

# Wallonie : horizon 2020

**La Wallonie a besoin de l'Europe. Ce discours, représentants du Service public de Wallonie et responsables portuaires ont voulu le faire passer auprès de parlementaires européens venus visiter la « dorsale wallonne ». Les besoins en investissements pour raccorder cette dernière au réseau européen - Seine-Escaut et axe Rhin-Danube - sont en effet colossaux.**

La direction « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie/SPW comprend un peu moins d'un millier de personnes, dont la moitié pour la manoeuvre des ouvrages. Le domaine à gérer est important, avec 450 km de voies navigables et 250 km de voies non navigables et d'ouvrages hydrauliques. Il y a trois ans, la réorganisation du SPW a amené le service en charge jusque-là de la promotion des voies navigables à élargir ses missions à la mobilité des personnes et à promotion de l'intermodalité. « *Cela a changé notre contexte de travail et notre façon de travailler. Nos missions ne se limitent pas au seul secteur des transports mais touchent également au développement territorial et à la protection de l'environnement. Dans les transports, nous avons développé des contacts avec les entreprises ferroviaires et nous nous intéressons désormais davantage à l'outil d'intermodalité en tant que tel, c'est à dire à l'équipement des plates-formes ; le plan d'aide wallon a d'ailleurs été modifié en ce sens. Notre coeur de métier est la promotion des modes alternatifs. Le vrai enjeu en la matière est de sortir d'une approche mode par mode, qui amène indubitablement à la confrontation. La voie d'eau ne s'en portera que mieux* », indique Pascal Moens, directeur de la Direction de la promotion des voies navigables et de l'intermodalité/DPVNI.

## 5,1 MIO T SUPPLÉMENTAIRES SUR LES CANAUX

Cette logique de gestion globale du territoire n'existe pas encore. La hiérarchisation entre ferroviaire et fluvial perdure, notam-

ment dans le cadre des aides au transport combiné qui, pour le rail, dépendent du niveau fédéral. En la matière, un comité d'accompagnement a été créé, auquel siège notamment la DPVNI, pour éviter les risques de distorsion avec la voie d'eau. Mais le traitement est encore très inégalitaire entre les deux modes. Dans le secteur fluvial, l'aide au transport combiné (TC) se limite à 12 €/EVP transbordé et est accordée pour une durée de deux ans non renouvelable. Ce n'est pas le cas pour le transport combiné ferroviaire qui reste un secteur fortement subventionné ; l'aide au TC, qui comprend une partie fixe et une partie variable, peut atteindre 100 à 120 €/EVP. Le schéma actuel doit cependant prendre fin cette année ; les réflexions quant à un nouveau plan d'aide sont en cours.

En Wallonie aussi, des discussions sont menées quant à la teneur du nouveau plan d'aide devant remplacer l'outil actuel, qui court encore jusqu'en 2013. Prime aux services de TC fluvial, aux études de faisabilité, aux équipements de transbordement, à la modernisation de la flotte ou à l'acquisition d'un premier bateau ; il faut dire que le bilan de l'action du SPW est largement satisfaisant. En quinze ans (1996-2011), 497 dossiers d'aide à la modernisation ont été examinés, représentant 39 Mio € d'investissements, et 8,6 Mio € d'aides ont été accordés. En matière d'équipements de transbordement, ce sont 60 dossiers qui ont été instruits, représentant 26 Mio € d'investissements de la part des entreprises et 6 Mio € d'aide. Ces nouveaux postes de transbordement, qui concernent pour moitié la filière des matériaux de construction



Doc. SPW/DPVNI



Photo Anemarie van Oers

**Le programme d'aide au développement du transport fluvial a engendré un trafic supplémentaire de 5,1 Mio t.**

et pour 17% le secteur agricole, ont permis le transfert de 5,1 Mio t supplémentaires à la voie d'eau (sur base annuelle). Le nouveau plan doit être soumis à l'approbation de la Commission européenne à la fin de cette année. L'une des pistes de réflexion concerne le renforcement de l'aide au transport combiné pour les conteneurs de 40', qui souffre du différentiel le plus important par rapport à la route.

## INFRASTRUCTURES : UN PROGRAMME AMBITIEUX

Un autre dossier d'importance concerne la modernisation de l'exploitation du réseau,

avec le développement des SIF et la mise en oeuvre des techniques de gestion des ouvrages à distance, pour permettre une exploitation 24h/24. Celle-ci est aujourd'hui nécessaire sur des portions du réseau arrivant à saturation : l'alternat de Tournai et les écluses de Kain et de Herrines, sur le Haut-Escaut. « Jusqu'à présent, le gestionnaire des voies navigables wallonnes n'avait pas de logique commerciale. Avec le développement des SIF, nous sommes obligés de développer une approche orientée utilisateur. Cela représente un véritable changement de culture », note P. Moens

Au-delà, d'importants travaux sont nécessaires pour, d'une part, maintenir l'existant et homogénéiser le gabarit tout au long de la « dorsale wallonne ». Les besoins ont été identifiés en cohérence avec la réalisation de Seine Nord Europe et le développement de l'axe Rhin-Main-Danube.

