concernent, d'une part, la formation des bateliers (725), en partenariat avec le FOREM et l'école de batellerie de Huy, et, d'autre part, l'étude sur le potentiel de transport fluvial de conteneurs en Wallonie (636).

Le site de l'OPVN et celui de la Direction générale des Voies hydrauliques *http://voies-hydrauliques.wallonie.be*, seront bientôt intégrés dans un même ensemble dans l'optique d'une information plus cohérente pour l'utilisateur. Mais toutes les informations actuelles relatives aux aides au transport fluvial, à la plaisance, etc. seront conservées, complétées et resteront accessibles par l'adresse *www.opvn.be*.

Léon Orban

1



© OPVN

1 *Entre janvier 2005 et mars 2006, on enregistre les progressions suivantes :*
— 267 % d'augmentation du nombre de visiteurs différents (de 1 010 à 3 704) ;
— 370 % d'augmentation du nombre de visites (de 1 049 à 4 933) ;
— 104 % d'augmentation du nombre de pages lues (8 361 à 17 043).
Ceci est dû en grande partie à une actualisation plus fréquente des pages du site et à une diversification des informations en fonction des évènements.

2 Pages principales visitées

mois	oct. 2005	nov. 2005	déc. 2005	jan. 2006	fév. 2006	mars 2006	TOTAL
accueil	2835	3162	2758	3129	3627	3900	19411
news	393	549	396	438	610	772	3158
transport	833	1026	787	910	1107	1304	5967
plaisance	607	638	666	821	1158	1227	5117
FAQ	307	324	238	324	374	428	1995
adresses	532	579	451	593	795	834	3784
médiathèque	334	369	348	433	527	576	2587
who is who	294	301	264	353	383	413	2008
contacts	222	271	158	275	228	257	1411

© OPVN

3 Origine des visiteurs

visiteurs		TOTAL
Inconnu	ip	49720
Belgium	be	21146
Network	net	3658
France	fr	3252
Netherlands	nl	1712
Commercial	com	1266
Germany	de	310
Luxembourg	lu	124
Canada	ca	116
Switzerland	ch	104

© OPVN

2 *Répartition des pages principales du site, consultées entre octobre 2005 et mars 2006. Sans surprise, c'est la page d'accueil qui est la plus sollicitée. Quant au transport fluvial, s'il représente une valeur sûre, il s'est fait dépasser par le tourisme fluvial en février 2006, suite à la présence de l'OPVN au Belgian Boat Show (cf. article p. 11). Très consultées aussi, les pages contenant les adresses utiles.*

3 *Le top 10 de l'origine des visiteurs du site. Dans la plupart des cas, l'adresse IP ne permet pas de définir la provenance des visiteurs. Par contre, pour les autres, le suffixe de l'adresse permet d'en établir l'origine. Les valeurs indiquées mentionnent le nombre de visites par pays, pour un total de 82 450 pendant la période d'octobre 2005 à mars 2006.*
Notons, à titre d'anecdote, des origines exotiques telles que la Nouvelle Zélande (.nz), ou le Tuvalu (.tv) (où cela peut-il bien se trouver ?), ou des origines plus sérieuses telles que le gouvernement américain.
NB : le Tuvalu est un archipel de la Polynésie.

2006 : une année cruciale !

Le port de plaisance Henri Hallet, à Jambes. © OPVN

Dès 2001, le Gouvernement wallon décidait de lancer un programme ambitieux d'investissements en matière de tourisme fluvial. En 2002, il décidait de procéder à la concession des infrastructures de plaisance. Ce programme est aujourd'hui en voie d'achèvement.

Pour rappel, après une large concertation avec les acteurs concernés, le Gouvernement wallon a pris, sous la législature précédente, une série de décisions en matière de tourisme fluvial. Tout d'abord, il a classé les infrastructures d'accueil, en fonction des niveaux de service offerts aux plaisanciers, en trois catégories, à savoir : « la halte nautique », où le stationnement est autorisé pour quelques heures; « le relais nautique », qui permet un stationnement de quelques jours ; et « le port de plaisance », qui est conçu pour un amarrage en permanence.
En même temps, il a décidé d'investir massivement en matière de création et de développement d'infrastructures d'accueil à concurrence d'un montant global de 12,63 millions d'euros. Les travaux relatifs aux équipements liés directement à la voie d'eau et à l'éclairage des sites sont pris en charge par la Direction générale des Voies hydrauliques du MET. Ceux relatifs aux infrastructures d'accueil des plaisanciers relèvent du Commissariat général au Tourisme.

Enfin, en ce qui concerne la gestion des infrastructures, qu'il a voulu cohérente sur l'ensemble de la Wallonie, le Gouvernement wallon a décidé, en septembre 2002, de la confier aux pouvoirs publics locaux par le biais de concessions domaniales d'une durée de 15 ans, rendant automatiquement d'application un cahier des charges de gestion unique.

Cette gestion peut être sous-concédée à des clubs nautiques ou à des ASBL actives dans le domaine du tourisme fluvial, mais toujours dans le respect du cahier des charges précité.
L'ensemble de ces décisions n'a pas manqué à cette époque d'émouvoir une certaine presse qui titrait : « Bientôt tout pour le marin du dimanche !».
Aujourd'hui vient l'heure de faire le point.

Les nouveaux équipements de la darse d'Anseremme, sur la Haute Meuse. © MET-D.434

Le point sur les investissements

Les adjudications au sein des services de la Direction générale des Voies hydrauliques et de la Division de l'Electricité, de l'Electromécanique, de l'Informatique et des Télécommunications se sont succédé au cours des dernières années, de sorte que de nombreux travaux sont à présent entièrement terminés. Notamment, en province de Liège : à Visé, à Cheratte, à Liège (port de plaisance, première phase) et à Huy. En province de Namur : à Waulsort, à Dinant, à Anhée, à Yvoir, à Namur (ports de Jambes et d'Amée) et à Auvelais. Et en province de Hainaut : à Mons, à Thieu, à Péruwelz, à Erquelinnes, à Lobbes et à Marchienne. Les chantiers restant à réaliser connaissent des degrés divers d'avancement. Certains sont toujours à l'étude. D'autres ont fait l'objet d'une mise en adjudication : comme à Seneffe, à Antoing, à Tournai et à Liège (relais canal de l'Ourthe). D'autres encore sont toujours en cours : comme à Flémalle, à Seraing, à Amay, à Liège (haltes), à Thuin, à Hastière, à Lives et à Beez. Au 31 décembre 2005, le total des engagements budgétaires (fonds européens FEDER compris) atteignait 5,26 millions d'euros, ce qui représente environ 67 % de la partie de l'ensemble du plan réactualisé à charge du MET. L'ensemble des travaux devrait vraisemblablement s'achever complètement en 2007.

Le point sur les concessions conclues

En ce qui concerne la gestion des infrastructures, les pouvoirs publics locaux ou, dans certains cas, les ports autonomes ont répondu favorablement au souhait du Gouvernement wallon. Ainsi 34 concessions domaniales* sont à présent conclues, et d'autres le seront dans un avenir proche. Certaines concessions ont fait l'objet de sous-concessions en faveur des clubs nautiques locaux ou d'ASBL actives en matière de tourisme fluvial, confirmant ainsi un partenariat public/privé tout à fait avantageux et profitable.

Que du bonheur…

Cruciale, l'année 2006 devrait l'être à plus d'un titre. Tout d'abord, ce sera l'année de la visualisation concrète et globale de la réalisation du schéma directeur des infrastructures du tourisme fluvial. Ensuite, la mise à zéro des droits de navigation — tout récemment décidée en Région wallonne — simplifiera nettement les démarches administratives à effectuer par les plaisanciers lors de leurs déplacements. Enfin, cette année encore, une charte signalétique sera réalisée pour le tourisme fluvial et le RAVeL sur l'ensemble des voies navigables wallonnes. Elle permettra le placement, en 2007, d'une signalisation et d'une signalétique cohérentes des infrastructures d'accueil. La Wallonie sera ainsi dotée d'un véritable réseau d'infrastructures performantes, où le plaisancier sera accueilli dans des installations neuves disposant de toutes les commodités requises. Que du bonheur donc en perspective pour les plaisanciers et les gestionnaires de port, sans oublier les fonctionnaires qui auront réellement porté ce merveilleux projet jusqu'à son aboutissement et qui se verront ainsi récompensés des efforts développés en faveur du tourisme fluvial… Qui a définitivement le vent en poupe !

ir Jean-Louis Libotte, Inspecteur général
Division de l'Exploitation de la Direction générale des Voies hydrauliques

(*) Les Communes ayant conclu une ou plusieurs concessions sont : Visé, Liège, Seraing, Amay, Flémalle, Huy, Hastière, Dinant, Yvoir, Anhée, Auvelais, Ittre, Tournai, Antoing, Péruwelz, Chièvres, Ath, Thieu, Erquelinnes, Lobbes, Thuin, Charleroi et Seneffe.
Le port autonome de Namur a signé des concessions pour les infrastructures situées à Amée, Jambes et Lives.
Le port autonome de Liège a signé des concessions pour le port des Yachts de Liège.

Le tourisme fluvial en Wallonie, un potentiel à exploiter. © MET-D.434

RÉGION WALLONNE
LE TOURISME FLU
LYS MITOYENNE
LEIE
KORTRIJK
BOVENSCHELDE
DENDER
RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE
BRUXELLES
CHARLEROI - BRUXELLES
LYS
DEÛLE
LILLE
LESSINES
HAUT - ESCAUT
DENDRE
ATH
CHIÈVRES
ITTRE
NIVELLES
BRANCHE DE RONQUIÈRES
RONQUIÈRES
ANTOING
TOURNAI
ANTOING - GRAND LARGE DE PÉRONNES
CANAL NIMY - BLATON - PÉRONNES
CANAL BLATON - ATH
PÉRUWELZ
CANAL DE LA DEÛLE
CANAL DU CENTRE
BRANCHE DE SENEFFE
SENEFFE
HOUDENG
STRÉPY
MONS
THIEU
MONS - GRAND LARGE
LA LOUVIÈRE
CANAL DU CENTRE HISTORIQUE
CHARLEROI
MARCHIENNE
DOUAI
SCARPE
CONDE
VALENCIENNES
LOBBES
MONTIGNY - LE - TILLE
ABBAYE D'AULNE
ERQUELINNES
THUIN
HAUTE SAMBRE
MERBES - LE - CHÂTEAU
ESCAUT
SAMBRE CANALISÉE
MAUBEUGE
PHILIPPEVILLE
CAMBRAI
FRANCE
© photo : MET - D434
ÉDITEUR RESPONSABLE : L. ORBAN - DIRECTEUR DE L'OFFICE DE PROMOTION DES NAVIGABLES - GRAPHISME : OPVN

VIAL EN WALLONIE
NEDERLAND
MAASTRICHT
MAAS
CANAL DE LANAYE
DEUTSCHLAND
AACHEN
VLAAMS GEWEST
WAVRE
LIÈGE
CANAL ALBERT
VISÉ
CANAL DE HACCOURT À VISÉ
BASSE MEUSE
CHERATTE
CANAL DE MONSIN
CORONMEUSE
CHERAVOIE
LIÈGE - PORT DES YACHTS
UNION NAUTIQUE
FLÉMALLE
CANAL DE L'OURTHE
MEUSE MOYENNE
CORPHALIE
STATTE
AMAY
SERAING
RELAIS DE BELLE - ÎLE
WANZE
BEEZ
HUY
ASSE SAMBRE
NAMUR
ANDENNE
AUVELAIS
LIVES
JAMBES
FLOREFFE
PLAGE D'AMÉE
TELET
PROFONDEVILLE
ANHÉE
RÉGION WALLONNE
YVOIR
HAUTE MEUSE
DINANT
FREYR
ANSEREMME
MARCHE-EN-FAMENNE
HASTIÈRE
WAULSORT
HEER - AGIMONT
GIVET
GRAND - DUCHÉ DE LUXEMBOURG
MEUSE - CANAL DE L'EST - BRANCHE - NORD
LE - ZIÈRES
NAL DES ARDENNES
N
0 10 20 KM
LES INFRASTRUCTURES DU TOURISME FLUVIAL
ÉDITION MAI 2006
PORT DE PLAISANCE
EN PROJET
RELAIS NAUTIQUE
EN PROJET
HALTE NAUTIQUE
EN PROJET
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS
Office de Promotion des Voies Navigables
Rue Forgeur, 2 - B 4000 LIEGE
Tél. : + 32 (0)4 220 87 50
Fax : + 32 (0)4 220 87 60
opvn@met.wallonie.be - www.opvn.be
Direction générale des Voies hydrauliques
Boulevard du Nord, 8 - B 5000 NAMUR
Tél. : +32 (0)81 77 29 10 - Fax : +32 (0)81 77 37 80
jlaurent@met.wallonie.be - http://voies-hydrauliques.wallonie.be
LES VOIES NAVIGABLES SELON LEUR CLASSEMENT CEMT
CLASSE : I II III IV Va Vb VI
TONNAGE : 250 - 400 400 - 650 650 - 1000 1000 - 1500 1500 - 3000 3200 - 6000 3200 - 12000
: ÉCLUSE, ASCENSEUR, PLAN INCLINÉ

Quand la plaisance charme le badaud

Bateaux de plaisance participant aux "baptêmes de l'eau" organisés à Liège les 7 et 8 mai 2005. © OPVN

Les 7 et 8 mai 2005, dans le cadre des deuxièmes Journées wallonnes du tourisme fluvial, l'OPVN et sa Commission Plaisance invitaient le grand public à goûter aux joies de la plaisance.

Malgré un temps pluvieux, 24 bateaux de plaisance s'étaient donné rendez-vous à Liège pour une croisière-découverte d'environ 30 minutes sur la Meuse. Chaque plaisancier accueillait à son bord un équipage de 2 à 7 personnes venues larguer les amarres pour goûter au charme de la plaisance. L'occasion pour quelque 500 personnes de tout âge de bénéficier d'un baptême de l'eau et, pour certains, de tenir la barre durant quelques minutes tels de véritables « marins d'eau douce » ! Une expérience que beaucoup se rappelleront avec plaisir et qui aura, peut-être, suscité l'une ou l'autre vocation.

