Le Soir 21/06/2008

Clabecq arrive à bon port

VANHAM,VINCENT

Samedi 21 juin 2008

Transport On pense déjà à l'extension du quai

Le port de Clabecq a été inauguré. Trois sociétés y sont installées. Gralex compte y charger 500.000 tonnes par an.

On l'avait d'abord annoncé pour 2004, puis plusieurs fois postposé. Vendredi, le port de Clabecq a enfin été inauguré. Une belle réalisation qui redonne une vie économique aux berges clabecquoises du canal Bruxelles-Charleroi, rendues aux cyclistes et promeneurs depuis le déclin industriel entamé dans la région. Modulant la voie ferrée, la voie d'eau et la route, le port de Clabecq est un modèle du genre. Pas étonnant donc que l'on se soit bousculé pour s'y installer. Finalement, seules trois sociétés ont pu y planter leurs pénates. Mais, déjà, on pense à prolonger le quai. Et à ouvrir une route à l'extrémité du site afin de pouvoir rejoindre la chaussée d'Hondzocht sans traverser le centre de Tubize.

Lors de la reprise des Forges de Clabecq par Duferco il y a dix ans, la Sarsi (Société d'assainissement et de rénovation des sites industriels du Brabant wallon) avait été chargée de la réaffectation d'une zone de 10 hectares située au nord, entre le canal et la route provinciale (lire par ailleurs). En 2002, la société Gralex est venue proposer à la Sarsi l'idée d'y aménager un quai de chargement. « *Nous avons emboîté le pas*, se souvient Guy Zone, administrateur-délégué de la Sarsi. *Le Port autonome de Charleroi voulait aussi être de la partie.* » En collaboration avec le MET (ministère de l'Équipement et des Transports), ce dernier a pris en charge la construction des infrastructures : un mur de quai de 240 mètres et une dalle en béton. Coût : 3 millions d'euros. La Sarsi reste propriétaire du terrain et perçoit les loyers. Le Port autonome de Charleroi touche quant à lui les taxes.

16.000 camions en moins

Les candidats ont vite été nombreux pour s'installer sur la dalle portuaire. Le site permettait de n'en accueillir que trois. Cetraval, spécialisé dans le traitement des terres polluées, vient d'obtenir son permis et s'installera l'année prochaine. Gobert, actif dans les matériaux de construction, y est déjà à l'étroit et pourrait bénéficier prochainement d'une extension du port sur 2 hectares supplémentaires. Enfin, Gralex, producteur de ballast, a fait construire à ses frais (1 million d'euros) un système de chargement des péniches.

Installé non loin de là dans les carrières de Quenast, Gralex est relié au port de Clabecq par la voie ferrée. Le convoi rempli de ballast y fait un arrêt au-dessus d'un gigantesque entonnoir. Le chargement y est déversé et part sur un tapis pour retomber dans les cales de la péniche accostée en bord de quai. « *C'est un choix de société et d'avenir*, explique Ivo Berti, directeur de Gralex. *La solution la plus facile pour transporter nos produits est bien entendu la route. Ce moyen pose néanmoins un certain nombre de problèmes économiques et*

environnementaux. La voie ferrée émet en effet quatre fois moins de CO2 que la route. La voie fluviale en émet huit fois moins ! »

À Clabecq, Gralex compte charger 200.000 tonnes de marchandises par an dans un premier temps. Mais compte atteindre 500.000 tonnes par an ensuite. Soit 16.666 camions de 30 tonnes en moins sur les routes chaque année.

Les anciens halls résonnent à nouveau de bruits industriels

Un exemple de renouveau industriel. Il y a dix ans, les dix hectares de la partie Nord du site des Forges de Clabecq, coincés entre le canal et la route provinciale, étaient à l'état de friche industrielle. Aujourd'hui, les anciens halls résonnent à nouveau des bruits de l'activité industrielle.

La société HS Steel, producteur de ferraillages pour armatures en béton, la société Modulart, fabriquant des maisons sur base de modules préfabriqués en béton, occupent et seront rejointes par Hensfertaux, une entreprise active dans le négoce des produits longs, qui s'apprête à occuper le restant : 25.000 m^2 de nouveaux halls industriels pour un coût de 9 millions d'euros. Le permis devrait tomber fin juillet. Les halls seront debout l'an prochain. Les demandes pour s'implanter sur le site sont nombreuses. Mais celui-ci est dorénavant complet avec ses 6 hectares de halls industriels et ses 4 hectares dévolus au nouveau port.

« *On a pourtant commencé avec une absence de moyens financiers* », se souvient Guy Zone, administrateur-délégué de la Sarsi. Cette dernière avait racheté le site en 1999 pour le franc symbolique à Duferco, le repreneur des Forges.

« *Plus tard, la Région nous a octroyé 9 millions d'euros, dont 6 millions ont servi à assainir le site et à l'équiper. Nous devons encore réaliser la voirie qui débouchera sur la route provinciale. Il nous reste donc 3 millions. Nous étudions la possibilité de créer une sortie au site par son extrémité Nord. En passant par Tubize Plastics, on pourrait ainsi atteindre la chaussée d'Hondzocht.* » Un accès qui redonnerait un atout supplémentaire au site, en attendant l'hypothétique contournement de Tubize.