



Cascade de records historiques dans le transport fluvial wallon

Les voies navigables, les wallonnes en particulier, ont le vent en poupe. Elles ont encore drainé au château de Namur près de 300 chefs d'entreprise ou responsables transports de multinationales. De quoi séduire et rassurer.

GÉRARD GUILLAUME

Séduire et rassurer les chefs d'entreprises, voilà clairement l'objectif annuel des «journées du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie» lancées en 2000 et dont c'était la treizième édition.

Les chiffres sont éloquentes cette année. Avec près de 45 millions de tonnes transportées en 2011, autant (35 millions) à l'importation qu'à l'exportation, près de 12 millions en transit et 4 millions en trafic interne, la voie d'eau est plus que jamais «le» choix logistique économique et écologique. Elle désengorge le réseau routier pour 3 à 6 fois moins de carburant, en adaptant ses gabarits aux exigences des donneurs d'ordre et en rencontrant parfaitement les exigences du «just-in-time».

Les entreprises l'ont bien compris. Si, avec la crise de 2008, la sidérurgie n'avait pas plombé les records d'importation, on aurait pratiquement battu en 2011 tous les records historiques. Ce fut le cas pour les exportations (+ 6,9% par rapport à 2010), les chargements (+ 10%), les engrais (+ 11%), les produits métallurgiques (+ 6,6%) et les divers dont les conteneurs (+ 32%).

Encore ne faut-il pas s'arrêter en aussi bon chemin. Après tout, la voie d'eau ne véhicule toujours que 13% de la mobilité des marchandises et l'importance des investissements consentis par ceux qu'elle séduit suppose des perspectives de long terme et que l'option soit clairement sécurisée par les pouvoirs publics.

Les deux ministres de l'Olivier wallon concernés ont donc confirmé leur détermination.

Pour le ministre di Antonio en charge du Transport, les atouts sont indéniables: une croissance de 70% du trafic sur les 20 dernières années, un positionnement central dans le réseau fluvial européen ou par rapport aux accès portuaires maritimes, avantages écologiques certains puisque la voie d'eau libère deux à quatre fois moins de CO₂.

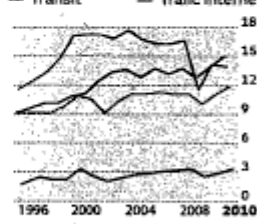
Ces constats légitiment l'optimisation des infrastructures: la mise à gabarit de trois sites éclusiers actuel-

ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL EN WALLONIE

En millions de tonnes

— Exportations — Importations

— Transit — Trafic interne



Source: wallonie.be

lement saturés: Ampsin-Neuville, Lanaye et Yvoz-Ramet qui pesent évidemment le plus lourd dans les 250 millions concrétisés ou en passe de l'être.

Seine-Escaut: l'espoir

Les perspectives sont nettement plus floues, sinon sur le principe, du moins sur les conditions de mises en œuvre de la liaison de l'axe mosan au projet Seine-Escaut. «Les études environnementales et de faisabilité financière se terminent; nous espérons des taux de co-financement les plus intéressants qui soient... et que l'optimisation des infrastructures sera considérée comme prioritaire pour l'Europe...»

S'il est clair aussi pour Pascal Moens, directeur à la Direction de la Promotion des Voies navigables et de l'Intermodalité que la géographie positionne idéalement la Wallonie dans le réseau fluvial européen, ce n'est pas forcément acquis dans la durée. «Elle a normalement une belle carte à jouer dans les enjeux des corridors multimodaux européens. Mais le dossier n'en est toujours qu'au stade des projets», explique-t-il. Or

dans l'exportation fluviale, le développement des plateformes intermodales est aussi devenu essentiel. C'est particulièrement vrai dans le secteur de l'industrie extractive wallonne qui disposerait en outre avec un accès à la prochaine liaison Seine-Nord d'un potentiel de croissance énorme.

À cet égard précisément, en charge de l'aménagement du territoire, le ministre Philippe Henry a souligné l'important potentiel de friches et de sites à assainir pour les réaffecter judicieusement en bordure immédiate des voies d'eau, à l'intention prioritaire des industries qui l'utilisent.

Tonnage: + 57% en 1 an

Enfin, la Journée du transport fluvial couronne chaque année l'entreprise qui a réalisé, l'année précédente, la plus belle progression de son tonnage fluvial par rapport à l'année précédente. Le prix a été remis cette année à la société Yara, une multinationale norvégienne qui a accru en 2011 ses transports par bateau au départ de Terte de 57%.

SUBSIDES SOUTIEN WALLON AUX ALTERNATIVES

Dans le cadre du développement du transport de marchandises par voie navigable, la Région wallonne propose une prime à l'investissement relative à l'achat de matériel neuf, à l'acquisition de terrains de transbordement et aux aménagements d'infrastructures nécessaires à de telles opérations.

L'investissement minimum pour l'introduction d'un dossier s'élève à 25.000 euros. Le taux de la subvention relative représente 30% du montant final pour les PME; il s'élèvera à 20% du montant pour les grandes entreprises.

En parallèle, la Région propose une prime destinée à la modernisation de la flotte de navigation intérieure wallonne. Une mesure qui concerne également l'acquisition d'un premier bateau d'occasion. Deux primes octroyables à partir de 12.500 € d'investissement.

À Bruxelles, le potentiel du transport fluvial reste sous-estimé

NICOLAS DELANNOY (ST)

Si elle ne s'étend que sur 6,5 kilomètres de quais, la zone d'exploitation du Port de Bruxelles engendre un trafic fluvial qui s'élevait en 2011 à près de 7,2 millions de tonnes. Deux tiers de ce chiffre représentaient les marchandises proprement chargées et déchargées à Bruxelles, le reste constituant les cargaisons en transit sur les eaux bruxelloises.

Ce trafic global, en expansion de 13% par rapport à 2010, conserve néanmoins d'importantes capacités de développement. «Il pourrait être doublé», précise à cet effet Sylvain Godfroid, coordinateur communication et marketing du Port de Bruxelles.

La création de la société du Port de Bruxelles, en 1993, avait déjà coïncidé avec la mise en place de quotas de trafics minimum pour les exploitants installés sur les

quais bruxellois. Depuis lors en application, la mesure représente un des seuls «moyens concrets pour augmenter le trafic fluvial», indique M. Godfroid.

En parallèle de ces quotas, un système de «subsidés destinés au ter-

Le trafic global du Port de Bruxelles pourrait être doublé.

minal à conteneurs du Ports a également été mis en place par la Région bruxelloise, améliorant ainsi la compétitivité du transport par voie d'eau, généralement plus cher que le transport routier. En 2011, le trafic du Port de Bruxelles a permis d'éviter la présence d'environ 670.000 camions dans et autour de Bruxelles. Un chiffre qui pourrait donc être doublé.