Vu l'enthousiasme rencontré, l'OPVN a décidé de renouveler l'expérience. Et c'est au Grand Large de Mons, le week-end des 2 et 3 septembre prochains, qu'auront lieu les deuxièmes « baptêmes de l'eau ». Si l'endroit change, la formule restera identique. La recherche de plaisanciers partenaires débutera en juin 2006. Les informations utiles sur l'événement seront disponibles sur le site *www.opvn.be*.
Avis aux amateurs…

Christian Charlier

Du 11 au 19 février, à Gand

Belgian Boat Show 2006

Salon international des sports et des loisirs nautiques en Belgique, le Belgian Boat Show accueillait, pour la septième année consécutive, le stand de l'OPVN.
Devant un public particulièrement conquis…

L'OPVN a, cette année encore, répondu présent au Belgian Boat Show, rendez-vous incontournable du tourisme fluvial. L'occasion de dévoiler, devant un public intéressé, la nouvelle carte de la plaisance en Wallonie, élaborée avec la direction générale des Voies hydrauliques du MET. Exposée sur un panneau géant, cette carte, distribuée aux visiteurs au format A3, situe les relais, haltes nautiques et ports de plaisance. Autre outil pratique présenté au salon, le volet « plaisance » du site de l'OPVN, susceptible, lui aussi, d'aider les plaisanciers dans la mise au point d'un itinéraire. Avec 1 741 visiteurs — la plupart néerlandophones — et un record d'affluence de 444 personnes pour la seule journée du dimanche 12, l'édition 2006 du salon belge de la plaisance a, une nouvelle fois, atteint son objectif. D'autant que le public visé cette année touchait davantage le touriste fluvial visitant la Wallonie, et non plus seulement le plaisancier wallon. Nul doute qu'il aura pu apprécier les nombreux atouts de notre région à cet égard.

Christian Charlier

Le grand public au rendez-vous ! © OPVN

Des avancées concrètes

Destiné aux bateliers, aux entreprises utilisatrices de la voie d'eau et, depuis 2004, aux opérateurs de lignes régulières de transport fluvial de conteneurs, le Plan wallon a pour objectif principal de développer le transport fluvial de marchandises en Wallonie.

Mis sur pied en 1996 par l'OPVN, en collaboration avec la direction des PME de la Direction générale de l'Économie et de l'Emploi (DGEE) et le cabinet du ministre wallon de l'Économie, et en concertation avec l'ensemble du secteur de la navigation intérieure, le Plan wallon a connu trois versions successives. Petit historique…

Trois plans

Le premier plan (1996-1999) comprenait trois mesures : des subventions permettant de soutenir la modernisation et l'adaptation technique de la flotte wallonne des aides aux entreprises s'équipant en matériel de transbordement de marchandises transportées par la voie d'eau et des incitants financiers destinés à accompagner la création d'associations commerciales de bateliers. Seules les deux premières mesures ont été reconduites dans les deuxième (2000-2003) et troisième versions du plan, en raison du succès rencontré. En outre, dans ce troisième Plan wallon d'aides au transport par voie navigable, reconduit fin 2003 par le Gouvernement wallon et la Commission européenne pour la période du 1er janvier 2004 au 31 décembre 2007 - et ce, sur proposition de l'OPVN - apparaît une mesure innovante, destinée à soutenir la phase de démarrage de services réguliers de transport fluvial de conteneurs en Wallonie (cf. encadré).

Un quatrième plan…

Comme l'indiquent les chiffres enregistrés depuis dix ans (cf. encadrés), le Plan wallon a engrangé des avancées concrètes, tangibles. Mais le 31 décembre 2007, ces mesures d'aides viendront à échéance. Et, dans la lignée de la Commission européenne, qui présentait récemment un premier programme d'actions, intégré, en matière de promotion du transport fluvial, l'OPVN étudie déjà les possibilités de reconduction et d'adaptation du Plan wallon. De nouveaux instruments pourraient donc voir le jour !

Pierre Warnier

Chargement de conteneurs au terminal trimodal de Renory, à Liège. © OPVN

Focus 2005

Pour la modernisation de la flotte wallonne :
- 27 dossiers introduits par l'OPVN auprès de la DGEE ;
- un montant global d'investissements de la part des bateliers de 1 677 664 euros ;
- des aides allouées par la Région wallonne pour un montant global de 352 309 euros.

Pour les entreprises qui s'équipent en matériel de transbordement de marchandises :
- 4 dossiers introduits par l'OPVN auprès de la DGEE ;
- un montant global d'investissements de la part des entreprises de 1 231 801 euros ;
- des aides allouées par la Région wallonne pour un montant global de 261 557 euros.

Pierre Warnier

Plan wallon 2004-2007

Les trois mesures en détail

Prime pour l'adaptation technique de la flotte de navigation intérieure wallonne :
- uniquement pour les personnes physiques et les PME ;
- pour un investissement minimum de 12 500 euros ;
- prime de 21 % du montant des investissements éligibles ;
- exclusivement sur du matériel neuf - moteur plus performant et plus respectueux de l'environnement, moteur d'étrave, écoutilles, cabine de pilotage (télescopique), équipements informatiques et de télécommunications, adaptations des cales pour des transports spécifiques, amélioration du confort à bord, etc. ;
- maximum 100 000 euros de subventions par entreprise sur une période de 3 ans.

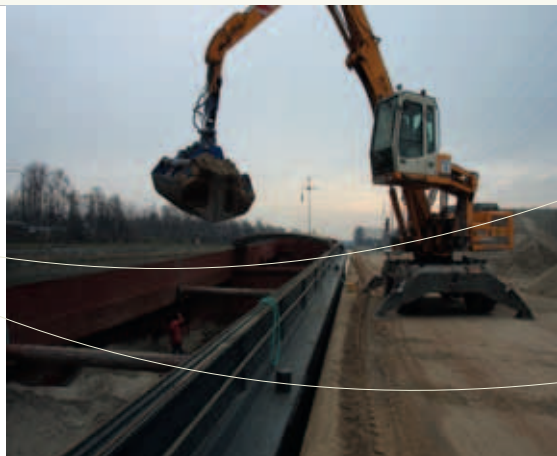
Prime aux entreprises qui réalisent des investissements amenant un développement du transport par voie navigable :
- l'entreprise doit s'engager à réaliser un trafic fluvial nouveau ou supplémentaire par rapport à un trafic existant, au cours des 4 années qui suivent celle de l'investissement ;
- pour un investissement minimum de 25 000 euros ;
- prime de 21 % du montant des investissements ;
- uniquement sur du matériel neuf, fixe ou mobile, nécessaire au transbordement de marchandises - grue, bande transporteuse, installation de transbordement pour produits liquides, trémie de chargement, etc. ;
- maximum 200 000 euros de subvention par entreprise et par an.

Subside au développement de services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable en Wallonie :
- subside de 12 euros par EVP (équivalent vingt pieds) transporté, rempli ou vide ;
- uniquement à l'exploitant d'une ligne régulière de transport fluvial de conteneurs à partir d'un terminal wallon relié à la voie d'eau ;
- subside limité à 21 % des coûts d'exploitation de la ligne ;
- pour une durée de 2 ans, avec prolongation éventuelle d'un an.

Pierre Warnier

Nouveau moteur de propulsion. © OPVN

Ligne régulière de transport fluvial de conteneurs. © OPVN



Déchargement de sable au moyen d'une grue hydraulique sur pneu. © OPVN

Du 1er janvier 1996 au 31 décembre 2005

Les chiffres sur 10 ans

Pour la modernisation de la flotte wallonne :

- 295 dossiers introduits par l'OPVN auprès de la DGEE ;
- un montant global d'investissements de la part des bateliers de 17 660 709 euros ;
- des aides allouées par la Région wallonne pour un montant global de 3 483 711 euros ;
- soit 11 809 euros d'aide par dossier en moyenne.

Pour les entreprises qui s'équipent en matériel de transbordement de marchandises :

- 33 dossiers introduits par l'OPVN auprès de la DGEE ;
- un montant global d'investissements de la part des entreprises de 8 492 868 euros ;
- des aides allouées par la Région wallonne pour un montant global de 2 142 893 euros ;
- soit 64 936 euros d'aide par dossier en moyenne.

Pour les opérateurs de transport fluvial de conteneurs :

- 1 dossier introduit en 2004 par l'OPVN auprès de la DGEE. Cette aide a pour objectif de soutenir l'opérateur durant la période de démarrage de sa ligne régulière de transport fluvial de conteneurs.

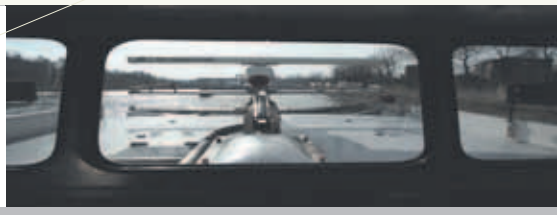
Pierre Warnier

Nouvelle cabine de pilotage. © OPVN

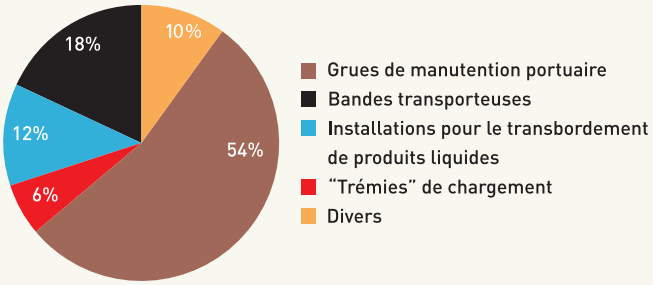
Nouveaux panneaux d'écoutilles. © OPVN

Radar couleur et matériel informatique. © OPVN

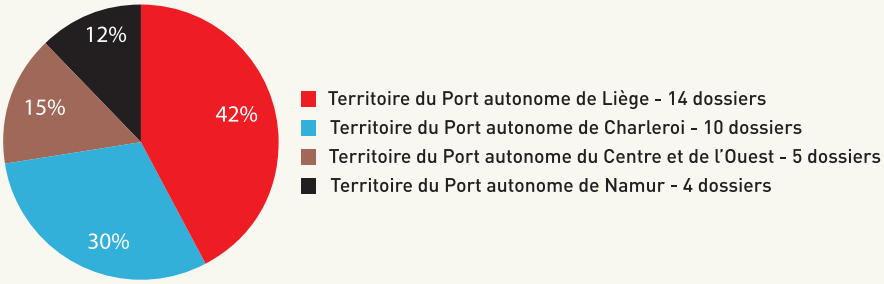
Mât de radar. © OPVN



Les principaux équipements de transbordement subventionnés par le Plan wallon entre 1996 et 2005



Répartition géographique des dossiers d'aides introduits entre 1996 et 2005



Trémie de chargement. © OPVN

Les aides aux entreprises qui s'équipent en matériel de transbordement de marchandises transportées par voie navigable

Le secteur apprécie !

Stockage, conditionnement, transport de marchandises, … autant d'activités à valeur ajoutée que beaucoup d'entreprises utilisatrices de transports fluviaux sous-traitent aujourd'hui à des prestataires logistiques, qui investissent massivement dans des moyens de transbordement de marchandises modernes et spécifiquement adaptés aux besoins des chargeurs. Le but : réduire les coûts de rupture de charge entre le bateau et le lieu de production ou de réception des produits, afin d'améliorer la compétitivité du transport fluvial dans la chaîne logistique globale des entreprises. Ces prestataires logistiques représentent près de 40% des 33 dossiers de subvention introduits par l'OPVN auprès de la DGEE entre 1996 et 2005. Ces dossiers concernent principalement des grues de manutention portuaires (54%) et, surtout, les territoires du port autonome de Liège (42%) et de Charleroi (30%).

Pierre Warnier

Transbordement direct wagon-bateau. © OPVN
Transbordement de produits chimiques liquides. © OPVN

Dix ans de Plan wallon

3,4 millions de tonnes « amenées à la voie d'eau » !

Les 33 dossiers d'aides à l'acquisition d'équipements fixes ou mobiles, nécessaires au transbordement de marchandises de ou vers la voie d'eau, introduits par l'OPVN auprès de la DGEE entre 1996 et 2005, ont permis aux entreprises concernées de charger ou de décharger plus de 3,4 millions de tonnes supplémentaires sur le réseau fluvial wallon durant l'année 2005. Trois millions quatre cent mille tonnes de marchandises qui auraient pu, dans d'autres circonstances, emprunter uniquement le réseau routier…

Un chiffre encourageant qui doit, certes, beaucoup aux mesures de soutien à la batellerie et aux entreprises utilisatrices de la voie d'eau introduites par l'OPVN depuis 1996. Mais qui résulte aussi des efforts conjoints de tous les partenaires du secteur de la navigation intérieure : bateliers, affréteurs, prestataires logistiques et chargeurs. Sans oublier la Direction générale des Voies hydrauliques du MET, qui a notamment procédé à la construction de nouvelles infrastructures, à l'amélioration ainsi qu'à l'entretien du réseau fluvial wallon et de ses ouvrages d'art. Et les quatre ports autonomes wallons (PAN, PAL, PAC et PACO), qui équipent et aménagent les zones portuaires, répondant ainsi aux demandes des entreprises utilisatrices de la voie d'eau.

Objectif pour tous ces partenaires, privés ou publics : faire encore mieux en 2006 ! Un enjeu important, qui doit permettre à notre Région de mettre en place des alternatives durables au transport routier de marchandises.

Pierre Warnier

Trafic fluvial sur la Meuse. © OPVN

Léger tassement, suite au recul de la sidérurgie liègeoise

*Avec 1 706 millions de tonnes. kilomètres (t*km), le transport fluvial en Wallonie enregistre son deuxième meilleur résultat depuis 1996, malgré un léger tassement. Un bilan qui s'inscrit dans une croissance de 44 % sur les dix dernières années, entre 1996 et 2005 (cf. graphique 1). Quant au tonnage, il a augmenté de 37 % entre 1996 et 2005 (cf. graphique 2).*

Chargements et déchargements

Les chargements ont connu une légère diminution en Wallonie en 2005, avec 15,9 millions de tonnes, soit une diminution de 2,8 % par rapport à 2004 et une hausse de 1,3 % par rapport à 2003. Les chiffres indiquent une croissance totale de 44,6 % sur la période 1996-2005.
Quant aux déchargements, qui ont enregistré 19,6 millions de tonnes, ils restent plus ou moins constants sur les cinq dernières années (cf. graphique 3).