Les deux principaux chantiers concernent la construction d'un sas supplémentaire de 225 m x 25 aux écluses de Lanaye et d'Ivoz-Ramet, sur la Meuse ( la construction d'un sas supplémentaire à l'écluse d'Ampsin-Neuville est en cours d'étude). Ces deux ouvrages voient passer un trafic de 11 à 12 Mio t/an et sont ainsi totalement saturés. Les travaux ont débuté en mai et juin 2011, pour une mise en service fin 2014. Ils représentent une enveloppe de 62 Mio € pour Ivoz-Ramet (dont 15 Mio € de financements européens et 32 Mio € de prêts de la BEI) et de 133,5 Mio € pour Lanaye (dont 27 Mio € de fonds européens et une participation des Pays-Bas à hauteur de 10 Mio €), qui est un projet plus complexe comportant notamment d'importantes mesures d'accompagnement environnemental.

Il faut ajouter à cela les investissements liés à la réalisation de Seine-Escaut, aujourd'hui

au stade des études, mais qui représentent une enveloppe de 500 Mio € sur 10 ans : mise au gabarit de 4 500 t de la Lys et relèvement du pont de Comines, aménagement des barrages de l'Escaut, mise au gabarit de 2 000 t de l'Escaut à Tournai (pont des



La construction d'un sas supplémentaire à l'écluse d'Ivoz-Ramet représente un investissement de 62 Mio €.

Trous), réouverture du canal Pommeroeul-Condé, mise au gabarit de 2 000 t du canal Nimy-Blaton, création d'une écluse à Obourg et amélioration des ouvrages du canal Charleroi-Bruxelles. L'objectif est de disposer à l'horizon 2020 de 332 km de voies navigables de classe Va (1 500 à 3 000 t) ou supérieure.

### POUVOIRS PUBLICS CHERCHENT FINANCEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Face à ces besoins, la direction « Mobilité et Voies hydrauliques » du SPW ne dispose que d'un budget annuel de 20 Mio € pour les investissements et de 15 Mio pour l'entretien. Pour assurer la construction des deux nouveaux sas, la Sofico/Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures a donc été mobilisée. Cet organisme d'intérêt public, financé par les recettes du domaine et le recours à des prêts à long terme de la Banque européenne d'investissements, a permis il y a dix ans l'achèvement de l'ascenseur de Strépy-Thieu. C'est lui qui exploitera les deux nouveaux

ouvrages. Mais son apport ne suffira pas. « Nous venons de lancer une étude d'ingénierie financière pour trouver de nouveaux types de financement, project bounds ou péages par exemple », explique P. Moens. « La réalisation des travaux liés à l'axe Rhin-Danube et à Seine-Escaut représente un vrai challenge pour le SPW, en termes financiers mais également humains : à l'heure actuelle, les équipes ne sont pas taillées pour le suivi d'un tel programme ».

Autant dire que les responsables wallons suivent avec attention les discussions budgétaires en cours à Bruxelles. Les subsides européens sont devenus vitaux. Rappelons que les Pouvoirs publics ne perçoivent à l'heure actuelle aucun

péage sur le réseau navigable wallon. La question est sensible, comme le montrent les discussions entourant l'élaboration du péage devant être appliqué au futur canal Seine Nord Europe. « La mise en place d'un péage va dégrader les conditions de concurrence de la voie d'eau avec la route », met en garde P. Moens. « Instaurer un péage pour l'utilisation du réseau fluvial wallon équivaldrait à mettre en place un revenu d'Etat. Certains voudraient qu'un tel péage permette le financement des dragages. Il s'agit d'un raisonnement tout bonnement catastrophique ». Mais les mentalités pourraient changer. La Belgique, une des rares régions d'Europe où la gestion du réseau routier est à la charge d'un organisme de l'Etat, devrait voir l'année prochaine l'instauration d'une « eurovignette ». Le débat est encore ouvert quant à l'affectation de ces ressources supplémentaires : côté Flandre, elles pourraient entrer directement dans le budget de la Région ; la Wallonie quant à elle serait plus favorable à l'instauration d'un péage, que percevrait la Sofico.

N. S. ■