Contribution des différents secteurs économiques

Les marchandises qui ont le plus contribué à la diminution du trafic fluvial en 2005, par rapport à l'année 2004, sont les combustibles solides et les minerais.
La somme des diminutions de ces deux types de marchandises s'élève à 1 735 369 tonnes : une quantité qui explique, à elle seule, la diminution totale du tonnage transporté, observée en 2005 par rapport à 2004.
Voici la répartition des types de marchandises.

- Combustibles solides : 4 313 504 tonnes en 2005 au lieu de 5 201 469 tonnes en 2004, soit une diminution de 887 965 tonnes. Sur les dix dernières années, on notera cependant une augmentation annuelle moyenne de 18,4 %.
- Minerais : 4 453 219 tonnes en 2005 au lieu de 5 300 623 tonnes en 2004, soit une diminution de 847 404 tonnes, qui confirme la baisse de ces dernières années.
- Minéraux et matériaux de construction : 143 000 tonnes de plus par rapport à 2004 (soit une augmentation de 0,8 %). Depuis 1996, on observe une progression de 27 %.

D'autres trafics — produits agricoles, alimentaires et chimiques, engrais, divers — sont également en hausse.

Répartition géographique

Le trafic en province de Liège est toujours le plus important, puisqu'il concerne plus de la moitié des tonnes. kilomètres (862 millions de t*km). Mais il accuse une forte diminution par rapport à 2004, avec 60 millions de t*km en moins, soit une diminution de 7 %. Cette variation s'explique par une augmentation des produits agricoles (+ 7,5 millions de t*km) et par une diminution des combustibles solides (- 15 millions de t*km), des minerais (- 22,6 millions de t*km) et des minéraux et matériaux de construction (- 31,5 millions de t*km). Globalement, l'évolution depuis 1996 indique cependant une hausse de 28 % (cf. graphique 4).

Les résultats du Hainaut sont de plus en plus performants, avec 568 millions de t*km, soit une hausse de 6,4 % par rapport à 2004. Une croissance due surtout au transport des minéraux et des matériaux de construction (+ 39 millions de t*km). Quant à la croissance globale, elle est de 80 % depuis 1996 (cf. graphique 5).

Les trafics dans les provinces de Namur et de Brabant wallon enregistrent un léger recul. (cf. graphiques 6 et 7).

L'impact de l'ascenseur de Strépy

Près de 1,9 million de tonnes y a transité en 2005, ce qui indique une augmentation de 24 % par rapport à 2004.

Une belle progression du trafic de conteneurs

La première ligne fluviale de transport de conteneurs en Wallonie (entre Liège et Anvers) a connu une belle progression, passant de 4 500 EVP en 2003 à près de 18 000 EVP en 2005.

Croire au transport fluvial en Wallonie

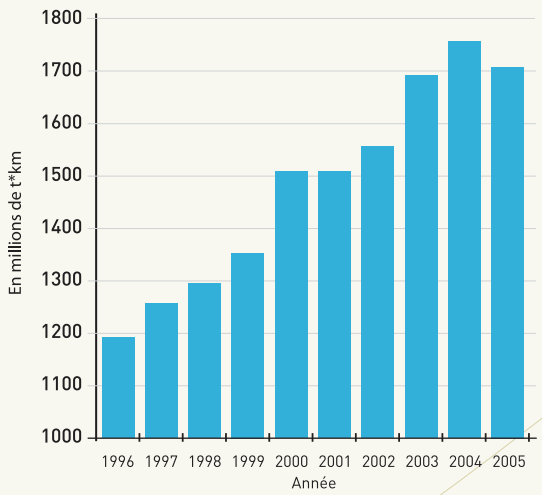
Le dynamisme des entreprises, la collaboration des différents partenaires de la voie d'eau, tant publics que privés, les investissements réalisés, tant sur la voie navigable que dans les ports, les services rendus par le personnel des Voies hydrauliques, ainsi qu'une promotion efficace ont permis de transporter, par voie d'eau, près de 44 millions de tonnes de marchandises — ce qui constitue la deuxième meilleure performance — et de limiter le tassement dû au recul sidérurgique liégeois.

Tous espèrent que la suppression des droits de navigation en Région wallonne — décidée dans le cadre du « Plan Marshall » lancé par le Gouvernement wallon —, l'aménagement prochain de la plate-forme logistique « Trilogiport » sur le canal Albert à Hermalle-sous-Argenteau — un partenariat du port autonome de Liège et du port d'Anvers, notamment — ainsi que les investissements importants prévus dans les autres ports autonomes (Centre et Ouest, Charleroi et Namur), permettront de relancer durablement le transport fluvial en Wallonie.

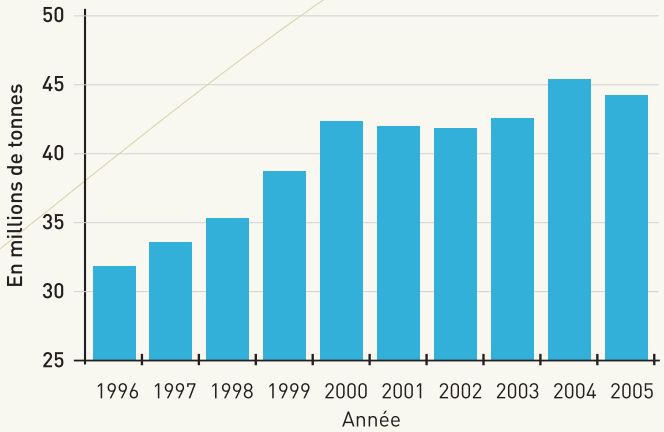
ir Jacques Laurent
Directeur général f.f.
Direction générale des Voies hydrauliques

ir Jean Gerday
Directeur f.f.
Direction des Programmes

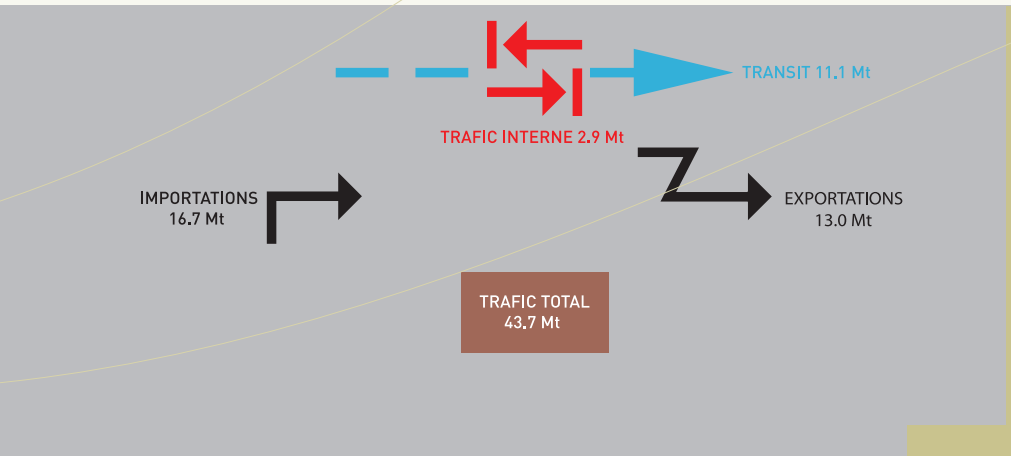
1 Evolution du transport de marchandises par voie d'eau en Wallonie



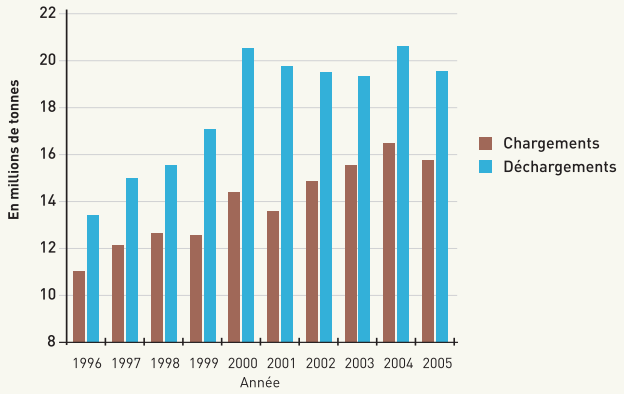
2 Evolution du tonnage transporté par voie d'eau en Wallonie



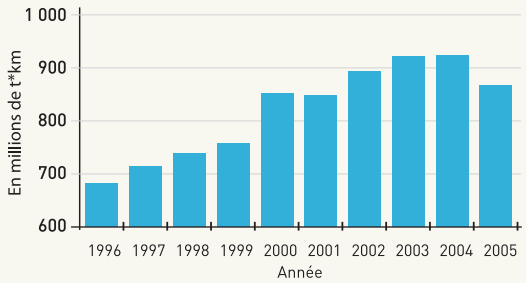
Bilan global du trafic fluvial en Wallonie en 2005
en millions de tonnes (Mt)



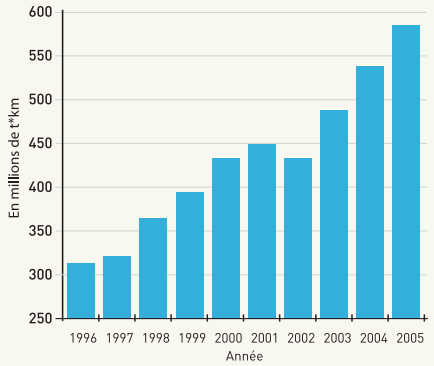
3 Chargements et déchargements dus au transport fluvial en Wallonie



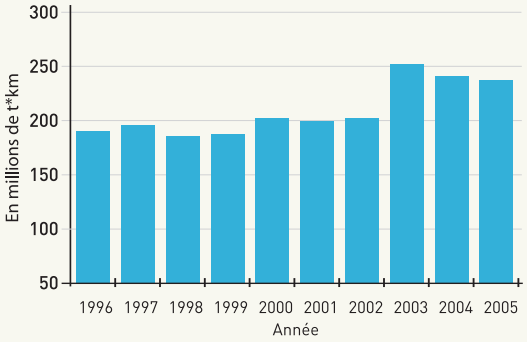
4 Trafic fluvial en Province de Liège
(tous groupes de marchandises confondus)



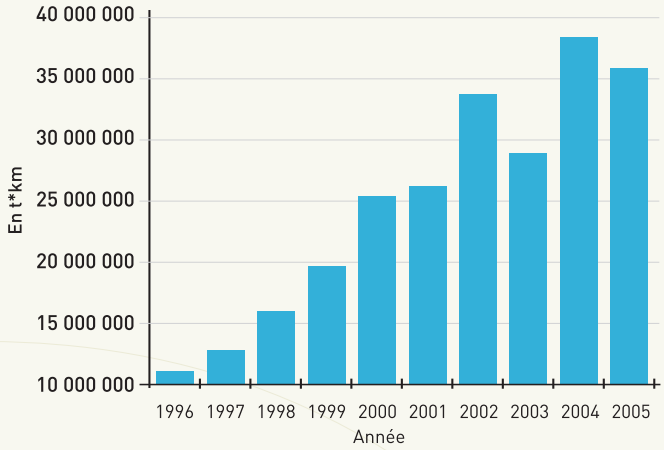
5 Trafic fluvial en Province de Hainaut
(tous groupes de marchandises confondus)



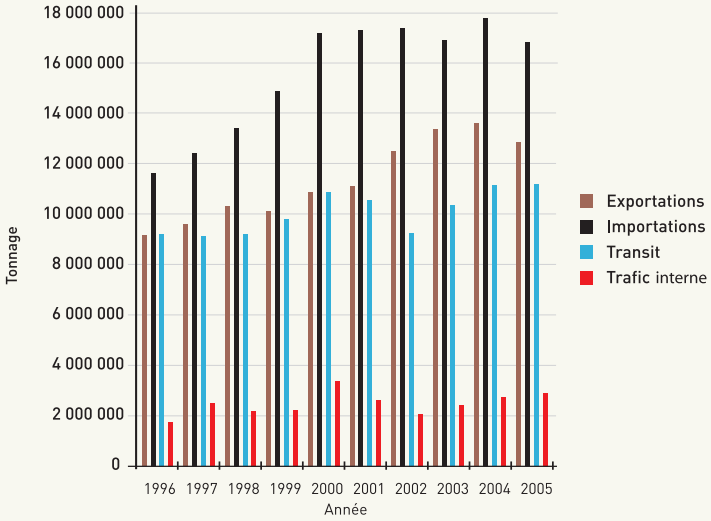
6 Trafic fluvial en Province de Namur
(tous groupes de marchandises confondus)



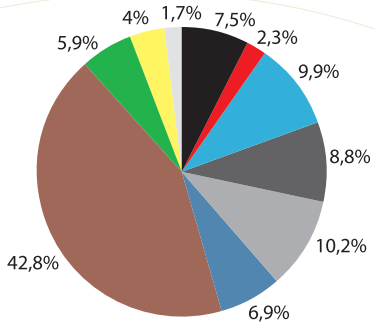
7 Trafic fluvial en Province de Brabant wallon
(tous groupes de marchandises confondus)



8 Evolution du trafic fluvial en Wallonie en tonnes



9 Répartition par catégorie de marchandises des tonnages transportés par voie d'eau en Wallonie pour l'année 2005



Produits agricoles	3 286 118
Denrées alimentaires et fourrages	999 389
Combustibles solides	4 313 504
Produits pétroliers	3 874 394
Minerais	4 453 219
Produits métallurgiques	3 023 668
Minéraux - Matériaux de construction	18 702 460
Engrais	2 567 552
Produits chimiques	1 741 927
Marchandises diverses	758 221
TOTAL	43 720 452

Du 7 au 10 mars 2006 à Paris-Villepinte

La vingt-troisième semaine internationale du transport et de la logistique (SITL)

Quelque 700 exposants et pas moins de 25 600 visiteurs s'étaient donné rendez-vous pour cet événement européen incontournable des acteurs de la logistique et du transport. Un événement rehaussé, cette année, par la présence de Jacques Barrot, commissaire européen aux Transports. Accompagné des ports de Liège (PAL), de Namur (PAN), de Charleroi (PAC) et du Centre et de l'Ouest (PACO), l'OPVN y occupait un stand commun avec Voies navigables de France (VNF) et Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV). Stand qui présentait la voie d'eau comme mode de transport résolument international, moderne et capable d'apporter une alternative durable à l'augmentation des flux de transports de marchandises dans l'Union européenne. Au programme : diverses conférences, dont celle présentée par les représentants de la Région sur les atouts de la Wallonie en matière de logistique fluviale. Jean-Marie Becker (Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium), Léon Orban (OPVN), Didier Marique (PAC), Émile-Louis Bertrand (PAL) et Jacques Laurent (Direction générale des Voies hydrauliques du MET) se sont succédé pour souligner les atouts des plates-formes logistiques de Liège et de Charleroi et évoquer l'étude Cushman et Wakefield, qui place les provinces de Liège et du Hainaut en deuxième et quatrième atouts européennes en matière de développement d'activités logistiques. Pour rappeler, aussi, l'ambition de la Région wallonne d'accueillir de nouvelles activités liées aux transports et à la logistique : unités de production, centres de distribution, etc. Présenter les atouts des terrains portuaires wallons, dotés d'un accès direct et rapide aux ports maritimes. Et pour insister sur les avantages d'une main-d'œuvre qualifiée et sur les connexions optimales existant entre la voie d'eau, la route et le rail. L'édition 2006 de la SITL aura eu pour marque la qualité des contacts pris et la quantité de premières rencontres spontanées avec des visiteurs-utilisateurs potentiels de la voie d'eau.

Christel Job

Le stand OPVN - PBV - VNF lors du salon SITL 2006, à Paris. © OPVN

Du 18 au 20 octobre 2005

Salon Transport & Logistics à Anvers

L'Office de Promotion des Voies Navigables a participé, avec les ports de Liège, d'Anvers et de Gand, au salon professionnel Transport & Logistics, à l'Antwerp Expo. À travers l'OPVN, les ports de Namur, de Charleroi, du Centre et de l'Ouest étaient également représentés.

À l'honneur cette année : les activités portuaires, avec les possibilités d'implantation le long des voies navigables, les services logistiques offerts sur les zones portuaires, les avantages et caractéristiques du transport fluvial, les perspectives de développement du transport de conteneurs par voie navigable, etc. Un cocktail clôturait la soirée du 18 octobre, permettant aux nombreux invités, usagers des ports autonomes wallons et des ports de mer que sont Anvers et Gand, de nouer de fructueux contacts.

Christel Job

Les 250 participants au colloque sur le développement du transport fluvial de conteneurs en Wallonie. © OPVN

La Wallonie se met aux conteneurs !

Le 22 novembre 2005, au Centre Mercury de Wandre, l'Office de Promotion des Voies Navigables a organisé, avec le soutien du Lloyd, un colloque axé sur le développement du transport fluvial de conteneurs en Wallonie.*

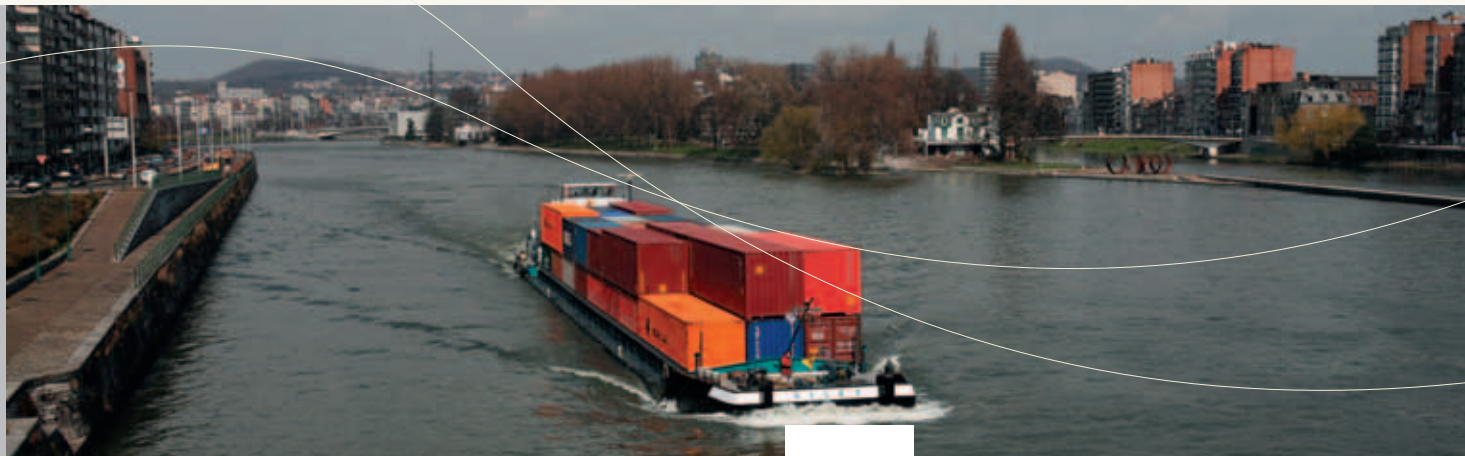
Quelque 250 professionnels du secteur ont répondu à cette invitation, parmi lesquels de nombreux opérateurs et logisticiens anversois !
Léon Orban, directeur de l'OPVN, a présenté une étude interne consacrée au sujet du jour et démontrant le rôle majeur que la voie d'eau est appelée à jouer dans la problématique de l'accès au port d'Anvers, analysant les différents projets de terminaux fluviaux en Wallonie et leur potentiel, mettant en évidence la compétitivité du transport fluvial, etc. (cf. article p. 34)

Le conteneur et la voie d'eau, transport d'avenir !

Les différents orateurs ont abondé dans ce sens. John Kerkhof a pris la parole au nom d'Alfaport Antwerpen**. Vu la croissance continue et considérable du nombre de conteneurs traités au port d'Anvers, la mobilité y devient une réelle préoccupation. Pour éviter, à moyen terme, une congestion totale des accès au port, des mesures organisationnelles doivent impérativement être mises en œuvre. Parmi celles-ci : le délestage de volumes importants d'un quai portuaire vers un terminal situé en Wallonie, par le biais de navettes fluviales de conteneurs. La livraison finale par la route, jusqu'à l'adresse du client, se faisant, dès lors, au départ de ce terminal wallon. Les terminaux flamands pouvant difficilement absorber tout le trafic supplémentaire prévu à Anvers, Alfaport Antwerpen se réjouit du développement des terminaux et des plate-formes multimodales wallonnes.

Mandaté par le port autonome de Charleroi, Didier Marique a décrit les atouts du Centre logistique de Charleroi (CLC) et de son terminal fluvial. Accessible à trois modes de transport — eau, rail et route —, il est doté d'une superficie de 40 000 mètres carrés, de 80 mètres de quai, d'un pont portique de manutention des conteneurs, etc.
Actuellement, 20 millions d'euros ont été investis pour le développement de ce terminal trimodal, qui prévoit, d'ores et déjà, l'aménagement d'une zone d'extension économique de 20 hectares, zone dite « Lumat », et d'une zone de 7 hectares, située derrière la zone du terminal fluvial.

La navette fluviale de conteneurs entre Liège et Anvers. © OPVN



Nicolas Limbioul a ensuite présenté le terminal de Renory et sa navette fluviale.
Depuis trois ans, la société TFC (Transport fluvial de conteneurs - Groupe Portier Industries) propose au départ de Renory (amont de Liège) une liaison fluviale régulière de transport de conteneurs entre Liège et le port d'Anvers. C'est la première et actuellement la seule liaison de ce type en Wallonie ! Les quantités expédiées par le biais des navettes en service sont passées de 4 500 EVP en 2003 à environ 18 000 EVP en 2005, ce qui représente près de 160 000 tonnes de marchandises. Avec une arrivée et un départ quotidiens, ce service offre à tous les utilisateurs de conteneurs maritimes, une alternative de transport fiable, économique et écologique entre la région liégeoise et le port d'Anvers.
Deux utilisateurs de ce service fluvial ont ensuite fait part de leur expérience respective. Quels meilleurs porte-parole pour attester de la qualité et de la fiabilité de la ligne Renory – Anvers !

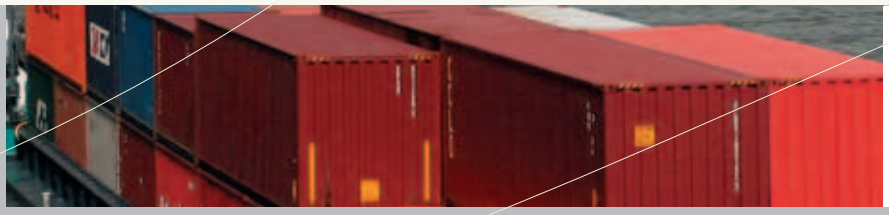
Des témoignages concrets

La société Marine Power, qui s'est tournée, en avril 2004, vers le mode fluvial suite aux travaux sur le ring d'Anvers, a livré son expérience de la multimodalité. Après des essais concluants, elle est tout naturellement passée à des expéditions régulières de conteneurs par la voie d'eau, qui aujourd'hui totalisent 95% de ses importations. Bien que les travaux routiers à Anvers soient aujourd'hui terminés, l'entreprise verviétoise ne compte pas retourner à la route : la solution multimodale lui permet un gain de 2 à 8% sur le coût du transport et plus de flexibilité.

De son côté, la société Corman, active dans l'agroalimentaire, a, elle aussi, misé sur le transport fluvial et la chaîne multimodale entre Liège et Anvers. Un choix fondé sur trois arguments : souplesse, respect de l'environnement et, surtout, garantie de fiabilité pour ses expéditions. Un choix ancré dans le long terme, pour justifier l'implantation actuelle de l'entreprise, particulièrement attachée à son site de Goé (région verviétoise).
Autant d'expériences instructives, qui plaident en faveur du développement du transport fluvial de conteneurs en Wallonie. Et une journée qui aura suscité de nombreux contacts entre les différents acteurs de la voie d'eau réunis à cette occasion : entreprises, prestataires logistiques, opérateurs anversois, ports, gestionnaires de terminaux, etc.

Christel Job

(*) Journal anversois spécialisé dans les transports et la logistique.
(**) Cette fédération défend les intérêts socio-économiques des entreprises affiliées aux associations professionnelles membres (associations professionnelles des agents maritimes, des expéditeurs, des arrimeurs, des manutentionnaires de marchandises et des armateurs belges), dans le domaine de la logistique et des activités portuaires.



La Région wallonne vous simplifie la voie d'eau !

En Région wallonne, déclarer son voyage reste obligatoire. Mais cela ne coûte plus rien… Une mesure qui devrait encourager le transport fluvial, puisqu'elle représente, pour le secteur, une économie annuelle de près de cinq millions d'euros !

Depuis le 7 mars 2006, les droits de navigation ont été annulés en Région wallonne. Cette mesure, qui représente un effort extrêmement important, était souhaitée depuis longtemps par les acteurs du secteur fluvial. Elle implique, en effet, pour ceux-ci une économie annuelle de près de cinq millions d'euros, ce qui contribue à rendre la voie d'eau plus compétitive et qui devrait, comme l'espèrent les services du Gouvernement wallon, entraîner des effets bénéfiques directs sur le transport fluvial. En outre, cette mesure s'accompagne d'un allègement significatif des contraintes administratives imposées jusqu'alors aux bateliers. L'objectif : leur offrir le meilleur service possible.

Frais de transport diminués, transport fluvial encouragé !

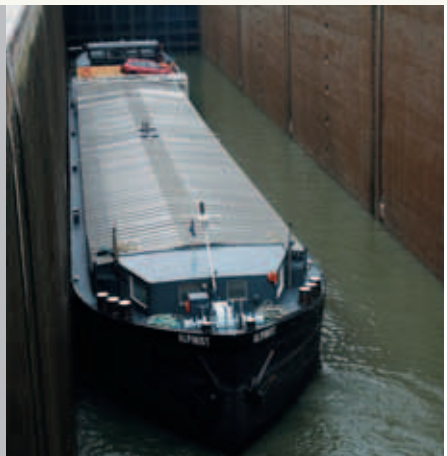
Précédemment, pour obtenir le permis de circulation, le batelier devait présenter au percepteur des droits de navigation une série de documents. Cette procédure impliquait, entre autres, un déplacement physique vers le bureau de perception, en toutes circonstances, quel que soit le temps ! Dorénavant, les déclarations peuvent se faire par téléphone ou par mariphone. Mais l'obligation de communiquer les renseignements subsiste. Elle permet de délivrer le permis de circulation, qui reste obligatoire pour tout bateau, qu'il soit destiné au transport de marchandises, de personnes, à la plaisance ou pour tout autre usage de la voie navigable.

Le bilan, après quelques mois de pratique

Les premières semaines ont donné lieu à diverses hésitations : changement de règles, d'outils, d'habitudes. Pour les anciens percepteurs des droits de navigation, aussi bien que pour les bateliers, la transition n'est pas toujours facile. Mais des ajustements se mettent graduellement en place, et la situation se normalise. Malgré l'importance des modifications apportées au cœur même du système de gestion des voies navigables, on peut avancer que le changement s'est déroulé avec succès.
La Direction générale des Voies hydrauliques est à la disposition des professionnels et du public pour leur fournir tous les renseignements pratiques concernant ces mesures, dont on peut trouver tous les détails sur le site internet, à l'adresse suivante : *http://voies-hydrauliques.wallonie.be/xsl/nav/utilvoie.html#droits*.

ir Pascal Moens
Directeur a.i.
Direction de la Coordination
de la Direction générale des Voies hydrauliques

Entrée sur le réseau wallon des voies navigables par l'écluse de Lanaye. © OPVN



Le Service wallon d'Information fluviale (SWIF)

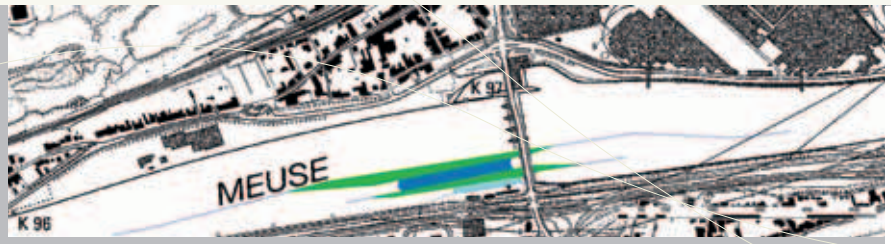
La fin de l'année 2005 a vu la publication d'une directive européenne visant le développement et l'harmonisation des services d'information fluviale (SIF).*
La Région wallonne y travaille déjà.

Qu'est-ce que cela signifie concrètement ? Que les états membres ont moins de trois ans pour mettre en œuvre quatre types de services. La fourniture des données de navigation sous forme standardisée et électronique. La mise à disposition de cartes de navigation électroniques pour les voies de gabarit de 2 000 tonnes et plus. La mise en place de déclarations de voyage électroniques et la transmission de ces données vers les gestionnaires voisins. Enfin, la standardisation des avis à la batellerie. Et en Région wallonne, où en est-on ? Les standards à appliquer n'ont pas encore été officiellement approuvés par le comité technique. Mais on travaille déjà à la mise en œuvre de cette directive européenne. En effet, des études sur les cartes de navigation ont débuté, et les avis à la batellerie seront standardisés avant la fin 2006. En outre, en ce qui concerne la déclaration de voyage électronique, une interface Web sera prochainement sur le site internet des Voies hydrauliques. Elle permettra à un batelier ou à une entreprise de déclarer son voyage avant de le commencer. Ces données seront alors directement disponibles chez le préposé, qui les validera au passage du bateau. De même, une fois validées, elles seront transmises au gestionnaire voisin pour annoncer l'arrivée du bateau sur son réseau.

(*) Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires.

ir Pascal Moens
Directeur a.i.
Direction
de la Coordination
de la Direction générale
des Voies hydrauliques

Localisation de la nouvelle écluse d'Ivoz-Ramet. © MET-D.233



Flémalle - Ivoz-Ramet

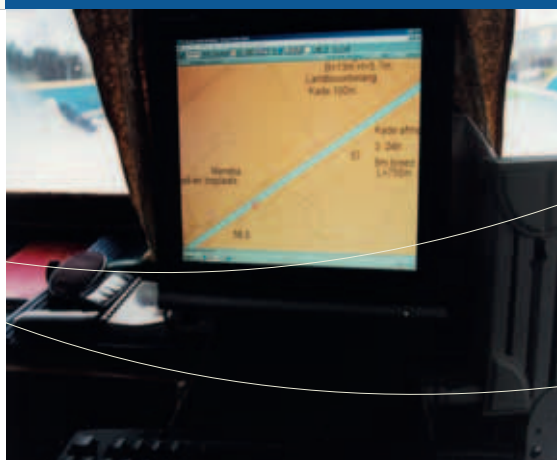
Une écluse de 225 m de long et 25 m de large en 2014 !

La Région wallonne a obtenu l'aide de l'Union européenne dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport - RTE-T - pour procéder aux études préalables à la construction d'une nouvelle écluse de grand gabarit à Ivoz-Ramet.

En effet, cette écluse constitue un point de passage important sur le corridor fluvial transeuropéen Meuse/Rhin - Main - Danube. Les études ont d'ores et déjà débuté. Elles concernent les aspects hydraulique, environnemental, socio-économique, de génie civil et d'équipement électromécanique de l'ouvrage, et devraient s'achever pour la fin de l'année 2008.

ir Stéphane Barlet
Direction des Voies hydrauliques
de Liège

Carte de navigation électronique. © OPVN



A la confluence du développement économique et touristique

15 zones industrielles, 9 zones portuaires, 5 ports publics… Près de 8 kilomètres de quais et 161 hectares de terrains industriels disponibles pour les utilisateurs de la voie navigable et autres candidats investisseurs. Une formule de contrat de concession de longue durée et d'aide aux investisseurs industriels très attractive.

Le port autonome de Namur - organisme d'intérêt public constitué par l'association de la Région wallonne, de la Province de Namur, de la Ville de Namur, de la Ville d'Andenne, de la Commune de Floreffe et du Bureau économique de la Province de Namur (BEP « expansion ») - gère, aménage et équipe des zones portuaires et des zones industrielles qui lui appartiennent ou qui lui ont été confiées par les associés. Sa mission : mettre ces zones à la disposition de candidats investisseurs, de préférence utilisateurs de la voie navigable, par l'octroi d'une concession de longue durée ou d'une autorisation.

Au carrefour du réseau européen de voies navigables

Situées le long de la Meuse et de la Sambre sur le territoire de la province de Namur, les zones portuaires gérées par le PAN s'étendent sur 161 hectares et sur une longueur cumulée de près de 8 kilomètres de quais. Toutes se trouvent à moins de 10 kilomètres d'un embranchement autoroutier. Ainsi situées au carrefour du réseau européen de voies navigables reliant la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, elles bénéficient d'un accès aisé vers les grands ports européens. De plus, l'existence de la liaison Rhin - Main - Danube permet aux bateaux naviguant sur le réseau ouest-européen de rejoindre l'est de l'Europe. Les ports situés le long de la Meuse, en aval de Namur, sont accessibles aux bateaux de 2 000 tonnes et aux convois poussés. Quant à ceux situés le long de la Sambre et le long de la Meuse en amont de Namur, ils sont accessibles aux bateaux de 1 350 tonnes.

Des perspectives concrètes

66,7 hectares sont encore disponibles pour accueillir de nouveaux investisseurs. Au total, près de 21 % des surfaces concédées sont actuellement affectées à des activités liées au transport fluvial, tandis que les 79 % restant concernent des activités industrielles, artisanales, de transport et commerciales.

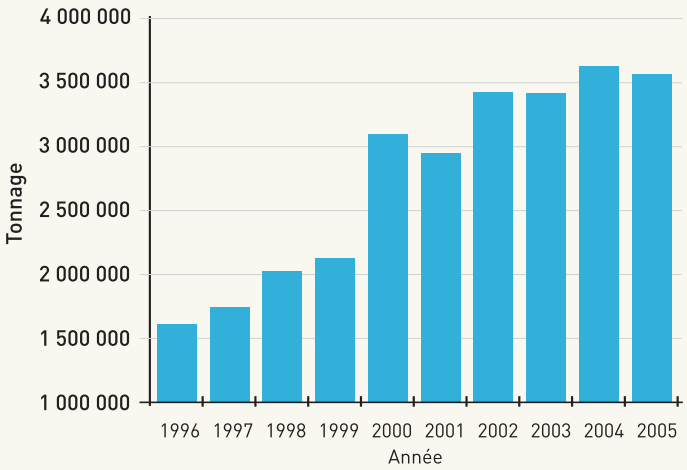
Plusieurs ports et zones portuaires sont en cours de création, d'extension ou d'équipement. Ils seront mis à la disposition des candidats utilisateurs de la voie navigable ou des investisseurs industriels au cours des prochaines années.

Un projet d'implantation d'un terminal fluvial de transport combiné à Sambreville, en bord de Sambre, est en cours de réalisation. Ainsi, les usines importantes qui se trouvent à proximité immédiate de ce site pourront tirer parti de ce terminal à conteneurs.

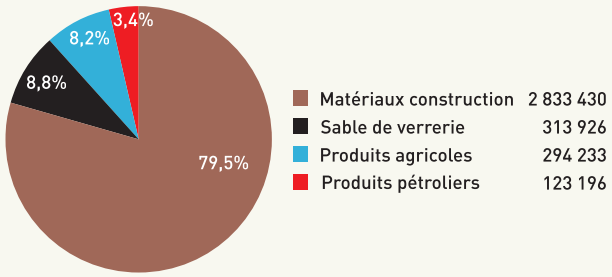
Chargement de dolomies à Marche-les-Dames. © MET-D.434

Aménagement d'une nouvelle zone portuaire à Andenne. © MET-D.434

Evolution du trafic fluvial du PAN



Répartition du trafic fluvial du PAN par catégorie de marchandises pour l'année 2005



Tourisme fluvial : des efforts récompensés

Le port autonome de Namur a créé et gère trois ports de plaisance et un relais nautique (cf. encadré). Les premiers permettent l'accueil des bateaux pour un stationnement de plusieurs jours ou en permanence : sanitaires complets, capitainerie, gardiennage des bateaux, possibilité de ravitaillement, de réparations, voire d'hivernage. Quant aux relais nautiques, ils permettent le mouillage des bateaux pour quelques jours et mettent à la disposition des plaisanciers les raccordements en eau et en électricité, des sanitaires et un parking.
Dotée d'un site historique d'exception, la Citadelle, la Ville de Namur considère le tourisme fluvial comme un axe important de son offre touristique. Ainsi, les efforts du port autonome de Namur en cette matière ont été récompensés par l'octroi du prix de la fondation Francis Laloux, un prix qui récompense toute personne ou organisme apportant, par son action, une plus-value sportive, culturelle, historique ou touristique à la région namuroise.

Les ports de plaisance et relais nautiques du PAN

- Le port de plaisance Henri Hallet
Situé dans le centre-ville, au pied de la Citadelle et du Casino, il permet de courts séjours touristiques et gastronomiques.
- Le port de plaisance d'Amée
En amont de la ville, au bord d'un parc équipé d'infrastructures de détente et sportives, idéales pour les séjours prolongés.
- Le port de plaisance de Beez
À l'aval de la ville, à proximité de rochers classés, il autorise les longs séjours et l'hivernage.
- Le relais nautique de Lives
Situé entre Namur et Andenne, il accueille les plaisanciers pour de courts séjours.

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

le port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) par son directeur Alain Lefebvre

2005 : une année record !

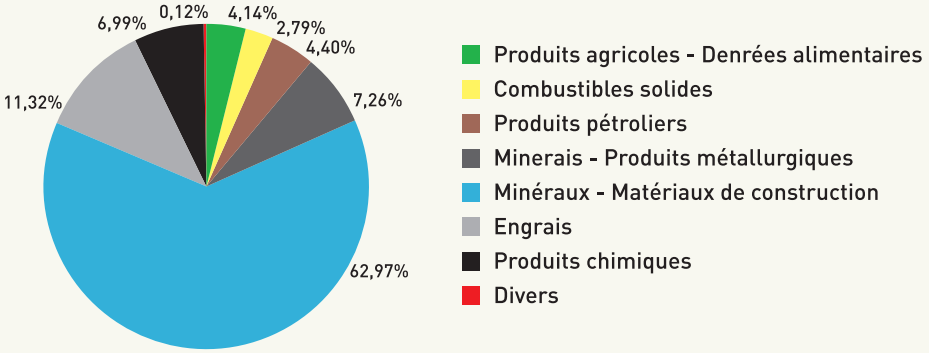
Un résultat historique, de nombreux projets en développement, un colloque international… Une année bien remplie pour le PACO !

Le port autonome du Centre et de l'Ouest dispose, entre autres, de 50 zones portuaires, de 20 kilomètres de quais et de 5 darses. Les ports situés le long du canal du Centre, du canal Nimy-Blaton-Péronnes, du canal Charleroi-Bruxelles, ainsi que le long de l'Escaut, sont accessibles aux bateaux de 1 350 tonnes. Quant aux ports situés le long du canal Blaton-Ath et le long de la Dendre, ils peuvent accueillir des bateaux de maximum 300 tonnes.

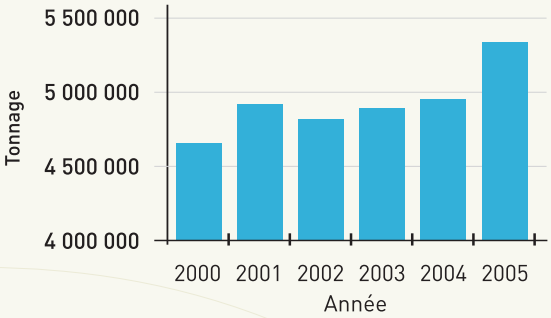
Une croissance de 7 %

Le PACO a connu une très belle croissance durant l'année 2005, principalement due à l'apport de la darse sud de Ghlin et au bassin carrier du Tournaisis. Le tonnage transbordé a augmenté de 7 % pour atteindre le chiffre record de 5 302 662 tonnes. Une progression pourtant entravée par la diminution de l'activité de la société BASF, à Feluy, et par des pertes de tonnages importantes chez Duferco à La Louvière et chez HOLCIM à Mons. L'année 2005 a également vu se concrétiser le projet KEMIRA à Saint-Ghislain : la mise en place d'un auvent avec volets rabattables pour favoriser le chargement d'engrais par temps de pluie.

Répartition du trafic fluvial du PACO par catégorie de marchandises pour l'année 2005



Evolution du trafic fluvial du PACO



© OPVN

Construction d'un auvent protégeant les marchandises transbordées des intempéries. © MET-D.434

le port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) par son directeur Alain Lefebvre

Des projets, le PACO n'en manque pas !

Les projets de modification des plans de secteur à Pecq et à Vaulx, le long de l'Escaut, entrent en phase finale, avec l'élaboration des cahiers de charges urbanistique et environnemental.

Par ailleurs, en 2005, 10,3 hectares ont été acquis à Seneffe le long du canal Charleroi- Bruxelles, en concertation avec le cabinet du ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, la direction des Voies hydrauliques de Charleroi et le Comité d'acquisition d'immeubles. Dotée de 2 halls d'une superficie totale de 14 000 mètres carrés, cette zone est raccordée au chemin de fer. Le PACO envisage, avec le concessionnaire, d'y implanter une activité de transbordement et de stockage de produits agricoles. Elle répondra aux normes environnementales les plus sévères et aux conditions d'agrément belges et européennes.

Autre projet, celui de « Garocentre », qui a été retenu comme prioritaire dans le cadre du « Plan Marshall » du Gouvernement wallon, au même titre que celui de Vaulx (Tournai).

Le PACO envisage aussi la création d'un nouveau port à Antoing (Bruyelle), afin de raccorder à la voie d'eau un nouveau bassin carrier — l'un des plus grand d'Europe — situé en rive gauche de l'Escaut. Dès que le canal Pommerœul-Condé aura été désenvasé, les bateaux de la classe Va pourront atteindre La Louvière, moyennant une adaptation de l'écluse d'Obourg. En effet, l'ascenseur de Strépy et les écluses d'Havré (NDLR : canal du Centre) le permettent déjà, comme celles de Pommerœul et d'Hensies (NDLR : canal Pommerœul-Condé) et celles de Kain et d'Hérinnes (NDLR : haut Escaut). Ces projets devraient avoir un impact énorme en matière d'activités fluviales. D'autant que le canal Seine-Nord Europe se profile à l'horizon. À cet égard, on soulignera le succès du colloque « Le canal Seine-Nord Europe, ses infrastructures, ses opportunités pour le développement portuaire maritime et intérieur », organisé par le PACO le 2 décembre 2005 à Tournai.

En conclusion, l'année 2005 a été bien remplie et s'inscrit parfaitement dans l'évolution attendue du transport fluvial. Évolution qui implique de trouver, dès maintenant, des solutions pour pallier un manque probable, dans les prochaines années, de certaines catégories de bateau et de personnel navigant qualifié.

Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO)
Château Gilson — Rue de Bouvy 11, B-7100 La Louvière
Tél. : +32 (0) 64 23 67 00
Fax : +32 (0) 64 22 84 98
Mél : paco.scrl@skynet.be
http://www.le-paco.com

Les participants au colloque du PACO, le 2 décembre 2005. © MET-D.434

Zone portuaire de Manage, le long du canal du Centre. © MET-D.434

le port autonome de Charleroi (PAC)
par son directeur Dirk De Smet

Polyvalence et modernité

L'année 2005 a été marquée par la construction de la nouvelle darse de Farciennes et par le retour du transport fluvial en tant que premier mode de transport sur le territoire du PAC.

La mobilité durable, réaliste et concrète : un thème qui tient tout particulièrement à cœur aux dirigeants d'un port qui a doublé son tonnage en 10 ans, pour afficher fièrement un résultat de près de 6 millions de tonnes en 2005. La multimodalité du domaine portuaire et l'intérêt croissant du monde de l'entreprise pour la voie d'eau sont autant d'atouts valorisés au quotidien. Le transport fluvial, premier mode de transport en 2005, remporte, en effet, tous les suffrages sur ses divers avantages que sont l'économie de stockage, le moindre coût, le respect de l'environnement et une fiabilité à toute épreuve.

De nombreuses possibilités

Le PAC assure la gestion de 460 ha de terrains le long de 30 kilomètres de voie d'eau, répartis sur la Sambre et l'entrée du Canal Charleroi-Bruxelles. 70% de ces terrains sont actuellement exploités par plus de 80 entreprises bénéficiant de sites de qualité à un prix attractif. L'installation du pôle Inox du groupe ARCELOR à Charleroi complète le tableau d'un organisme de développement économique, qui compte tirer vers l'excellence son centre logistique déployé autour d'une plate-forme enfin trimodale. Avec près de 20 000 conteneurs manipulés en 2005 et une ambition de 25 000 conteneurs en 2006, Charleroi renforce chaque jour sa position à ce niveau.

La présence du pôle mondial de l'Inox sur le domaine du PAC implique aussi une responsabilité que le Port se doit d'assumer, tant au niveau du raccordement de l'entreprise à la voie d'eau que de toute activité située en amont et en aval de celle-ci.

A cet effet, une darse flambant neuve, inaugurée fin 2005, vient de rendre la zone portuaire du « Dria » accessible à la voie d'eau — tout au profit du transport par bateau. Cette nouvelle infrastructure, conjuguée aux travaux d'aménagement en cours ou programmés à Farciennes, permettra, à court terme, de disposer de 80 ha de terrains parfaitement aménagés et raccordés à la voie d'eau immédiatement en aval du site « Carinox ».

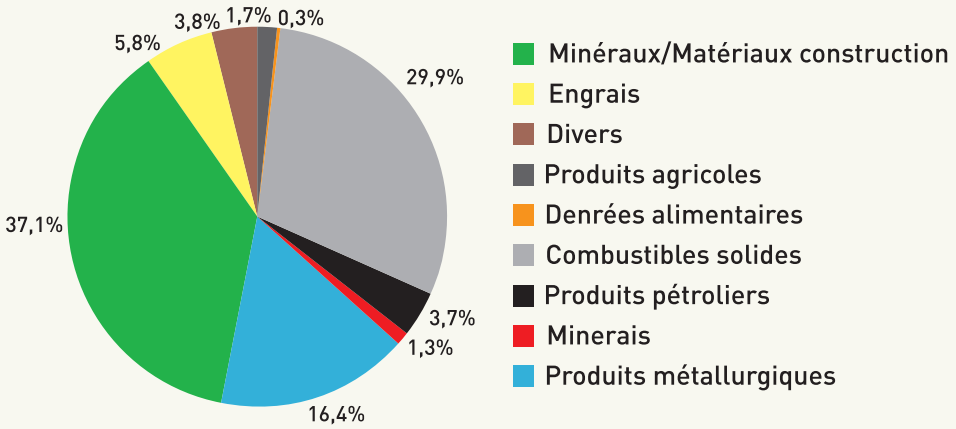
Quelques dossiers en cours

Parmi les dossiers en cours : la poursuite des travaux d'aménagement de la plate-forme multimodale, sur laquelle l'opérateur TRW réalise des chiffres d'exploitation en augmentation constante. Mais aussi, l'aménagement des zones portuaires du « Dria » et du « Grand Banc » à Farciennes, dans le cadre du « Plan Marshall ».
Ou, encore, la poursuite des travaux d'aménagement des terrains portuaires, qui ont pour but de mettre à disposition des concessionnaires des infrastructures les plus performantes possibles. Ou, enfin, la finalisation du projet « Sedisol » avec nos partenaires de la SPAQuE et d'Ecoterres, qui devrait permettre de solutionner le problème des boues de dragage.

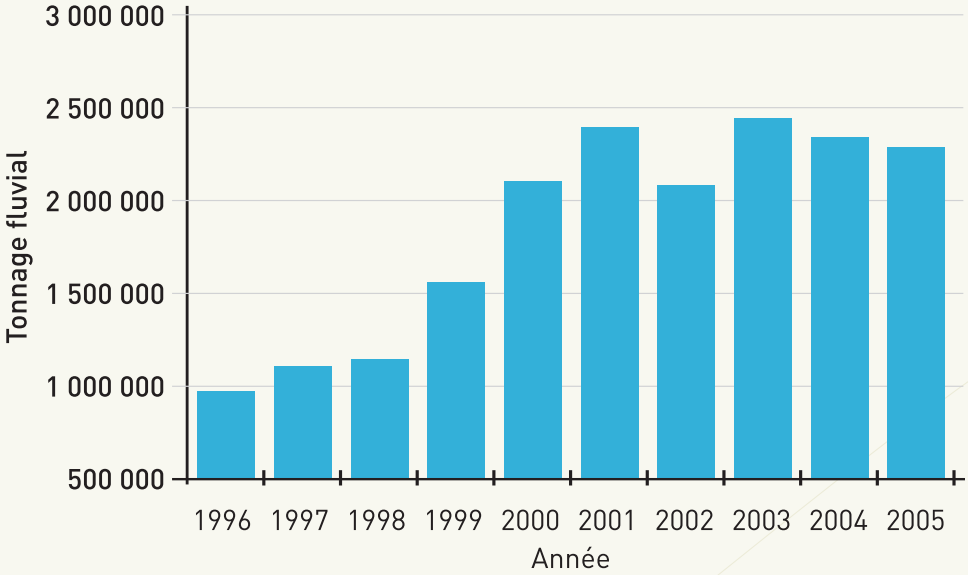
La plate-forme multimodale de Châtelet. © MET-D.434

le port autonome de Charleroi (PAC) par son directeur Dirk De Smet

Répartition du trafic fluvial du PAC par catégorie de marchandises pour l'année 2005



Evolution du trafic fluvial du PAC



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

La nouvelle darse de Farciennes. © MET-D.434

Les installations portuaires des usines Carlam-Carinox (Groupe Arcelor). © MET-D.434

le port autonome de Liège (PAL)
par son directeur général f.f.
Émile-Louis Bertrand

Le port de Liège maintient le cap !

Malgré la fermeture du haut-fourneau de Seraing (groupe ARCELOR), le port de Liège enregistre, en 2005, des résultats équivalents à ceux de l'année 2003.

Le port autonome de Liège, créé en 1937, gère 29 ports publics échelonnés le long de la Meuse et du canal Albert en province de Liège (cf. encadré). Parmi ses infrastructures : le terminal à conteneurs de Renory (à l'amont de Liège). D'une superficie de 2,5 hectares, il offre tous les services logistiques liés à la manutention, au stockage, à la réparation, au nettoyage, à la fumigation et au traitement des conteneurs. Ce terminal trimodal est relié, six fois par semaine, au port d'Anvers par des navettes fluviales d'une capacité d'emport de 54 EVP chacune. Le port de Liège est accessible aux caboteurs fluvio-maritimes jaugeant jusqu'à 2 500 tonnes et aux convois poussés de deux barges (4 500 tonnes). Il bénéficie de lignes régulières de Short Sea Shipping, notamment vers le Royaume-Uni.

Bilan 2005 pour le PAL

Au second semestre 2005, le port de Liège a enregistré une chute de son trafic fluvial due au démantèlement de la sidérurgie à chaud. De 15,19 millions de tonnes en 2004, les chiffres sont passés à 14,23 millions de tonnes en 2005 (cf. graphique 1). Le trafic global, tous modes de transport confondus — eau, rail, route — a, pour sa part, subi une perte de 7 %, passant de 21,59 millions de tonnes en 2004 à 20,06 millions de tonnes en 2005. En ce qui concerne les marchandises transportées, les chiffres montrent, par rapport à 2004, une forte diminution des minerais (- 24 %) et des produits métallurgiques (- 11 %), mais une hausse des matériaux de construction (+ 8 %) et des produits chimiques (+ 7 %).

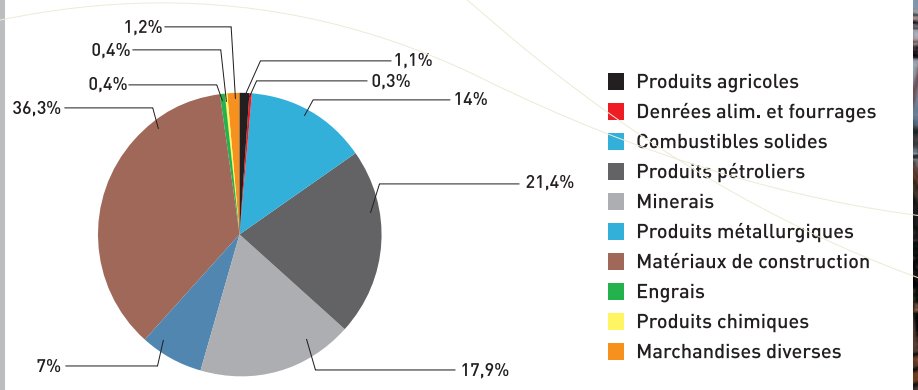
À noter également : une hausse considérable des marchandises transportées par conteneurs, avec 57 000 tonnes de plus qu'en 2004 (+ 51 %). Ainsi, en 2005, un peu plus de 14 000 conteneurs ont utilisé la navette fluviale Liège – Anvers – Liège (cf. graphique 2). Malgré un contexte socio-économique difficile, les chiffres enregistrés par le port de Liège en 2005, bien qu'inférieurs à ceux de 2004, restent confortables et devraient lui permettre de conserver sa deuxième place européenne des ports intérieurs.

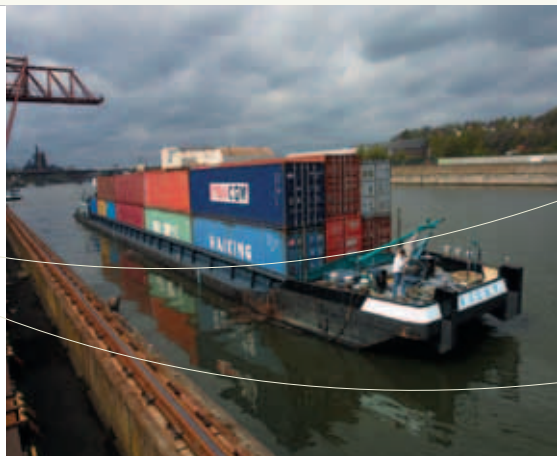
Liège Trilogiport : un véritable « village logistique » au cœur de l'Europe !

Pour répondre à la pénurie de terrains portuaires et pour assurer son propre développement dans les années à venir, le port autonome de Liège s'est vu confier par la Région wallonne une zone exceptionnelle de 100 hectares située le long du canal Albert, à Hermalle-sous-Argenteau. Et, début 2006, le port de Liège, le port d'Anvers et la SPI + (Intercommunale de développement économique de la province de Liège) décidaient de conjuguer leurs forces en annonçant la signature d'un accord pour la création d'un Groupement d'intérêt économique (GIE). Sa mission : promouvoir la future et vaste plate-forme multimodale baptisée « Liège Trilogiport ».

Comme son nom l'indique, Liège Trilogiport présente trois atouts : trois accès à la mer (Anvers, Rotterdam et Dunkerque) ; trois modes de transport (eau, rail et route) ; et trois marchés européens transfrontaliers (France, Pays-Bas et Allemagne).
Son objectif principal sera d'attirer des entreprises utilisatrices de la voie d'eau et des grands centres de distribution européens présentant une activité à haute valeur ajoutée et génératrice de nombreux emplois nouveaux.

Répartition du trafic fluvial du PAL par catégorie de marchandises pour l'année 2005





Transport fluvial de conteneurs - le terminal de Renory. © OPVN

le port autonome de Liège (PAL) par son directeur général f.f. Émile-Louis Bertrand

Entièrement dédiée à la logistique et dotée d'un quai de 1 850 mètres le long du canal Albert, directement connecté à la Meuse, la plate-forme multimodale de Liège Trilogiport sera également équipée d'un terminal à conteneurs d'une quinzaine d'hectares. Elle permettra le transfert de conteneurs grâce à des engins de manutention adaptés, de l'eau vers la route, de l'eau vers le rail ou de l'eau vers un espace de stockage capable d'accueillir 4 000 conteneurs. Grâce à cet important projet, le port autonome de Liège pourra, encore à l'avenir, accueillir de nouvelles entreprises et conforter la progression de son trafic fluvial, tout en assurant le développement économique durable de la région liégeoise. Véritable « village logistique » au cœur de l'Europe, Liège Trilogiport constitue l'une des premières actions liégeoises en matière de redéploiement économique.

8 millions d'euros d'investissements à réaliser !

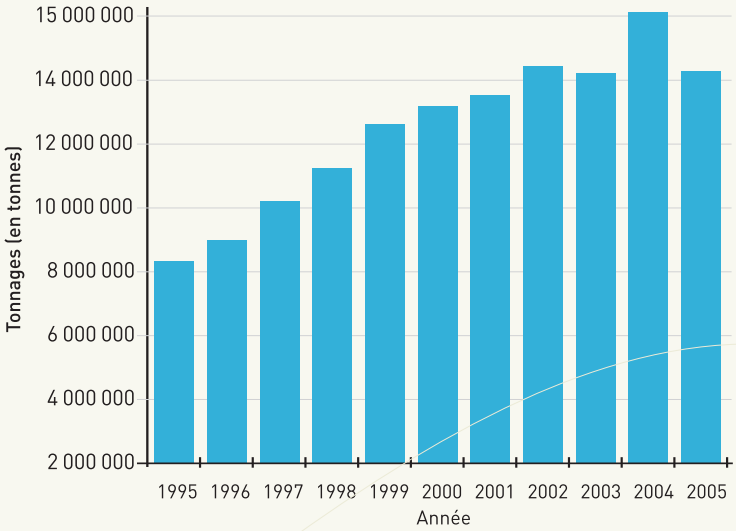
Outre cet important projet, le port autonome de Liège prévoit d'autres aménagements sur divers sites d'ici 2007. L'aménagement et l'équipement d'une zone portuaire de 6,6 hectares à Loën. L'aménagement et l'équipement d'une zone portuaire de 5,3 hectares à Visé. L'aménagement, au port de Monsin, d'arrière zones aux darses nord et sud, ainsi qu'au quai en Meuse, avec le bétonnage d'environ 22 400 mètres carrés de dalles. Des travaux d'approfondissement de la zone d'accostage à Sclessin, avec la stabilisation du mur de quai permettant l'accostage de plus gros bateaux. Et, enfin, le développement du port de Statte pour approvisionner en blé la future unité wanzoise de biocarburants. Au total, ces travaux représentent un investissement global d'environ 8 millions d'euros.

Port autonome de Liège (PAL)
Quai de Maestricht, 14, B-4000 Liège
Tél. : +32 (0)4 232 97 97
Fax : +32 (0)4 223 11 09
Mél : portdeliege@skynet.be
http://www.liege.port-autonome.be

Le port de Liège, c'est notamment :

- *26 km de quais ;*
- *360 ha de terrains portuaires ;*
- *une darse couverte (1 ha) ;*
- *un quai roulier (roll-on / roll-off) ;*
- *cuves de stockage pour produits pétroliers (200 000 m3) ;*
- *65 magasins de stockage pour un total de 15 hectares couverts ;*
- *silos à grains d'une capacité totale de 50 000 m3.*

1 Evolution du trafic fluvial du PAL



2 Evolution du nombre d'EVP (équivalent vingt pieds) transportés entre Liège et Anvers

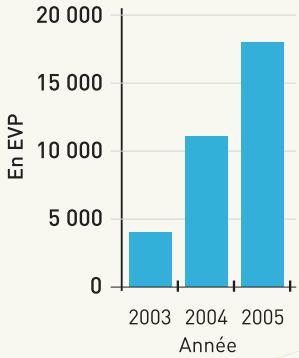
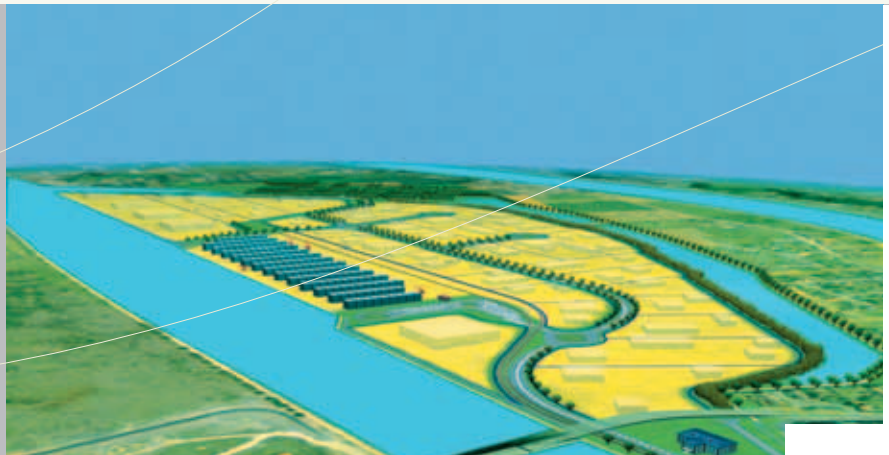


Image virtuelle de Liège Trilogiport. © Co-toon



Zone d'implantation de Liège Trilogiport. © MET-D.434

Pôles de compétitivité pour la Wallonie

Positionner le transport et la logistique comme pôle de développement prioritaire de la Wallonie et placer la Région sur l'échiquier européen et mondial du secteur. Tel est l'objectif du Cluster Transport & Logistique Wallonie-Belgium.

Sa mission : fédérer les initiatives locales et regrouper les différents acteurs de terrain : entreprises de transport et de logistique, gestionnaires d'infrastructures, acteurs, formateurs. Son champ d'actions : tous les modes de transport : aérien, ferroviaire, fluvial et routier. Il s'appuie sur les Pôles Transport & Logistique de Liège, du Luxembourg et du Hainaut. Membre fondateur du Pôle Transport & Logistique de Liège, l'OPVN participe à de nombreuses activités du Cluster et, notamment, à sa Commission Marketing & Promotion internationale. Et vu son rôle transversal au sein de la Région, l'OPVN défend particulièrement les atouts de la navigation intérieure dans les chaînes de transport multimodales et les activités de logistique. L'OPVN participe activement à plusieurs groupes de travail dont celui ayant créé le Pôle Transport & Logistique du Hainaut. Le transport et la logistique constituent aujourd'hui l'une des cartes à jouer sur la scène nationale et internationale dans le cadre du redéploiement économique wallon. Rien d'étonnant donc à ce que le Plan Marshall pour la Wallonie, élaboré par le Gouvernement wallon et rendu public en septembre 2005, leur réserve une place importante. Ce secteur d'activité pourrait dès lors disposer de moyens budgétaires extraordinaires pour assurer son développement à court terme via un pôle de compétitivité.

Flux de conteneurs en Wallonie

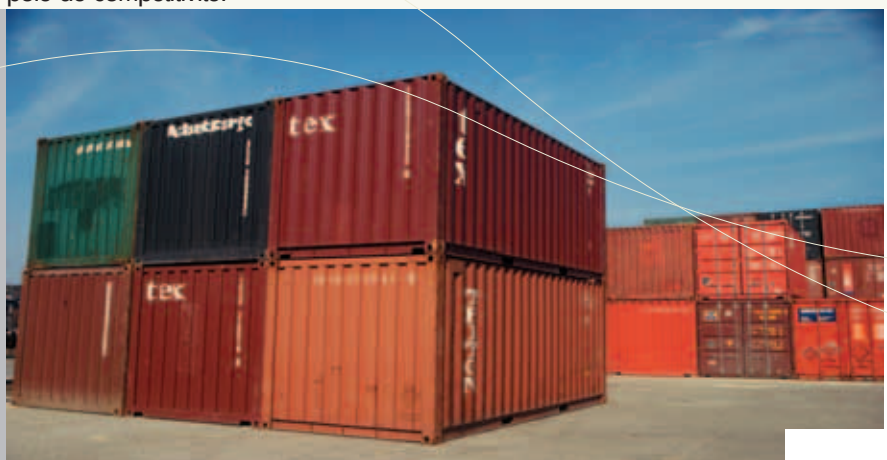
Au printemps 2005, l'OPVN a réalisé auprès des chargeurs wallons une enquête relative à leurs flux de conteneurs.

Les quelque 500 réponses ont été intégrées dans une étude publiée par l'OPVN en novembre 2005*, consacrée au potentiel de développement du transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne. Il s'agissait d'analyser, de la manière la plus complète possible, les terminaux identifiés dans différentes études récentes, d'en préciser le potentiel de développement théorique et de comparer leurs différents modes de transport : route, combiné rail-route et combiné voie navigable-route. Le transport fluvial apparaît comme le seul mode continental permettant d'absorber le développement du trafic de conteneurs maritimes prévu au port d'Anvers. En effet, la route et le rail sont presque saturés, et les quantités manutentionnées devraient doubler endéans les sept prochaines années. La Wallonie est très bien placée pour attirer un flux de plusieurs centaines de milliers d'EVP (équivalent vingt pieds**). Et tous les terminaux envisagés sont économiquement attractifs pour ce type de conteneur, les terminaux liégeois le sont également pour les conteneurs 40 pieds. En outre, plusieurs projets sont attendus : Garocentre (La Louvière), Sambreville et surtout Liège Trilogiport, le long du canal Albert, qui entraînerait la création de quelque 2 000 emplois directs par l'accueil de centres de distribution européens.

Christian Charlier

* Résumé téléchargeable sur : *http://www.opvn.be/doc/potentiel_conteneurs_wallonie.pdf*.

** Les conteneurs maritimes de 20 (1 EVP) et de 40 pieds (2 EVP) de long sont les plus utilisés.



Aqu@tic 3, c'est parti !

Dès 2003, l'OPVN mettait à la disposition de la batellerie wallonne du matériel informatique de pointe. En lançant le programme Aqu@tic, il permettait à une trentaine de bateliers de s'initier aux nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC).

Les bateliers participant au programme ont pu suivre une série de séances de formation à l'utilisation de l'informatique et de l'internet, organisées en partenariat avec l'Institut provincial d'enseignement de promotion sociale de Huy-Waremme. Ces formations, qui ont marqué la deuxième phase (Aqu@tic 2) du programme, se sont achevées en juin 2004. Un budget global d'environ 140 000 euros a été alloué aux phases 1 et 2.

Des bateliers demandeurs

Pourtant, l'année 2005 a montré qu'au sein de la batellerie wallonne subsistait une demande de formation aux NTIC. Traitement de texte, tableurs, programmes de gestion et de comptabilité, archivage, accès au réseau internet et à la messagerie électronique, communication avec les gestionnaires de voies navigables, cartes de navigation électroniques, … La maîtrise de l'outil informatique et de ses applications contribue, déjà aujourd'hui, au succès d'une entreprise de transport. Et elle y contribuera davantage encore dans les prochaines années. L'OPVN l'a bien compris en organisant, pour les bateliers wallons, et en partenariat avec l'IPEPS de Huy-Waremme, une session de formation aux NTIC, suivie d'un cours de gestion informatisée de l'entreprise. Le 18 février 2006, vingt-deux bateliers se sont inscrits à la première formation : "Introduction à l'informatique et nouvelles technologies de l'information et de la communication pour bateliers". Un premier module de 60 périodes, réparties sur 12 matinées de cours, le samedi, et dont les frais d'inscription sont intégralement pris en charge par l'OPVN.

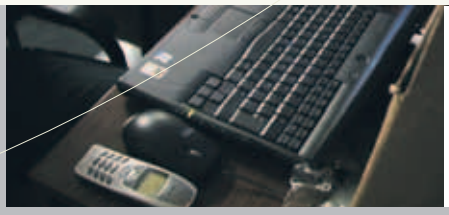
Partenaires au service de la batellerie

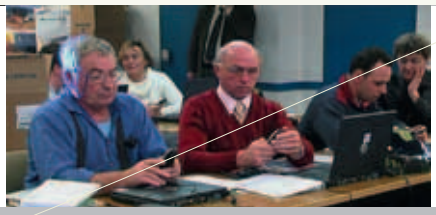
À l'issue de ce module de base, un cours de gestion informatisée sera proposé aux bateliers participants. Organisé grâce au concours du FOREM Formation et pris en charge également par l'OPVN, il pourra débuter dès le mois de juin ou de juillet 2006.
Ce cours repose sur la maîtrise d'un logiciel professionnel de gestion et de calcul de rentabilité d'une entreprise de transport fluvial. Après quelques séances de mise au point et d'introduction, les participants travailleront à bord de leur entreprise sur la base d'un « tutorial » remis par le formateur. Le cours comprendra trois ou quatre demi-journées de formation en groupes, suivies de deux demi-journées de suivi du « tutorial ».

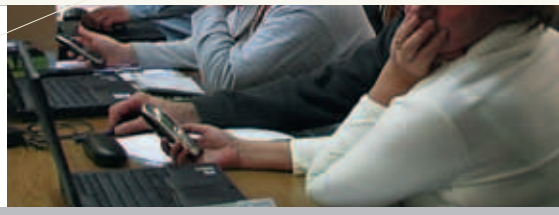
Ces formations complètent l'offre existante liée aux métiers des transports par voie navigable. Comme l'écolage au titre de matelot, puis de capitaine batelier, proposé aux adolescents par le CEFA (Centre d'éducation et de formation en alternance) de l'École polytechnique de Huy. Ou la formation au titre de matelot de navigation intérieure, proposée par le FOREM Formation dès la fin 2003 à des candidats adultes demandeurs d'emploi. Ou, encore, la formation préparatoire à l'examen de capacité professionnelle de transporteur de marchandises par voie navigable nationale et internationale, organisée à l'automne 2005 par le FOREM Formation. On le voit, les filières de formation aux métiers de la batellerie se structurent et s'étoffent en Wallonie. Une évolution absolument nécessaire si l'on veut assurer à ces professions un avenir à long terme dans notre région.

Marc Delaude

Les formations aux NTIC. © OPVN







INE se mobilise pour « NAÏADES »

Après cinq ans d'existence, INE (Inland Navigation Europe), la fédération européenne de promotion du transport par voie navigable, dresse un bilan positif du travail accompli, tandis que la Commission européenne lance un programme d'actions ciblées pour le développement du transport fluvial, à mettre en œuvre d'ici 2013. Un programme souhaité et soutenu par INE dès les débuts de son élaboration …

Créée en 2001 à l'initiative des organismes nationaux de promotion du transport fluvial — l'OPVN pour la Région wallonne, PBV pour la Région flamande, BVB pour les Pays-Bas, VNF pour la France et VIA DONAU pour l'Autriche —, INE s'attache à développer une politique proactive et une stratégie de communication pragmatique, en complément des actions menées par les organismes de promotion nationaux et avec leur collaboration. Ses objectifs : favoriser le transfert modal de marchandises de la route vers la voie d'eau et encourager une croissance des transports durable au niveau européen. Dans ses actions, INE se base, notamment, sur les recommandations exprimées par les institutions européennes. Ainsi, en ce qui concerne les questions liées à la navigation intérieure, INE intervient auprès de celles-ci en tant qu'expert par rapport aux politiques menées ou à mener par l'Europe dans le domaine des transports. Elle répercute aussi la position de ses membres et les avantages du transport par eau auprès du Parlement européen, de la Commission, du Conseil des ministres des Transports, du Comité économique et social, du Comité des régions. Et, le cas échéant, elle apporte son expertise aux organisations internationales chargées des questions de transport : la Conférence européenne des ministres des Transports, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube, etc.

Bilan 2001-2005

En 2001, INE s'était fixé une série de cibles sur lesquelles concentrer ses actions sur une période de cinq ans. L'amélioration des infrastructures des voies navigables dans le cadre des réseaux de transport transeuropéens. La mise en œuvre des services d'information fluviale. Le transfert modal et l'intégration intermodale. Le renforcement de l'image écologique et sûre du transport fluvial. Et, enfin, le développement des échanges d'information et la mise en réseau pour stimuler la prise de conscience des atouts du transport fluvial et la coopération entre les acteurs.

Fin 2005, une série de ces objectifs étaient rencontrés. Notamment grâce à l'action de sensibilisation des institutions européennes et des acteurs européens, menée par INE au travers de publications, de newsletters, de communiqués, de notes de politique générale, du site Web, de colloques, de groupes de travail, etc. Tous ces documents sont d'ailleurs disponibles sur le site d'INE, à l'adresse *www.inlandnavigation.org.*

Navigation sur le Rhin. © OPVN

un programme d'action européen intégré pour le transport par voie navigable

Un socle pour des mesures régionales et nationales

Pour INE, l'année 2005 a aussi été marquée par le suivi accordé au programme d'actions européen pour la promotion du transport par voie navigable, intitulé « NAÏADES »*
(Navigation intérieure : Actions et Développement en Europe).

Élaboré par les services de la Commission européenne, et adopté par celle-ci en janvier 2006, ce document important témoigne de sa volonté de mettre en œuvre, à moyen et à long termes, un plan d'actions coordonné pour le développement du transport par voie navigable. Un programme qui ne pourra se concrétiser sans le concours des États membres, de la profession, de l'industrie et des autres responsables du secteur.
Ce plan repose principalement sur cinq thématiques interdépendantes, qui convergent vers une politique globale de développement du transport par voie navigable. Premier axe de travail : les marchés. En attirer de nouveaux, encourager l'esprit d'entreprise, améliorer le cadre administratif et réglementaire. Deuxième axe : la flotte. Il s'agit, ici, d'améliorer l'efficacité logistique ainsi que les performances du transport par voie navigable en matière d'environnement et de sécurité. Troisième axe : les emplois et les compétences. Attirer la main-d'œuvre et investir dans le capital humain. Quatrième axe : l'image de marque. Promouvoir la navigation intérieure comme un auxiliaire précieux. Mettre en place et étendre un réseau européen pour la promotion et le développement du transport par voie navigable. Suivre, aussi, les tendances et développements sur les marchés des transports par voie navigable. Enfin, cinquième et dernier axe de travail : les infrastructures. Améliorer le réseau multimodal et mettre en place des services d'information fluviale.
Chacun de ces thèmes comprend des recommandations d'actions à réaliser par la Communauté européenne, les États membres et d'autres parties concernées entre 2006 et 2013. Mesures qui seront précisées après délibération au Parlement européen et validation au Conseil des ministres européens des Transports, en juin 2006. Sur cette base, la Commission présentera des propositions législatives et mettra en œuvre les mesures opérationnelles de son ressort.
Très attentive au suivi et à la mise en œuvre du programme « NAÏADES », INE l'a d'ores et déjà inscrit dans ses priorités d'actions pour 2006. Un premier plan d'actions européen sur lequel pourront se baser de nouvelles mesures régionales et nationales, destinées à assurer un développement maximal et harmonieux des transports par eau, partout où cela sera possible.

Marc Delaude

* Dans la mythologie grecque, les naïades étaient les nymphes des eaux douces. Elles régnaient sur les fleuves, les rivières, les sources, les lacs et les marais.

Textes complets téléchargeables à l'adresse *http://europa.eu.int/comm/transport/iw/index_fr.htm*.

Transport fluvial en Wallonie

Rapport d'activités 1995 – 2005 de l'OPVN
Livret format A4, 112 pages quadri. Détails sur la structure de l'OPVN, ses missions, présentation de toutes les actions et réalisations menées sur la période, bilan et évolution du transport fluvial en Wallonie, perspectives d'avenir, etc. Le deuxième volet de cet ouvrage comporte un guide pratique présentant tous les intervenants du secteur des transports par voie navigable en Wallonie (autorités publiques, acteurs privés, associations, etc.). Gratuit.

Carte des voies navigables de la région wallonne (n° 2040)
Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction générale des Voies hydrauliques. Edition 2003. Format A3, quadri. L'outil de base indispensable … Gratuit.

Carte des voies navigables de la région wallonne (n° 2020)
Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction générale des Voies hydrauliques. 3ème édition : juillet 2004. Carte dépliable détaillée du réseau wallon de voies navigables, comprenant toutes les informations techniques relatives aux ouvrages d'art, aux infrastructures, à la classification des voies navigables, aux distances, aux restrictions, … Le verso de la carte localise les zones portuaires et les équipements des 4 ports autonomes wallons. Un outil précis pour les professionnels. PAF : 5 EUR.

Axe fluvial européen Dunkerque – Liège
Carte présentant le réseau belge de voies navigables et celui du Nord-Pas-de-Calais, en mettant l'accent sur la liaison à grand gabarit est-ouest entre Liège et Dunkerque. Présentation des ports situés sur cet axe : Dunkerque, Lille, Tournai / Mons / La Louvière, Charleroi, Namur, Liège. Gratuit.

Cédérom « Water Power »
Excellent outil interactif, présentant de manière didactique et conviviale les voies navigables, le transport fluvial et le transport maritime à courte distance (short sea shipping) en Belgique (français / néerlandais).
Gratuit.

Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne
Livret format 21 x 25 cm, 32 pages quadri, édition novembre 2005. Cette publication constitue un résumé d'une étude menée par l'OPVN au cours de l'année 2005 et présentée lors du colloque du 22 novembre 2005 organisé par l'OPVN à Liège sur le thème du transport fluvial de conteneurs en Wallonie. Gratuit.
Le document est également téléchargeable, au format PDF, sur le site Internet de l'OPVN.

Enquête auprès des chargeurs
Synthèse statistique de l'enquête menée en 2003 par l'OPVN auprès des chargeurs wallons, clients actifs ou potentiels de la voie d'eau, afin de mieux cerner leurs besoins actuels et futurs en matière de transports fluviaux. Ce document est disponible uniquement par téléchargement sur le site Internet de l'OPVN, au format PDF.

Voie d'eau, voie d'or
Film vidéo VHS – PAL, février 2002. Durée 13 min. Produit par l'OPVN, ce film vous dit tout sur les possibilités de transport de marchandises qu'offrent les voies d'eau wallonnes, sur les catégories de bateaux, sur les techniques de transbordement des marchandises, sur les caractéristiques du réseau, etc. Gratuit.

Les voies navigables : « voies d'eau, voies d'or »
Dossiers didactiques sur les voies navigables et le transport fluvial en Wallonie, suppléments au "Journal des enfants" (publication destinée aux élèves des écoles primaires, de 8 à 12 ans) et à "Coup d'œil" (destiné aux élèves des écoles secondaires, de 12 à 16 ans) ; avril 2003, 8 pages quadri sur papier journal. L'outil idéal pour les enseignants qui désirent aborder le sujet des voies navigables et de leurs fonctions avec enfants et adolescents. Gratuit.

Les voies navigables, pour une autre mobilité
Dossier didactique complet sur les voies navigables et le transport fluvial en Wallonie ; format A3, 12 pages quadri. Destiné au grand public et à tout qui veut en savoir plus sur le fonctionnement des ouvrages d'art qui permettent la navigation sur nos fleuves et canaux, sur le rôle des ports intérieurs, sur les atouts du transport fluvial, sur les marchandises transportées par voie navigable, sur l'intermodalité, etc. Gratuit.

Tourisme fluvial en Wallonie

Le tourisme fluvial en Wallonie
Format A3, quadri. Carte localisant sur le réseau wallon de voies navigables les ports de plaisance, les relais et les haltes nautique opérationnels et en projet. Le verso de la carte reprend toutes les coordonnées des ports de plaisance, ainsi qu'une série d'adresses utiles pour le plaisancier. Gratuit.

Navigation de plaisance en Wallonie
Film vidéo VHS – PAL, février 1999 ; rééditions. Durée 30 min. Produit par l'OPVN, ce film s'attarde sur certains aspects du tourisme fluvial sur les voies navigables wallonnes : ports de plaisance, sites naturels, villes historiques, châteaux, curiosités à voir dans les environs immédiats. La Wallonie vue au fil de l'eau … PAF : 5 EUR.

Grand Pavois 2004
Film vidéo VHS – PAL ou DVD, décembre 2004. Durée : 21 min. Reportage sur le Grand Pavois, organisé du 3 au 8 août 2004 en Wallonie, avec comme point d'orgue le rassemblement de nombreux bateaux de plaisance sur le site du Grognon, au confluent de la Meuse et de la Sambre, à Namur.
PAF : 7 EUR.

Croisière Simenon
Film vidéo VHS – PAL, novembre 2003. Durée : 25 min. Produit par l'OPVN, ce film retrace en images le périple réalisé du 2 au 5 septembre 2003, entre Givet et Liège, par le bateau - amiral de l'OPVN suivi d'une cohorte de bateaux de plaisance. Inspirée du voyage que Georges Simenon avait réalisé à bord de son cotre l'Ostrogoth en 1929, la Croisière Simenon 2003 fut l'occasion de descendre tranquillement la vallée de la Meuse et de découvrir à chaque escale ses plus belles villes : Dinant, Namur, Huy et Liège. PAF : 7 EUR.

Pavillon d'or
Film vidéo VHS – PAL, février 2003. Durée : 22 min. Reportage sur les temps forts du Pavillon d'or, organisé lors de l'été 2002 à Thieu, le long du canal du Centre historique.
PAF : 7 EUR.

Transport fluvial en Europe

Water transport – FACTS AND FIGURES
Brochure quadrichromie, langue anglaise, éditée par Inland Navigation Europe, fédération européenne de promotion du transport fluvial. Une série de fiches techniques détaillées expliquent les avantages et les possibilités offerts par le transport fluvial à l'échelle européenne. Gratuit.

Water transport – TRANS-EUROPEAN WATERWAYS
Brochure quadrichromie, langue anglaise, éditée par Inland Navigation Europe, fédération européenne de promotion du transport fluvial. Une série de fiches techniques détaillées présentent les grands axes fluviaux transeuropéens, les goulets d'étranglement, les enjeux et les défis à relever pour un développement optimal du transport fluvial en Europe. Gratuit.

Water transport – ENVIRONMENT AND SUSTAINABILITY
Brochure quadrichromie, langue anglaise, éditée par Inland Navigation Europe, fédération européenne de promotion du transport fluvial. Une série de fiches techniques détaillées présentent les avantages offerts par le transport par eau dans le cadre du développement durable. Cette brochure est également disponible en langue française. Gratuit.

Tous ces documents sont disponibles auprès de :

L'OPVN
Rue Forgeur 2, B-4000 Liège
Tél. : +32 (0) 4 220 87 50
Fax : +32 (0) 4 220 87 60
Mél : opvn@met.wallonie.be
Internet : http://www.opvn.be

Éditeur responsable : ir Jacques Laurent, directeur général f.f. (direction générale des Voies hydrauliques et OPVN) • Rédacteur en chef : ir Léon Orban, directeur (OPVN) • Comité de rédaction : Christian Charlier, Marc Delaude, Christel Job et Pierre Warnier (OPVN) • Ont également collaboré à ce numéro : ir Stéphane Barlet (direction des Voies hydrauliques de Liège), Émile-Louis Bertrand (PAL), Geneviève Costes (direction de la Communication), Dirk De Smet (PAC), Murielle Dossin (direction de la Communication), ir Jean Gerday (direction des Programmes de la direction générale des Voies hydrauliques), Alain Lefebvre (PACO), ir Jean-Louis Libotte (division de l'Exploitation de la direction générale des Voies hydrauliques) et ir Pascal Moens (direction de la Coordination de la direction générale des Voies hydrauliques), ir Ann-Françoise Wiame (PAN) • Graphisme et impression : direction des Éditions et de la Documentation • Tirage à 9 000 exemplaires.

L'OPVN sur le NET : http://www.opvn.be
LES VOIES HYDRAULIQUES sur le NET : http://voies-hydrauliques.wallonie.be
Le MET sur le NET : http://www.met.wallonie.be

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DES VOIES HYDRAULIQUES

OPVN
Office de Promotion des Voies Navigables
Rue Forgeur 2
B-4000 Liège
Tél. : +32 (0) 4 220 87 50
Fax : +32 (0) 4 220 87 60
Mél : opvn@met.wallonie.be
Internet : http://www.opvn.be

OFFICE DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES