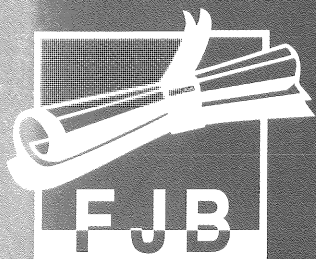


AVEC LE CONCOURS DE :

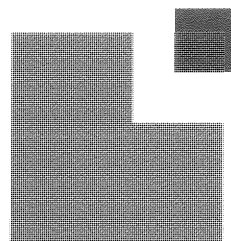
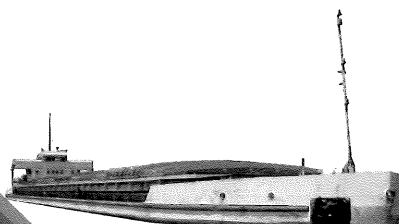


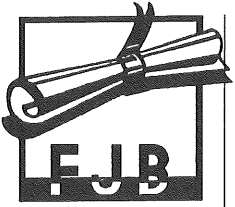
FONDATION
JEAN BOETS
ASBL

COLLOQUE

Thème

***Le développement
de la voie d'eau :
perspectives et avenir
du bassin liégeois***

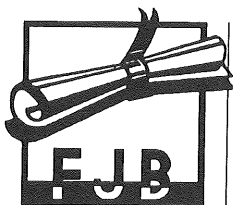




SOMMAIRE

Le billet du président	p. 3
Le colloque	p. 5
“ Le développement de la voie d'eau : perspectives et avenir du bassin liégeois ”	
Le programme	p. 7
Les exposés	p. 9
Le débat	p. 49
Les coordonnées utiles	p. 55
Annonces et coordonnées	p. 57-59





Le billet du Président

Le colloque " Le développement de la voie d'eau : perspectives et avenir du bassin liégeois " fait suite à ceux antérieurement proposés par la Haute Ecole Léon-Eli Troclet sur son Campus 2000, et respectivement intitulés :

- " Quel développement pour nos aéroports ? "
- " L'élargissement à l'Est : une opportunité pour nos entreprises de transport routier de marchandises ? ".

Rappelons que la Fondation Jean Boets a souhaité s'associer à cette série d'événements pour la réalisation des actes, parce qu'elle-même était désireuse, dès 2003, d'initier une réflexion et de relayer une information large sur la multimodalité des moyens de transport en province de Liège.

Le succès des brochures que nous y consacrons suffit à convaincre que nos intentions de départ étaient justifiées.

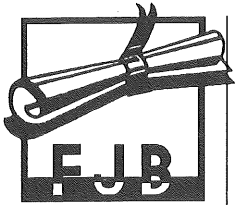
Outre les organisateurs partenaires de ces manifestations, nous souhaitons remercier nos propres sponsors, membres, adhérents et abonnés, pour l'attention constante qu'ils ne cessent de témoigner à nos travaux.

Sans votre soutien, nous ne pourrions poursuivre notre mission essentielle : promouvoir l'enseignement technique.

Cela étant précisé, nous vous souhaitons une lecture riche d'enseignements sur un secteur du transport et de la logistique en pleine mutation. Bien qu'encore mal connue du public, la voie d'eau suscite assurément un regain d'intérêt, qui en fait un important vecteur de développement pour notre région.

Le Président,
Philibert CAYET





COLLOQUE

**“ Le développement de la voie d'eau :
perspectives et avenir du bassin liégeois ”**

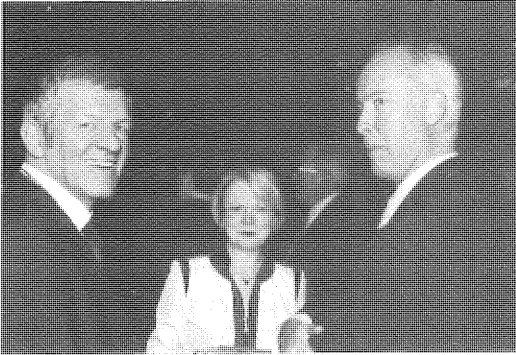
MERCREDI 15 MARS 2006 A 19 HEURES
Campus 2000 de la Haute Ecole de la Province de Liège Léon-Eli Troclet
Avenue Montesquieu, 6 à 4101 Jemeppe S/M

*Une organisation de la Catégorie économique de la
HAUTE ECOLE DE LA PROVINCE DE LIEGE LEON-ELI TROCLET
En partenariat avec le FOREM Formation Logistique
Avec le soutien des entreprises et organismes suivants :
Cluster Transport & Logistique Wallonie - Belgium,
Jigam, Lhoist Western Europe,
Ministère de l'Équipement et des Transports - Direction des Voies Hydrauliques de Liège,
Office de Promotion des Voies Navigables,
Port Autonome de Liège, Somef - Société d'Opérations Maritimes et Fluviales
En collaboration avec la FONDATION JEAN BOETS asbl*



Vue générale des participants

Une brochure de la Fondation Jean Boets asbl

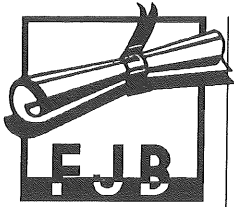


*De gauche à droite :
M. Jacky IN DEN BOSCH,
Administrateur Gérant de
la société JIGAM,
Mme Marie-Christine LIBERT,
Directrice de la Catégorie
économique de la Haute
Ecole Léon-Eli Troclet,
M. le Député permanent
Olivier HAMAL*

*De gauche à droite :
M. Léon ORBAN, M. Marc
DELAUDE, Mme Marylène
AVARELLO, M. Jacky IN
DEN BOSCH, Mme Marie-
Christine LIBERT, M. Olivier
HAMAL, M. David THONON,
M. François-Xavier DUROY,
M. Geoffrey PERPINIEN, M.
Freddy ROENEN*



Titres et fonctions ci-après



COLLOQUE
**“ Le développement de la voie d'eau :
perspectives et avenir du bassin liégeois ”**
PROGRAMME

Allocution d'accueil

de Mme Marie-Christine LIBERT, Directrice de Catégorie économique,
HAUTE ECOLE DE LA PROVINCE DE LIEGE LEON-ELI TROCLET

Discours d'ouverture

de M. Olivier HAMAL, Député permanent

Conférences

— **Première partie : l'approche institutionnelle**

- “ La mise au grand gabarit des voies navigables dans le NO de l'Europe au départ de Liège ”
par M. Freddy ROENEN, Directeur, DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIEGE
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS
- “ Les incitants et les enjeux pour les entreprises wallonnes ”
par M. Marc DELAUDE, Premier Attaché, OFFICE DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES

— **Deuxième partie : le positionnement de la Wallonie et de Liège**

- “ La Wallonie à la croisée des grands ports ”
par M. Léon ORBAN, Directeur, OFFICE DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES
- “ Le Port Autonome de Liège ”
par Mme Marylène AVARELLO, Attachée au Service économique et commercial,
PORT AUTONOME DE LIEGE

— **Troisième partie : l'avis des utilisateurs**

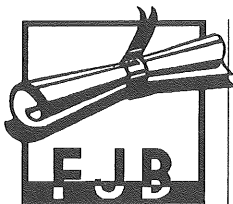
- “ L'évolution du transport fluvial depuis sa libéralisation ”
par M. David THONON, Logistic Manager, SOMEF
SOCIETE D'OPERATIONS MARITIMES ET FLUVIALES
- “ L'intégration de la voie d'eau dans sa chaîne logistique : un choix raisonné ”
par M. François-Xavier DUROY, Logistic and Sales Administrator, LHOIST WESTERN EUROPE

Débat

présenté et animé par M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Verre de l'amitié





LES EXPOSÉS

Allocution d'accueil de Mme Marie-Christine LIBERT, Directrice de Catégorie économique, HAUTE ECOLE DE LA PROVINCE DE LIEGE LEON-ELI TROCLET

Messieurs les Députés,
Mesdames et Messieurs
les Conseillers provinciaux,
Madame la Bourgmestre,
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,
Chers Professeurs, Chers Collègues,
Chers Etudiants,

Il me revient le très grand plaisir de vous accueillir ce soir, pour le colloque organisé par la Catégorie économique de notre Haute Ecole, cette année en collaboration avec le FOREM Formation Logistique de Liège, centre de compétence dans le domaine du transport et de la logistique, situé près de l'aéroport de Liège.



Cet événement, comme d'ailleurs l'ensemble des manifestations que nous organisons, rencontre une volonté qui est la nôtre, d'inscrire nos formations dans la vie économique de notre région, tout autant que celle d'aborder une thématique en phase avec l'actualité.

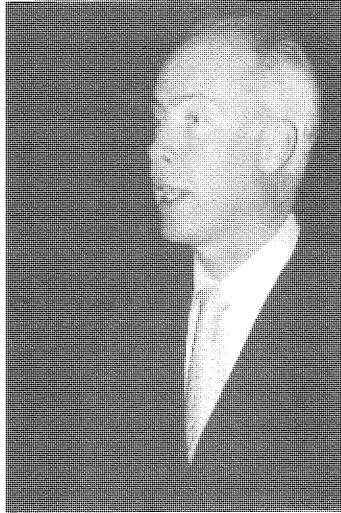
Votre participation importante nous témoigne déjà de l'intérêt que vous portez au sujet dont vont vous entretenir nos différents conférenciers, et auxquels j'adresse dès à présent nos plus vifs remerciements. D'ores et déjà, j'espère que vous trouverez également entière satisfaction dans le débat qui suivra.

Je tiens à excuser Monsieur le Directeur-Président Jacques De Caluwé, retenu par d'autres obligations, avant de céder la parole à Monsieur le Député permanent Olivier Hamal, chargé des Affaires sociales et des Etablissements hospitaliers de la Province de Liège. Je vous remercie.

**Discours d'ouverture de M. Olivier HAMAL,
Député permanent**

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,
Madame la Directrice,
Chers Professeurs,
Chers Etudiants,

Je voudrais tout d'abord excuser mon ami, le Député permanent André Gilles, qui devait normalement intervenir en mes lieu et place. Retenu par des obligations de dernière minute auxquelles il ne peut se soustraire, il ne sera malheureusement pas présent ce soir parmi nous.



Quoi qu'il en soit, c'est pour moi un réel plaisir de vous rencontrer au sein de cette agora du Campus 2000, qui a désormais pris l'habitude d'accueillir des manifestations culturelles, pédagogiques, séminaires ou autres colloques.

La Catégorie économique de la Haute Ecole Léon-Eli Troclet de la Province de Liège nous rassemble une fois de plus afin de nourrir notre réflexion sur " le développement de la voie d'eau : perspectives et avenir du bassin liégeois ". C'est un sujet qui m'intéresse énormément, moi qui, depuis des années, essaye de développer le tourisme fluvial dans la Province de Liège.

C'est la troisième année de suite que la Catégorie économique nous convie à ce rendez-vous, marqué par la qualité de ses orateurs, mais aussi de son public. Car étudiants, professeurs ou professionnels, vous le savez comme moi : c'est de l'échange des idées que naît le progrès auquel nous sommes tous attachés.

C'est dans le cadre des formations qu'elle propose, et je pense particulièrement aux deux baccalauréats, en Gestion des Transports et Logistique d'Entreprise ainsi qu'en Commerce extérieur, que la Catégorie économique œuvre à rester un des acteurs de l'insertion socio-économique de notre agglomération.

Avant d'introduire le thème de cette soirée, je me permets de souligner l'importance de cette section Transports et Logistique d'Entreprise, qui existe depuis 1999. Ce

choix visionnaire a été conforté par le rôle prépondérant que ce secteur joue dans le renouveau économique en Wallonie. En effet, une enquête récente auprès des anciens étudiants a démontré que 60 % d'entre eux ont trouvé, en moins de 3 mois, un emploi dans la filière Transport et Logistique.

Ces résultats concrets encouragent les responsables de cette section à poursuivre leurs efforts dans l'amélioration constante de la qualité de cette formation, et des contacts avec les professionnels du secteur.

Je rappellerai aussi que le transport et la logistique sont repris dans le Plan Marshall du Gouvernement wallon comme l'un des cinq pôles de compétitivité, à côté d'autres secteurs, comme l'aéronautique/aérospatial ou encore la pharmacie/ chimie.

Le présent colloque est organisé en collaboration avec le FOREM Formation Logistique qui est un des Centres de Compétence en matière de formation au transport et à la logistique en Wallonie.

Mon souhait est que cette première année de collaboration entre nos deux institutions, et d'autres, puisse se poursuivre et s'intensifier au fil des années. A cette fin, je tiens à remercier personnellement Monsieur Philippe Bourgeois, Directeur du Centre sur le site de Liège Logistique.

L'eau, le fleuve, la Meuse : voici un mode de transport aussi ancien que l'invention de la roue, et qui reste encore largement méconnu du grand public comme vecteur d'économie. Et pourtant, la voie d'eau a dépassé son régime de croisière en marquant une hausse spectaculaire de son trafic, soit 44 % sur ces dix dernières années.

Nos intervenants de ce soir mettront, je pense, l'accent sur les atouts indéniables et la réserve de capacité qu'offre encore la voie d'eau. Autre avantage que je veux mettre en évidence, il s'agit d'un mode de déplacement où la Région wallonne possède la quasi-totale maîtrise de son développement (le transport fluvial a été régionalisé, alors que le transport routier est encore une compétence fédérale). J'aime à le rappeler...

Par ailleurs, une série d'aides et de subventions viennent financer en partie ce mode de transport. Plus récemment, la redevance d'usage des infrastructures a été mise à zéro ; elle était dix fois plus chère qu'en Flandre. Il s'agit d'une des premières concrétisations des actions prioritaires pour l'avenir wallon, reprise dans le Plan Marshall du Gouvernement wallon.

L'enjeu du transport fluvial est important, car, pour les marchandises, le secteur représente le deuxième mode de transport en Belgique, après le transport routier et bien avant le transport ferroviaire.

Je vous rappelle que la voie d'eau est citée comme un atout majeur du redéploiement économique de notre bassin. Le futur Groupement d'Intérêt Economique entre le Port Autonome de Liège (deuxième port intérieur européen) et l'autorité portuaire anversoise (dans le trio de tête des ports maritimes européens) témoigne de cette volonté de faire, de la voie d'eau, un acteur à part entière de l'avenir économique de notre région, en pleine mutation.

Quel est l'impact de la fermeture de la ligne à chaud d'Arcelor sur ce trafic ? Quel avenir réserve-t-on à ce mode de transport ? Quelles sont les stratégies développées par nos dirigeants pour que la voie d'eau se maintienne, voire développe de nouveaux marchés ? Quelles ont été les transformations récentes du secteur, et les impacts de ces dernières par rapport aux chargeurs, c'est-à-dire les clients ?

Voici quelques-unes des nombreuses questions auxquelles nos invités et experts de ce soir tenteront d'apporter réponses et savoirs éclairés. Je me permettrai modestement d'en ajouter une : le tourisme fluvial peut-il aussi devenir un secteur de redéploiement à côté du transport fluvial ?

Je tiens à remercier personnellement et ce, dans l'ordre des interventions :

- Monsieur Freddy ROENEN : Directeur des Voies hydrauliques de Liège au Ministère de l'Équipement et des Transports ;
- Monsieur Marc DELAUDE : Premier Attaché à l'Office de Promotion des Voies Navigables ;
- Monsieur Léon ORBAN : Directeur à l'Office de Promotion des Voies Navigables ;
- Madame Marylène AVARELLO : Attachée au Service économique et commercial du Port Autonome de Liège ;
- Monsieur David THONON : Responsable des transports et manutentions portuaires à la SOMEF ;
- Monsieur François-Xavier DUROY : Responsable logistique à la société Lhoist Western Europe ;
- Monsieur Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur gérant de la société Jigam, centre privé de formation et d'expertise dans la logistique, le transport, la sécurité et l'environnement, qui assurera le rôle de modérateur-animateur de cette soirée ;
- enfin, Madame Marie-Christine LIBERT, Directrice de la Catégorie économique de la Haute Ecole Léon-Eli Troclet.

En guise de conclusion, j'aimerais réaffirmer un des rôles de l'Enseignement de la

Province de Liège, qui veut entraîner chacun de ses étudiants à prendre des décisions réfléchies. C'est dans ce sens qu'il faut rester attentif aux étudiants qui, jour après jour, essayent de construire un avenir pour notre région.

Au nom de la Haute Ecole Léon-Eli Troclet, je vous souhaite, à toutes et à tous, une agréable et enrichissante soirée de réflexion. Merci pour votre attention.



**M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur
Gérant, JIGAM**

Merci Monsieur le Député permanent. Je voudrais également exprimer ma satisfaction de vous découvrir, cher public, aussi nombreux ; d'ores et déjà, merci pour votre présence et votre participation à cette soirée.

Le rôle qui m'a été assigné aujourd'hui est celui de modérateur. Ne vous étonnez donc pas si, à certains moments, j'échange quelques signes avec les orateurs, puisque nous nous sommes fixé une quinzaine de minutes de présentation par personne, pour laisser suffisamment de place à vos réactions et au débat qui va s'ensuivre.

Comme l'a bien dit Monsieur le Député permanent Olivier Hamal, la Haute Ecole a certainement posé un acte visionnaire en créant une section spécialisée en transport et logistique. Voici deux ans, pratiquement jour pour jour, que nous parlions, ici même, du développement des aéroports. C'était un autre choix visionnaire, au regard de tout ce qui s'est fait, depuis, dans le secteur aéroportuaire. Pareillement, je pense que parler de la voie d'eau aujourd'hui est certainement approprié, pour continuer à faire le point sur ce secteur porteur en Wallonie, qu'est celui du transport et de la logistique.

A la suite de Monsieur Hamal, je réitère tout d'abord mes remerciements à Monsieur Philippe Bourgeois, Directeur du FOREM Formation Logistique, en y associant Monsieur Jean-Marie Becker, Administrateur délégué du Cluster Transport & Logistique Wallonie – Belgium, qui soutient également la manifestation. De nombreux membres des trois Pôles Transport & Logistique wallons sont donc présents et je les en remercie vivement.

Voilà, je n'en dirai pas plus pour l'instant et je cède la parole à Monsieur Freddy Roenen, Directeur au Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction des Voies hydrauliques de Liège.

— PREMIÈRE PARTIE : L'APPROCHE INSTITUTIONNELLE



“ La mise au grand gabarit des voies navigables dans le Nord-Ouest de l'Europe au départ de Liège ”

**par M. Freddy ROENEN, Directeur,
DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIEGE — MINISTERE DE
L'EQUIPMENT ET DES TRANSPORTS**

Merci Monsieur In Den Bosch. Puisqu'il m'échoit l'honneur de commencer, je vous parlerai aujourd'hui des travaux – déjà réalisés et en cours – pour rendre performant le réseau navigable, réseau au centre duquel, précisément, nous nous trouvons. En effet, Liège est véritablement au cœur des voies navigables du Nord-Ouest de l'Europe, au croisement des routes fluviales internationales.

Je vais vous le montrer aujourd'hui, en regardant d'abord vers le Nord, vers Anvers et Rotterdam, en vous parlant ensuite de la voie vers la Hollande qui, via le canal Juliana et l'axe Rhin-Main-Danube, nous ouvre la porte vers les Pays de l'Est et la Mer Noire, en retraçant aussi avec vous les liaisons vers la France. Sur l'ensemble de ce réseau, le Ministère de l'Équipement et des Transports, entre autres choses, aménage des berges et des murs de quai, construit des barrages, des écluses et des ponts, collabore avec les Ports Autonomes, en réalisant leurs infrastructures... C'est donc un peu tout cela que je vais maintenant évoquer avec vous.

En premier lieu, portons notre attention vers le Nord.

Nous démarrons au canal Albert et approchons bientôt de Liège Trilogiport, la zone portuaire multimodale de Hermalle-Sous-Argenteau (Oupeye), qui couvre 100 ha

avec 1.850 mètres de quai. Nous allons y construire une zone d'entreprises à quai (17 hectares), un terminal (12 ha), une zone en contact direct avec le terminal (9 ha), une zone arrière pour des centres de distribution européens (36 ha) et, bien sûr, puisque nous sommes près du village d'Hermalle, nous devons obligatoirement créer une zone d'isolement (17 ha) et une zone d'environnement (11 ha), sans oublier la zone d'accueil (9 ha). Destiné à accueillir des conteneurs sur une surface globale de 600 mètres de longueur sur 175 mètres de profondeur, le terminal à conteneurs se réalise en trois phases.

Plus loin, nous arrivons au site éclusier de Lanaye, constitué de deux petites écluses (respectivement 65 et 55 X 7,50 m), ainsi que d'une écluse plus importante (136 X 16 m). Lanaye, c'est le Y qui nous mène, d'une part, vers Anvers, et d'autre part, vers Rotterdam. Aussi allons-nous prévoir la construction d'une quatrième écluse de grande taille (sas utile de 225 X 25 m), à la droite du complexe éclusier actuel. Nous prévoyons, entre les deux, une station hydroélectrique, ainsi qu'une station de pompage, sous forme de cinq turbines et de dix pompes. Où en sommes-nous ? Les études sont terminées. Pré-financées par la SOFICO, elles ont coûté 5,5 millions d'euros, dont 50 % seront couverts par l'Europe — plus précisément par le RTE (Réseau Trans-Européen). Le solde sera partagé entre la Belgique et la Hollande. Quant aux travaux, ils sont actuellement estimés à 100 millions d'euros. Aussi bien pour l'écluse que pour la station de pompage, nous espérons une intervention du RTE de ± 25 %, sachant qu'une intervention forfaitaire de la Hollande s'élève à 7,5 millions. Le reste sera donc financé par la Belgique via, à nouveau, la SOFICO. Au point de vue du planning, les études ayant débuté en janvier 2004 se sont achevées en juillet 2005. Introduits dans le courant 2006, l'étude d'incidence (EIE) et le permis de bâtir devraient prendre à peu près 18 mois, pour nous permettre d'adjuger les travaux au troisième trimestre de 2007. Aussi espérons-nous les voir réalisés entre 2008 et 2012, pendant 4 ans minimum. Engageons-nous maintenant plus avant par la voie nous menant vers Rotterdam, via La Meuse et le canal Juliana, et vers l'Est, via l'axe Rhin-Main-Danube. Nos voisins hollandais ont prévu deux grands plans de travaux, intitulés Plan MOMARO (Modern Maas Route), destiné à créer une voie accessible pour la classe 5 (non pas 5B, mais 5A), et Zand Maas, une politique de travaux prévus pour lutter contre les inondations, car vous savez qu'en la matière, les Hollandais ont encore connu de gros problèmes, notamment lors des dernières grandes inondations en 1995. Au-delà de Maastricht commence le canal Juliana. En amont (du barrage de Maasbracht, jusqu'à l'écluse de Belfeld), ne sont pas prévus de grands travaux, hormis l'élévation, non encore programmée, de certains ponts. Par contre, plus

proche de nous et en aval du complexe éclusier, se trouve le port de Born, où les Hollandais veulent amener, depuis Rotterdam, des barges à quatre niveaux de conteneurs, ce qui n'est pas sans impliquer une série de travaux plus ou moins importants, dont l'allongement d'une des écluses de Born (actuellement une écluse de 136 X 16 m et deux de 142 X 16 m). Ensuite, deux ponts doivent être rehaussés, à Echt et à Roosteren, ce dernier venant d'être terminé pour autoriser un tirant d'air de 9,10 m. Par ailleurs, entre Born et Lanaye, une étude en vue de la navigation des barges précitées prévoit de rectifier les courbes de la Meuse en divers endroits, tout en créant les digues de protection nécessaires contre les inondations (Zand Maas). Enfin, retenons qu'ils doivent aussi aménager, généralement allonger, une écluse par complexe éclusier, comme c'est le cas à Heel, ainsi qu'à Grave, où doit être remis en activité le deuxième complexe existant, ne fonctionnant plus pour l'instant. Signalons qu'un complexe vient déjà d'être réalisé en amont, à Lith, avec un barrage et une grande écluse de 200 X 18 m. Enfin, le canal Maas-Waal relie, comme son nom l'indique, la Meuse au Waal, qui est le nom donné au Rhin lorsqu'il pénètre en Hollande. A la jonction Mook-Nijmegen et plus exactement à Weurt, le complexe éclusier doit être élargi, tandis que les ponts chevauchant l'écluse doivent être rehaussés. Voilà pour l'essentiel des travaux prévus par nos voisins hollandais, qui ouvriront la voie à une navigation de première importance vers Rotterdam, au départ de Liège.

Retour chez nous, au Y de Lanaye déjà cité, où l'autre voie vers le Nord est évidemment celle qui nous relie à Anvers, par le tronçon Lanaye-Wynegem. Vous savez que le canal Albert est complètement achevé en Province de Liège. Aussi, le premier ouvrage que nous rencontrons est le pont de Kanne, où le tirant d'air a été porté de 7 à 9,10 m et où le canal va être élargi de 34,50 à 86 m, pour un coût de 11 millions d'euros, d'ici la fin de l'année 2006. Le pont suivant, de Vroenhoven, va être démoli, également pour porter le tirant d'air à 9,10 m et la largeur du canal à 86 m, pour un coût estimé à 16 millions d'euros. L'adjudication est prévue prochainement. Reconstitué en vue d'une largeur et d'un tirant d'air équivalents, le pont de Briegden sera adjugé dans la proposition de programme pluriannuel 2008, pour un coût estimé à 10 millions d'euros. Le pont de Ham, moins coûteux (4,5 millions d'euros), sera adjugé très prochainement. Enfin, les ponts de Oevel (Geel) et de Herentals-Olen seront respectivement, l'un reconstruit, l'autre rehaussé, toujours en vue d'un tirant d'air de 9,10 m. Tout au long de ce tronçon, la largeur moyenne du canal Albert, de 120 m en zone wallonne, est de 86 m en zone flamande. L'ampleur relative des travaux n'empêche pas de constater que nos amis

flamands sont déjà bien avancés, puisqu'ils ont, eux, au complexe éclusier de Genk, une écluse de grand gabarit (200 X 24 m), pour des convois de 9.000 tonnes, aux côtés des deux écluses de 136 X 16 m. Voilà pour le premier tronçon observé.

Autrement délicat est le tronçon qui s'étend de Wijnegem au Port d'Anvers. Ça commence directement à Wijnegem, où l'écluse doit être rénovée et à partir de laquelle, surtout, le canal d'à peine 50 m de large doit être élargi. En conséquence, jusqu'au Straatsburgdok, six ponts doivent être reconstruits ou modifiés : les ponts de Deurne et de Merksem, l'Ijzerlaanbrug, le pont "Ring R1", le Spoorbrug Antwerpen Dam, le Noorderlaanbrug. Retenons qu'en certains endroits, un élargissement de 64 à 100 m est nécessaire, avec un approfondissement jusqu'à 6 m, pour éviter l'effet-piston et assurer un tirant d'air de 9,10 m pour accueillir des barges à quatre niveaux de containers, tout en sachant qu'on ne peut toutefois pas élargir à l'envi dans les zones, comme le quai des Usines, où les expropriations coûteraient trop cher. Bref, il est question d'élargir là où c'est possible, sur certaines sections où pourront donc se croiser les convois. Enfin, à l'endroit où la succession des bassins relie finalement le canal à l'Escaut, l'écluse Royers devra, elle aussi, être améliorée.

Cela étant, ces adaptations importantes sont justifiées. Contentons-nous de rappeler que la Terminal International d'Anvers vient d'ouvrir, avec le Deurganckdok, sa plus grande darse (1.300 mètres de quai bordés de 78 ha), capable de recevoir dès à présent 1,4 millions EVP (Equivalent Vingt Pieds) en conteneurs, en attendant les 3,5 millions EVP prévus en 2010.

Revenons à Liège via le barrage de Lixhe, pour nous tourner vers le Sud et emprunter la voie Meuse - Sambre - canal du Centre - canal Pomereul Condé - Liaison Seine Nord.

Le barrage éclusier d'Ivoz-Ramet est actuellement constitué de deux écluses de 136 X 16 m et de 55 X 7,50 m, cette dernière devant être reconstruite en une grande écluse de 225 X 25 m. Situation identique au barrage d'Ampsin à double écluse, où une grande écluse à 9.000 tonnes, également de 225 X 25 m, sera là aussi construite à l'emplacement de la petite écluse actuelle. Nous arrivons déjà à Namur, où les travaux sont presque achevés et où nous allons emprunter la Basse-Sambre, pour rejoindre progressivement la France.

A Charleroi, nous allons prendre un court tronçon du canal Charleroi-Bruxelles, pour ensuite bifurquer vers l'ascenseur de Strépy et le canal du Centre. Ces ouvrages d'art vont nous mener jusqu'au Haut Escaut, via le canal Nimy-Blaton-

Péronnes. Nous prendrons alors l'Escaut, qui reste à élargir et canaliser, surtout en France, pour finalement emprunter le canal du Nord et nous rendre en région parisienne. Sur tous ces tronçons, des terminaux sont en cours de réalisation ou doivent encore être construits : à Sambreville, à Centre Charleroi, (déjà réalisé), à Garocentre et à La Louvière (en cours), un à Ghlin (déjà réalisé), à Pecq.

A Sambreville, donc, un terminal est prévu juste à côté de l'usine Solvay, à proximité d'autres grands utilisateurs de conteneurs. Je passe rapidement sur les aménagements déjà réalisés au terminal fluvial de Centre Charleroi, sur lesquels Monsieur Léon Orban reviendra en détail tout à l'heure. Après bifurcation vers le canal du Centre, Garocentre, d'ores et déjà conçue comme la plate-forme logistique multimodale de La Louvière, est une zone entièrement réservée pour l'implantation des entreprises du secteur logistique et des services s'y rapportant, avec 1.200 m de quai prévus fin 2008, au cœur d'un parc logistique. Parallèlement, des aménagements sont en cours au quai des Cerisiers, à La Louvière.

Plus loin, en lieu et place du canal du Centre historique limité à 300 tonnes, nous pouvons, depuis trois ans, emprunter le canal du Centre à " grand gabarit " de 1.350 tonnes, par le pont-canal du Sart et l'ascenseur à bateaux de Strépy Thieu (sans oublier ces autres ouvrages d'art que sont la porte de garde du Blanc-Pain et le pont cadre).

A l'approche de Mons, nous passons devant les Cimenteries d'Obourg, pour finalement atteindre le canal Nimy-Blaton-Péronnes, via la nouvelle darse sud de Ghlin, bientôt trimodale avec l'arrivée du chemin de fer. Nous poursuivons vers le Haut Escaut, via Péruwelz, où sont également prévus des aménagements portuaires le long de la zone d'activité économique et industrielle Péruwelz-Beloeil. Sans rentrer dans le détail concernant le Haut Escaut, retenons que nous allons en améliorer le gabarit en amont de Tournai et, d'une manière générale, améliorer la navigabilité sur l'ensemble de la voie par la réfection des barrages. Notons que, dès à présent, au Sud de Tournai, sur le tronçon du Haut Escaut à hauteur de Hollain, les unités de classe 5 peuvent naviguer, moyennant certaines précautions. Au Nord de Tournai, à Pecq, toujours sur le Haut Escaut, j'ai déjà évoqué tout à l'heure la création future d'un terminal. En bref, l'axe qui, au départ du canal Nimy-Blaton-Péronnes, permet de rejoindre, via le Haut Escaut, la zone de Comines en bordure de la Lys, fait partie d'un dispositif fluvial qui favorise l'accès à la liaison Seine-Escaut.

Cela étant, par rapport à l'objectif prioritaire, qui est de relier Liège à la région parisienne, force est de reconnaître que cet axe via le Haut Escaut constitue en réalité un détour, qui fait perdre des heures à la navigation. Si nous voulons une

navigation fluviale qui rapproche efficacement la Seine du Nord de l'Europe, via Liège, nous devons absolument restaurer la navigabilité du canal Condé-Pommeroeul, qui n'est plus fonctionnel depuis de nombreuses années, car complètement envasé. Nous venons, enfin, de conclure un accord avec nos voisins français, pour pouvoir à nouveau draguer cette voie cruciale et la rendre rapidement à la navigation. Il s'agit, à terme, d'une liaison capitale entre l'Ile-de-France, la Picardie et le Nord de l'Europe, tant il est vrai que Paris manque cruellement de jonctions fluviales et navigables vers le Nord. Aussi, alors qu'actuellement, la zone Seine-Nord n'est rejointe par voie navigable que par un tout petit chenal (le canal du Nord), nous entendons favoriser l'accès à la liaison Seine-Escaut selon trois axes : vers Comines sur la Lys, vers Bléharies sur l'Escaut et vers Hensies sur le canal Condé-Pommeroeul déjà cité.

Vous l'avez compris, l'ensemble du projet " Seine-Escaut " comporte différents tronçons qui s'articuleront pour ne former qu'une seule grande liaison fluviale européenne. Le but de cette stratégie d'ensemble est, bien entendu, de connecter Paris par voies navigables aux grands ports du Nord que sont Anvers, Rotterdam, Hambourg, et, plus largement, aux grands pôles économiques du Nord.

Depuis Paris, nous remonterons la Seine jusque l'Oise, pour emprunter le nouveau Fuseau du canal Seine-Nord-Europe et rejoindre le canal Dunkerque-Escaut, lui-même greffé, comme je viens de vous l'expliquer, à tout le réseau navigable du Nord-Ouest de l'Europe. Ce vaste projet nécessite évidemment des travaux d'aménagement et de modernisation importants. Issu des études et de la concertation, le seul Fuseau du canal Seine-Nord-Europe prévoit un tracé de référence de 106 km, avec pas moins de sept écluses entre Compiègne et Cambrai, dont une à bassins d'épargne à Montmacq, trois ponts-canaux, dont un de 1,3 km au-dessus de la Somme. Sachez encore que 55 millions de m³ de mouvements de terre étaient prévus, avant qu'un nouveau profil ne permette de réduire de 25 millions de m³ les terrassements. Ce faisant, tout est prévu pour alimenter ce canal Seine-Nord-Europe et intégrer au mieux le projet dans son environnement, notamment par la création de berges lagunées, riches en végétation.

Conclusion : après réalisation de la série impressionnante de grands travaux que je viens d'évoquer, nous espérons que, d'ici 2018, le Nord-Ouest de l'Europe possédera un niveau navigable moderne et performant, au gabarit de 2.000 tonnes, capable d'absorber la croissance prévue du trafic futur. Je vous remercie.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Merci Monsieur Roenen et bravo pour cette prouesse, qui consistait à nous faire découvrir en quinze minutes l'essentiel des grands travaux prévus au Nord comme au Sud de Liège.

Nous poursuivons notre volet institutionnel avec Monsieur Marc Delaude, Premier Attaché à l'Office de Promotion des Voies Navigables, responsable des relations internationales et des contacts avec la batellerie. Aussi va-t-il nous entretenir des incitants et des enjeux pour les entreprises wallonnes.



“ Les incitants et les enjeux pour les entreprises wallonnes ”

**par M. Marc DELAUDE, Premier Attaché,
OFFICE DE PROMOTION DES VOIES
NAVIGABLES**

Je vais commencer par rappeler la mission principale de l'Office de Promotion des Voies Navigables. Nous sommes une Direction du Ministère de l'Équipement et des Transports, dont la tâche première est d'amener des tonnes nouvelles à la voie d'eau et de développer le transport fluvial en Wallonie. Pour ce faire, outre la création et la modernisation des infrastructures que nous venons de découvrir, deux autres objectifs sont simultanément poursuivis : d'une part,

sensibiliser les chargeurs et les responsables logistiques, et d'autre part, mettre au point, en concertation avec tous les acteurs du secteur, une série d'incitants pour donner un coup de fouet au développement du transport par voies navigables en Wallonie. C'est ce qu'on a appelé, à partir de 1996, un " Plan wallon d'aide au transport fluvial ".

A l'époque, nous avons soumis au Gouvernement wallon et à la Commission européenne un premier plan d'aide, qui a couru sur trois ans. Ce premier Plan 1996-1999 comprenait déjà, comme axes principaux, la modernisation de la flotte de la navigation intérieure en Wallonie et des aides en matière de superstructures de transbordement. Plus concrètement, des incitants ont été prévus, à destination

des entreprises industrielles ou manutentionnaires qui s'équipent en matériel de transbordement de marchandises acheminées par voies navigables.

Cette première phase ayant connu un important succès, nous avons relancé un deuxième Plan 2000-2003. Cette fois, nous avons obtenu les autorisations et les budgets nécessaires, toujours auprès du Gouvernement wallon et de la Commission européenne, pour ajouter à la mesure initiale de modernisation de la flotte, un volet permettant aux bateliers de recevoir une prime à l'investissement, pour s'équiper en matériel informatique et de télécommunications.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, nous sommes entrés dans une troisième période de programmes de soutien à la navigation intérieure, qui se termine au 31 janvier 2007. Le Plan 2004-2007 comprend donc une nouvelle mesure très importante pour développer le transport fluvial de conteneurs, qui est un segment de marché très important, déjà très développé aux Pays-Bas et sur le Rhin, en Allemagne, et appelé à se développer en Belgique et en Wallonie. Ce soutien particulier aux opérateurs de services fluviaux de conteneurs est donc crucial et complète les précédentes mesures incitatives. Voilà pour le tableau général de la situation.

Je vais maintenant passer en revue chaque mesure précitée.

D'abord, revenons plus précisément sur les aides aux entreprises en matière de superstructures de transbordement. Le principe est que les entreprises qui achètent du matériel de transbordement peuvent obtenir auprès de la Région wallonne une subvention de 21 % du montant de l'investissement, à condition que cet investissement soit au minimum de 25.000 euros, avec un plafond de 200.000 euros par an et entreprise. N'oublions pas que l'objectif central qui préside à ces mesures est d'amener des tonnages nouveaux à la voie d'eau en Wallonie. C'est pourquoi, chaque entreprise bénéficiant de subventions doit s'engager à réaliser un trafic nouveau ou supplémentaire, pendant les quatre années qui suivent celle de l'investissement. C'est un aspect concret, essentiel, qui nous permet véritablement de voir arriver de nouveaux tonnages à la voie d'eau, tonnages qui, bien souvent et autrement, auraient été acheminés par transport routier.

En ce qui concerne la mesure de modernisation de notre modeste flotte de navigation intérieure en Wallonie, lancée en 1996, nous avons pris soin de faire en sorte qu'elle soit avant tout destinée aux personnes physiques (bateliers, artisans) et aux PME, et non pas, du moins a priori, aux grandes entreprises ou aux grands armements. C'est encore une fois un subside de 21 % des investissements éligibles qui est accordé. Par investissements éligibles, il faut entendre des investissements pour adaptations techniques et installation de matériel neuf, que les bateliers consentent dans le but de moderniser leur bateau et le rendre plus

compétitif. Imposé par la Commission européenne pour des raisons de concurrence, le plafond est cette fois de 100.000 euros de subventions sur une période de trois ans, ce qui reste quand même très appréciable.

Enfin, voyons ensemble la dernière mesure, relative à l'aide au service régulier de transports fluviaux de conteneurs, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2004. En l'occurrence, est accordée une subvention de 12 euros par EVP transporté par conteneur standard, chargé ou déchargé sur un terminal situé en Wallonie. Ces subsides sont accordés à l'exploitant de la ligne régulière qui a son point de départ ou d'arrivée en Wallonie. Ils sont également limités, cette fois à 21 % des coûts d'exploitation des services concernés et pour une durée de 2 ans, avec une prolongation éventuelle de 1 an. Tous ces critères répondent également aux exigences en termes de respect des règles de concurrence de la Commission européenne ; grosso modo, ça correspond effectivement à ce qui se fait dans les pays voisins. Je crois que ce dernier soutien, particulièrement important, devrait permettre à de nouveaux services réguliers de se développer en Wallonie, à l'instar de celui déjà existant entre Liège et Anvers.

Cela étant dit, le message important que je souhaite faire passer, c'est que l'OPVN se tient à la disposition des opérateurs, entreprises et manutentionnaires, désireux d'obtenir des renseignements complémentaires ou toute aide dans l'élaboration de leur logistique. Nous entendons vraiment aider tous ceux qui souhaitent mener une réflexion sur leur logistique, en envisageant la possibilité de recourir au transport fluvial. N'hésitez pas à nous contacter directement rue Forgeur, 2 à 4000 Liège ou via notre site www.opvn.be.

Avant de passer aux résultats concrets déjà obtenus dans le cadre de ce " Plan wallon d'aide au transport fluvial ", attardons-nous sur quelques exemples concrets, tout d'abord en matière de modernisation de la flotte.

Un poste de pilotage moderne comprend aujourd'hui tout le matériel nécessaire à une navigation performante : un radar, évidemment, un pilote automatique, des écrans de surveillance par caméras, des mariphones pour communiquer avec les écluses ; il n'est pas rare que les bateliers profitent de la subvention accordée pour mettre du matériel ultramoderne à bord de leur cabine de pilotage. Autre exemple d'investissement, la cabine télescopique ; celle-ci peut s'élever, de manière à permettre une vision parfaite du batelier en cas de transport de conteneurs sur plusieurs couches. Plus classique, c'est l'achat et le placement d'un nouveau moteur à bord des bateaux ; en effet, c'est pour ce type d'investissement que nous avons octroyé, depuis 1996, le plus grand nombre de subventions. Dans notre petite flotte wallonne un peu vieillissante du début des années 90, un gros effort

devait assurément être fait à ce niveau-là. Les subventions accordées par la Région wallonne ont ainsi permis à bien des bateliers de faire le pas et d'acheter un moteur plus performant, mais aussi plus écologique. En effet, pour pouvoir bénéficier de la prime, les moteurs de propulsion doivent répondre, au niveau des émissions polluantes, aux normes les plus strictes en vigueur sur le marché.

J'aurais, bien entendu, encore trente-six exemples à citer pour illustrer la modernisation de la flotte : installation de nouvelles écoutes ou de moteurs d'étrave, adaptation de cales pour le transport de conteneurs, modernisations diverses de la cabine de pilotage, améliorations nécessaires du confort à bord, etc. On retrouve une diversité plus grande encore, en ce qui concerne les superstructures de transbordement. Nous intervenons dans toute une série de dossiers parfois fort différents, qui peuvent aller de l'aménagement d'une simple trémie de chargement, à l'achat, par un manutentionnaire, d'une grue hydraulique montée sur pneus. L'installation sur quai d'une courroie transporteuse mobile peut permettre de débarrasser celui-ci lorsque le chargement est terminé ; ailleurs, un embarcadère spécifique est nécessaire. Maintes possibilités existent donc, dans ce cadre-là également, du moment que le but poursuivi est rejoint, à savoir amener de nouveaux trafics à la voie d'eau. Je n'oublie pas ce secteur particulier qu'est celui des transports de produits liquides en bateau-citerne, où quantité d'installations spécifiques peuvent permettre et faciliter le chargement et déchargement des marchandises : des tuyauteries, bien sûr, ou encore des systèmes d'aspiration pour les produits pulvérulents. Enfin, la remarque vaut également pour les aides diverses à apporter aux services réguliers de transport fluvial de conteneurs, comme ceux qui se trouvent tout près d'ici, au port de Rénory, où des bateaux effectuent la navette entre Liège et Anvers.

Je terminerai par les résultats obtenus sur la période 1996-2005. De la part du secteur de la batellerie artisanale, nous arrivons à un total d'investissements, principalement en Wallonie, qui s'élève à plus de 17.600.000 euros. La part d'aides octroyées par la Région wallonne se chiffre à près de 3.500.000 euros pour 295 dossiers traités par l'OPVN, soit une moyenne de près de 12.000 euros par dossier. Le nombre de dossiers suivis pour soutenir la batellerie wallonne est donc important et mérite d'être souligné.

Du côté des entreprises recourant au transport fluvial, 33 dossiers ont été introduits depuis 1996 pour l'achat et l'amélioration de matériel de transbordement. Le montant global des investissements s'élève déjà à près de 8.500.00 euros, soit une intervention d'environ 2.150.000 euros au total et de près de 65.000 euros en moyenne.

Vous comprendrez qu'en ce qui concerne le récent soutien apporté au transport fluvial de conteneurs, nous ne pouvons vous présenter qu'un seul dossier introduit en 2004. Nous espérons évidemment que de nouveaux services de ce genre verront le jour prochainement.

Grâce à cette politique de soutien au secteur, plus 3,2 millions de tonnes supplémentaires ont été chargées ou déchargées par la voie d'eau chaque année. Cette augmentation est le résultat de l'engagement des 33 entreprises concernées par les subventions de matériel de transbordement. Nous pouvons considérer que, sans ce coup de pouce, une partie importante de ces trafics ne serait en fait pas revenue au transport fluvial, même si, indépendamment de ces efforts, il est bien évident que toute une dynamique et de nombreux facteurs expliquent que le transport fluvial wallon est globalement en hausse depuis 1996. Ainsi est-on passé de 31.943.000 tonnes en 96 à 45.161.000 tonnes en 2004, soit une augmentation de 41,4 % sur 8 ans, ou, si l'on préfère, une progression de 5,2 % l'an.

Enfin, concernant le soutien à la modernisation de la flotte, précisons que ce chiffre de 295 dossiers traités sur les quelque 300 bateaux que compte la flotte wallonne de navigation intérieure, nous permet d'affirmer que la quasi-totalité de cette flotte a ainsi reçu une aide depuis 1996. Chacun appréciera cette avancée tout à fait remarquable. Je vous remercie.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Merci Monsieur Delaude d'avoir ainsi clôturé cette première partie institutionnelle. Nous avons clairement pu apprécier qu'une réflexion profonde a été initiée en matière de navigation fluviale. En outre, des budgets ont été prévus et alloués, aussi bien pour réaliser les travaux (passés, présents et à venir) sur la voie d'eau, que pour soutenir les différents acteurs du secteur. Nous ne pouvons que nous en féliciter, sachant que toutes les parties prenantes redoublent d'efforts pour atteindre cet objectif de développement de la logistique par voie d'eau, synonyme de développement au sens large pour la Wallonie.

Nous allons maintenant passer à la deuxième partie, concernant le positionnement de la Wallonie, et plus spécifiquement de Liège. Monsieur Léon Orban, Directeur de l'OPVN, va d'abord intervenir, notamment pour nous préciser le positionnement de la Wallonie dans le trafic fluvial national et européen. Tout un programme.

— DEUXIÈME PARTIE : LE POSITIONNEMENT DE LA WALLONIE
ET DE LIÈGE



“ La Wallonie à la croisée des grands ports ”

par M. Léon ORBAN, Directeur, OFFICE DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je suis heureux de prendre la parole devant vous, pour expliquer notre position en matière de trafic fluvial.

On dit toujours que la Wallonie est au cœur de l'Europe. Pour commencer, je souhaitais donc vous montrer une carte particulièrement parlante, qui est celle de l'Europe des régions. En transport fluvial, nous travaillons en effet essentiellement au niveau des régions, tant il est vrai que nous avons beaucoup plus de trafic avec la Rhénanie du Nord-Westphalie

qu'avec la Bavière, avec le Nord Pas-De-Calais et la Picardie qu'avec la Provence, avec les Pays-Bas du Sud-Est que du Nord-Ouest. De ce point de vue, la Wallonie est bel et bien au centre des régions comptant les plus grands centres d'activité économique en Europe.

Vous savez que les fleuves et les rivières sont souvent à la base de la fondation des villes, puisque la plupart d'entre elles ont été implantées le long des voies d'eau naturelles importantes. Pour favoriser le développement des échanges, nous avons heureusement construit des canaux. Citons notamment l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi qui alimente le bassin minier de Charleroi et le canal Albert qui est l'artère vitale pour les Liégeois. Dans cette optique, nous avons veillé à relier le bassin de l'Escaut à celui de la Meuse, dernièrement pour un gabarit de 1.350 tonnes. Enfin, toujours au départ de cette zone, le futur canal Seine-Nord-Europe nous reliera au bassin parisien ; c'est un atout indéniable, que tout le monde souhaite. Vers le Nord, se concrétisent les projets permettant de rejoindre la région de Rotterdam,

tant il est vrai que les trafics entre Anvers et Rotterdam sont importants. Cela nous permettra, à terme, d'établir la liaison vers le Rhin et, partant, vers l'Europe de l'Est. Sans revenir inutilement sur tout ce que nous a brillamment présenté Monsieur Roenen tout à l'heure, rappelons que nous avons d'excellentes liaisons avec la Flandre, et notamment le port d'Anvers. Idem pour les connexions avec les Pays-Bas, que ce soit au départ d'Anvers, directement vers Rotterdam, ou au départ de Liège, via le canal Juliana. Vous avez compris qu'actuellement, les liaisons avec la France se font essentiellement par l'Escaut, qui est notre porte d'entrée principale vers la France et, bientôt, vers son cœur parisien.

D'une manière générale, notre réseau est particulièrement performant. Si à peu près 20 % des 451 km de voies navigables wallonnes sont au gabarit de classes 1 et 2 (300 et 600 tonnes), plus de 80 % sont au gabarit européen de classes 4, 5 et 6 (1.350, 2.000 et > 2.000 tonnes). En clair, les bateaux de grand tonnage peuvent circuler chez nous.

Comme l'a déjà évoqué Monsieur le Député permanent Olivier Hamal, les performances comparées entre l'eau, le rail et la route sont intéressantes à analyser.

Les parts modales en tonnes nous montrent que c'est la route, bien évidemment, qui tient le haut du pavé. Toutefois, on constate que la voie d'eau transporte presque deux fois plus de tonnes que le rail ; c'est quelque chose que la plupart des Belges ignorent. Nous sommes aussi là pour le dire.

Calculées en tonnes/km cette fois, les parts modales nous révèlent un schéma sensiblement différent, puisque, jusqu'en l'an 2000, le rail dépassait la voie d'eau, du fait que les distances parcourues étaient plus grandes. En effet, rappelons que les tonnes/km correspondent au produit d'une tonne transportée, par le nombre de km sur lesquels cette tonne est véhiculée. Depuis quelques années, cependant, la voie d'eau dépasse à nouveau le rail. Enfin, si l'on examine les variations en tonnes en prenant l'année 1990 comme la base 100, on se rend compte que c'est effectivement l'eau qui détient, actuellement, le plus grand indice de performance. Cela nous réjouit tout particulièrement, mais encore conviendrait-il de mieux le faire savoir.

Abordons maintenant la question de la multimodalité et des bateaux.

On constate que le transport par voie d'eau s'effectue au moyen d'unités très diverses, dont les tailles varient de 300 à plusieurs milliers de tonnes, par ailleurs adaptées aux différents types de marchandises à transporter, qu'elles soient

pondéreuses, liquides, pulvérulentes, volumineuses ou réparties sur remorques. Tel convoi formé d'un automoteur et d'une barge peut, à lui seul, transporter près de 6.000 tonnes, soit remplacer 200 camions de 30 tonnes. Imaginez les économies que l'on peut faire, que ce soit au niveau des chauffeurs ou au niveau des gaz d'échappement. Autre exemple, le transport de fil machine s'effectue aussi bien sur des unités traditionnelles de 300 tonnes, comme au départ de la Sambre, que sur des grands bâtiments rhénans de 3.000 tonnes. A Liège même, il vous est loisible de voir passer des convois poussés de quatre barges.

De ces quelques exemples, nous retiendrons essentiellement que l'on peut donc, aujourd'hui, tout transporter par voie d'eau. En effet, le déchargement s'effectue, selon les cas, au moyen de matériel adapté, que vous transportiez du sable ou des céréales. Les exemples de coopération entre le rail et l'eau sont bien connus, dès lors que certaines marchandises, arrivant par wagons, sont transbordées à bord de bateaux, comme c'est le cas à l'île Monsin, d'où elles partiront pour l'exportation. Les pièces indivisibles, de grande dimension ou très lourdes, ne sont aucunement des convois exceptionnels pour la navigation, contrairement au transport routier. Pour toutes ces pièces, c'est décidément le mode de transport idéal.

Quant au transport fluvial de conteneurs, nous estimons qu'il s'agit véritablement d'un important vecteur de progrès pour notre région. A ce sujet, il est important de bien comprendre l'évolution du nombre de conteneurs dans les principaux ports européens. Depuis 1996, la croissance est vraiment continue. Le port de Rotterdam arrive en tête, directement suivi par le port d'Hambourg, qui a repris sa place devant le port d'Anvers.

En examinant d'un peu plus près ce qui se passe à Anvers, on constate qu'en 1995, on avait un trafic de l'ordre de 2,5 millions de conteneurs, entrés ou sortis du port par voie maritime. En 2005, on a déjà dépassé les 6 millions de conteneurs, et tout indique que cela va encore croître et embellir, puisque les Anversois viennent d'ouvrir un nouveau bassin à conteneurs, le fameux Deurganckdok, déjà cité. A Anvers, la croissance traitée a presque toujours été supérieure à 10 % par an. Pour anticiper l'évolution du nombre de conteneurs au port d'Anvers à l'horizon 2012, vous devez au minimum projeter un rythme de croissance linéaire, ce qui signifie que le port d'Anvers traiterait plus de 9 millions d'EVP à l'horizon 2012. Une croissance exponentielle de 10 % l'an représenterait, quant à elle, près de 13 millions d'EVP traités en 2012. C'est naturellement sur cette dernière option que tablent nos amis anversoïses, qui prévoient déjà qu'après 2012, il faudra encore ouvrir un nouveau bassin.

Quelles peuvent être les conséquences d'une telle croissance, d'abord, sur l'accessibilité continentale au port d'Anvers et, ensuite, sur l'accueil et l'implantation des Centres de Distribution européens ? Examinons ces deux volets plus en détail.

Les conteneurs entrant ou sortant du port d'Anvers sont l'objet de changements de modes de transport et cette répartition modale ne touche pas que les expéditions maritimes, mais bien l'ensemble des conteneurs manutentionnés au port d'Anvers. En 2002, on pouvait observer la répartition suivante sur un total de 6,6 millions d'EVP : 16 % par transbordement direct sur un autre navire de mer, 50 % pour la route (en diminution), 8 % pour le fer (en augmentation) et 26 % pour le fleuve (également en augmentation). Pour ce dernier mode fluvial, il convient de bien distinguer entre un repositionnement qui s'effectue, d'une part, sur Rotterdam par navette fluviale (10 % du trafic), et d'autre part, vers l'Hinterland par une autre desserte (16 % du trafic, soit 1,1 millions d'EVP par an).

Logiquement, on peut considérer que tout va augmenter, à commencer par le transbordement vers les navires de mer et le repositionnement par navette fluviale vers Rotterdam qui, ensemble, absorberont vraisemblablement 3,4 millions d'EVP. Il reste dès lors à partager les 9,6 millions d'EVP prévus entre la route, le rail, le fleuve, et qui, vu leur situation actuelle respective, ne peuvent que réagir différemment.

Comment l'accroissement du nombre de conteneurs vers l'Hinterland pourra-t-il être réparti ? Nous savons que le transport routier est au bord de l'asphyxie dans certaines zones du pays, comme les rings d'Anvers et de Bruxelles. Tout au plus pourrait-il passer de 3,3 à 5 millions d'EVP. Quant au transport ferroviaire qui, soit dit en passant, sera complètement libéralisé en 2007, il est proche de la saturation. Il n'existe qu'un seul accès au port d'Anvers ; le deuxième, tant réclamé par les autorités portuaires, ne pourra voir le jour avant de nombreuses années. Malgré ce manque de moyens et avec un petit effort d'organisation et de productivité, on peut néanmoins estimer que le transport par le rail va passer de 0,5 à 1 million d'EVP. Venons-en maintenant aux possibilités de croissance de la voie navigable. Celle-ci est, en réalité, la seule qui puisse augmenter son trafic immédiatement et sans gros investissements, puisque ses infrastructures le permettent.

Si nous faisons les comptes sur les 9,6 millions d'EVP confiés au transport " terrestre ", la route, nous l'avons vu, va en prendre 5, le rail va en récolter 1, et le restant est pour la voie d'eau, soit 3,6 millions d'EVP en lieu et place d'un seul million actuellement, soit une augmentation de 250 % du trafic actuel ! Cela représente tout autant un sacré défi qu'une opportunité formidable pour la batellerie.

Enfin, il est déjà permis de penser que la voie d'eau sera la seule à pouvoir absorber la croissance à plus long terme, après 2012, croissance engendrée par l'ouverture d'un nouveau bassin comparable au Deurganckdok.

En pratique, quelle est la répartition du trafic fluvial à Anvers ? Autrement dit, concrètement, du côté de l'Hinterland, où vont et d'où viennent tous ces conteneurs fluviaux ? La grosse majorité (80 %) concerne le Nord, à savoir, principalement, les Pays-Bas et l'Allemagne et, accessoirement, la Suisse et l'Autriche. La plus faible partie (3 %) concerne le Sud-Ouest par rapport à Anvers, c'est-à-dire le Nord de la France, sachant que cette proportion pourrait augmenter par suite de la mise en service de la plate-forme de Dourges. Vient ensuite la part belge (17 % ou 187.000 EVP).

Avant d'examiner plus en détail comment pourrait évoluer cette répartition dans l'avenir, il nous faut tenir compte de cette autre conséquence de l'augmentation du nombre de conteneurs traités à Anvers qu'est l'implantation nouvelle des Centres de Distribution européens. En effet, le port d'Anvers manque de place, on le sait, et ne peut accueillir tous les Centres de Distribution. C'est comme cela, par exemple, que Nike s'est installé à côté du terminal de Meerhout. A l'instar de Nike, toute entreprise cherchera naturellement à implanter son Centre de Distribution, à la fois près d'un terminal fluvial par où transiteront ses conteneurs, et à proximité immédiate d'un réseau autoroutier performant. Dès lors, dans quelles directions les autorités portuaires anversoises orienteront-elles les candidats investisseurs étrangers ? Tout d'abord, l'option Nord-Est, qui est la première qui vient à l'esprit. Pourtant, elle se révèle délicate pour les autorités anversoises, à cause de la concurrence du port de Rotterdam, mieux placé géographiquement et en pleine extension. De plus, les conditions de navigation sur le Rhin sont fluctuantes, surtout en période de sécheresse comme en 2003. L'orientation Sud-Ouest est quant à elle plus difficile à mettre en œuvre, en raison des temps de navigation plus longs, et des limitations des tirants d'air. Néanmoins, la proximité de grands centres de consommation, comme la région parisienne, constitue un atout, de même que la réalisation annoncée, pas avant 2012, de la liaison Seine-Escaut. Notons encore que le port de Dunkerque est beaucoup plus proche de ces clients potentiels et qu'il se positionne clairement comme concurrent du port d'Anvers. Aussi reste-t-il pour ce dernier, comme principal réservoir d'extension, la Belgique et ses plates-formes actuelles et futures, tant il est vrai qu'elles sont idéalement placées pour faire face à la concurrence étrangère. C'est donc l'orientation à privilégier. Il va de soi que la région flamande sera prioritairement concernée en raison de sa proximité, mais, comme nous l'avons vu, elle commence à manquer de place. La Wallonie pourrait,

non seulement offrir ses espaces libres meilleur marché, mais aussi garantir une main d'œuvre qualifiée directement disponible et moins onéreuse.

Revenons-en à la fameuse répartition du trafic fluvial par conteneurs à Anvers, que nous avons abordée lorsque j'évoquais, tout à l'heure, la situation en 2002. Mais cette fois, projetons-nous en 2012.

Nous savons qu'en volume global assigné au trafic fluvial par conteneurs à Anvers, nous passerons de 1,1 millions à 3,6 millions d'EVP ; dès lors, comment se répartiront-ils ? Vers le Nord, nous avons vu qu'il était possible de doubler les effectifs, pour passer de 880.000 à 1.760.000 EVP. Vers le Sud, ceux-ci peuvent être triplés, pour passer de 33.000 à 100.000 EVP. Il reste maintenant 1.740.000 EVP pour la Belgique, ce qui est énorme. Comme je l'ai dit, ces conteneurs iront prioritairement au Nord du pays, mais le manque d'espaces disponibles, et le potentiel du Sud, font que plusieurs centaines de milliers d'EVP peuvent transiter par les terminaux wallons.

Les deux terminaux existants sont le Centre Logistique de Charleroi et le Terminal de Renory. D'autres sont en projet, préalablement étudiés par des consultants, non sans être parfois abandonnés, comme à Pecq. Vauxl, en revanche, émerge, comme c'est également le cas de Ghlin, Garocentre et Sambreville, d'un côté comme de l'autre de Charleroi, sans oublier, bien sûr, Liège Triligiport, dont Madame Avarello vous parlera plus en détail tout à l'heure.

Dernièrement, l'Office de Promotion des Voies Navigables a réalisé une étude portant sur la plupart de ces terminaux. Celle-ci comprend un volet financier, où sont analysés les coûts de transport " de-porte-à-porte ", depuis le port d'Anvers jusqu'au chargeur et retour, et ce, pour les trois modes de transport. Cette étude a également analysé le potentiel théorique de chaque terminal, en se basant notamment sur le contexte géographique et, plus précisément, la zone de chalandise qui lui est propre. Un résumé de cette étude est disponible sur notre site Internet www.opvn.be à la rubrique Médiathèque.

Pour l'heure, voici quelques déductions à tirer de cette analyse des terminaux. Tout d'abord, dans les conditions actuelles, on peut dire que l'ensemble des terminaux sont compétitifs pour le transport de conteneurs de 20 pieds. Ensuite, les terminaux liégeois sont également opérationnels pour les conteneurs de 40 pieds. Enfin, Liège Triligiport et Renory présentent les meilleurs potentiels, soit, respectivement, 175.000 et 100.000 EVP. Renory est actuellement le seul terminal fluvial actif en

Wallonie. Il a traité environ 18.000 EVP en 2005 ; sa navette fluviale, que la plupart des Liégeois connaissent bien maintenant, compte six départs par semaine vers Anvers.

Le Centre Logistique de Charleroi constitue un autre atout. Il couvre une zone de plusieurs dizaines d'hectares comprenant un terminal trimodal. En cours de raccordement électrique, son portique fluvial pourra compléter les services offerts par les manutentionnaires. Son potentiel, en conteneurs maritimes uniquement, est de 50 à 60.000 EVP.

Le projet de Sambreville, voisin direct de l'Usine Solvay et proche d'autres utilisateurs de conteneurs importants, représente le seul projet namurois, avec un potentiel situé entre 40 et 50.000 EVP.

Situé près du canal Charleroi-Bruxelles à grand gabarit et juste en face de la zone logistique de Magna Park, Garocentre a un potentiel de 50.000 EVP en plein cœur d'un parc logistique. Ce potentiel peut donc croître, dans la mesure où de nouveaux Centres de Distribution européens viendront s'installer à proximité, que ce soit au Magna Park de Gosselet, déjà cité, ou dans la zone industrielle prévue pour s'établir derrière le terminal. Pour ce dernier, le trajet le plus intéressant de et vers Anvers passe évidemment par Bruxelles.

Quant à Liège Trilogiport, je me contenterai simplement de rappeler qu'il s'étend sur 100 hectares avec un potentiel de 175.000 EVP, puisque Madame Avarello vous en dévoilera bientôt toutes les facettes.

J'en arrive aux conclusions.

L'accroissement du trafic de conteneurs provoque des problèmes de relations entre les ports maritimes et leur hinterland. Le transport fluvial est la seule solution pratique, et les terminaux wallons peuvent évidemment constituer des bases arrières pour les ports d'Anvers (mais aussi pour les ports de Rotterdam et de Dunkerque). Les terminaux fluviaux, actuels ou en projet, peuvent être financièrement compétitifs par rapport à la route et au rail.

Les projets à réaliser en priorité sont Trilogiport, bien entendu, mais aussi Sambreville et Garocentre. Les navettes de conteneurs peuvent être rapidement rentables, et les entreprises utilisatrices peuvent y trouver de multiples intérêts, mais, surtout, un avantage financier. J'invite les opérateurs, les entreprises et les manutentionnaires, à contacter l'OPVN pour obtenir des renseignements complémentaires, ou toute aide dans l'élaboration de leurs solutions logistiques.

Finalement, je dirais que, dans un contexte de saturation progressive des autres

modes de transport et de la rareté des terrains, les terminaux que nous venons d'évoquer ont un bel avenir devant eux, et qu'il sera sans doute nécessaire d'en créer de nouveaux, en fonction de la demande et de la capacité concurrentielle du secteur fluvial.

Pour la Wallonie, il importe de développer judicieusement des plates-formes logistiques centrées sur la voie d'eau, et de créer des conditions telles qu'elles soient attractives, en réservant par exemple des terrains pour les équiper en infrastructures. Les aides des pouvoirs publics pour le démarrage des opérations peuvent apporter une solution intéressante, et il sera ainsi possible de créer de nouvelles activités économiques, productrices de richesses.

Afin de prolonger ce message, je vous renvoie au film de promotion de la voie d'eau réalisé par l'OPVN, qui montre qu'il s'agit vraiment d'une voie en or. Je vous remercie pour votre attention.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Un grand merci, Monsieur Orban. Si d'aucuns doutaient encore de la capacité de la voie d'eau et des potentialités existantes, je crois que votre exposé les a éclairés, tout en montrant bien que beaucoup reste à faire. Il y a, comme on dit, du pain sur la planche. Si tout le monde travaille ensemble (vous me permettrez de bien insister là-dessus aujourd'hui), je suis convaincu qu'il s'agit d'une occasion en or pour la Wallonie, pour réaliser un travail important.

Tout en cédant la parole à Madame Avarello, je souhaiterais excuser Monsieur Emile-Louis Bertrand, son directeur général, précisément à l'étranger pour représenter le Port Autonome de Liège au salon international des promoteurs immobiliers. La promotion, nous le savons, doit aussi être menée à l'extérieur de nos frontières, afin d'attirer des investisseurs dans notre région. Nous devons nous faire connaître et, tant le Port Autonome, l'OPVN, que tous les organismes représentés ici, s'attellent aujourd'hui à cette tâche très importante. D'avance, merci à Madame Avarello d'assurer pour nous cette présentation.

“ Le Port Autonome de Liège ”
par Mme Marylène AVARELLO, Attachée
au Service économique et commercial,
PORT AUTONOME DE LIEGE



Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, bonsoir. Je vous livre brièvement le contenu de ma présentation. Celle-ci sera articulée en trois parties : Liège, le Port Autonome de Liège (pour la bonne et simple raison que beaucoup d'entre vous ne savent pas précisément ce qu'est le Port, ni ce que nous faisons), et enfin Trilogiport, dont il a déjà été question dans les interventions précédentes.

On a déjà souligné en quelques mots la situation géographique exceptionnelle de Liège, une ville au cœur des voies navigables européennes. Partant, le Port Autonome de

Liège bénéficie d'un emplacement remarquable, au sein du réseau navigable le plus dense du monde qu'est le bassin Rhin-Escaut-Meuse (20.000 km). Le Port Autonome a également la chance de jouir de trois accès à la mer, ce qui fait de lui un véritable port (ou arrière-port) maritimisé. Il a bien sûr accès à Anvers, dont on a déjà souligné l'importance, par le canal Albert ; mais également à Rotterdam, premier port européen et troisième port mondial, non seulement par la mer via Anvers, mais aussi et surtout par la Meuse et le canal Juliana ; enfin, l'axe Est-Ouest nous permet de rejoindre Dunkerque.

Jouissant de cette excellente position géographique et de connexions privilégiées avec les grands ports de mer (ce qui explique déjà l'importance des trafics en provenance de ces ports maritimes), nous sommes également proches de grandes villes européennes, telles Maastricht, Aix-La-Chapelle, Cologne et bien d'autres. De fait, nous bénéficions également d'une gare internationale TGV au centre de Liège, de même qu'un aéroport de fret très important, Liège Airport, situé à Bierset.

Le Port Autonome de Liège est aujourd'hui le deuxième port intérieur européen.

Créé en 1937, c'est un organisme public para-régional qui gère des terrains appartenant à la Région Wallonne, dont les missions principales sont :

- exécuter les travaux d'extension et d'amélioration des infrastructures portuaires, avec l'aide du MET, comme Monsieur Roenen l'a précisé tout à l'heure ;
- octroyer des concessions et des autorisations à des entreprises privées, sachant que nous ne vendons pas nos terrains, mais accueillons les entreprises par le biais de concessions domaniales à long terme, ou d'autorisations précaires à court terme (une entreprise peut donc venir s'installer chez nous, aussi bien pour un jour, que pour un an, ou trente ans) ;
- veiller à l'outillage des ports publics liégeois et à la réglementation de leur usage ;
- enfin, réglementer le mouvement et le stationnement des bateaux dans ces ports.

En effet, le Port Autonome de Liège gère actuellement 29 ports publics liégeois. C'est un aspect trop souvent méconnu : on entend souvent parler du Port de Liège, alors qu'il s'agit en fait d'un ensemble de ports. Le Port Autonome de Liège assure ainsi la gestion de 29 ports publics étendus le long de la Meuse et du canal Albert, sur les douze communes mouillées de la Province de Liège, depuis Statte jusqu'à Lanaye. 360 hectares de terrains sont ainsi en gestion : une donnée qu'il est essentiel de savoir pour mieux comprendre tout ce que nous pouvons offrir.

Outre ces 360 hectares de terrains portuaires, les facilités du Port Autonome de Liège, ce sont donc :

- 26 km d'accostage au quai ;
- une darse couverte tout à fait particulière à l'île Monsin, et dont je reparlerai ultérieurement ;
- d'autres darses encore, évidemment, avec un quai roulier à Seraing autorisant la manutention de pièces lourdes et indivisibles, ainsi que divers bassins intérieurs ;
- un terminal à conteneurs de 2,5 ha, à Renory ;
- différentes liaisons régulières directes, notamment avec le Royaume-Uni ;
- une accessibilité aux bateaux rhénans (2.500 T) et aux convois poussés de deux barges (4.500 T) ;
- des cuves de stockage pour produits pétroliers d'une capacité totale de 200.000 m³ ;
- des zones douanières et des appontements ;

- plus d'une centaine de grues, ponts portiques et engins de manutention au sol, ainsi que plus d'une trentaine de ponts à peser ;
- plus d'une soixantaine de magasins de stockage, autorisant une manutention de grande superficie pour un total de 15 ha couverts (maximum 1 ha de superficie au sol) ;
- des silos à grains, comme des trémies à sables et graviers, d'une capacité totale respective de 50.000 m³ et de 60.000 tonnes ;
- les services du Port, qui proposent par ailleurs une tarification spéciale pour les transports ferroviaires, sont accessibles en permanence.

Voilà, vous m'excuserez de ne pas m'étendre davantage sur les facilités supplémentaires, comme le port des yachts.

Je reviens immédiatement au Port de Monsin, pour préciser qu'il fut le premier à être remis en gestion au Port Autonome. Il compte aujourd'hui 93 ha, 2 darses à ciel ouvert et, comme je vous le disais, il dispose d'un outil tout à fait particulier, unique en Europe, qu'est cette fameuse darse couverte, elle-même trimodale. En réalité, très peu de ports au monde bénéficient d'une infrastructure trimodale qui permet la manutention de produits à l'abri des intempéries, tout en bénéficiant d'un hall de stockage attenant d'un hectare.

Je vous livre encore quelques données supplémentaires sur cet autre site trimodal qu'est celui de Renory, avec son terminal à conteneurs de 2,5 ha et son terminal à colis. Comme déjà évoqué aujourd'hui, Renory, pour le transport fluvial de conteneurs, c'est :

- une ligne régulière entre Liège et Anvers et, partant, Rotterdam, avec 6 départs et arrivées par semaine ;
- 3 automoteurs actuellement en activité de 54 EVP (ou de 81 EVP sur 3 niveaux) ;
- en complément, toute la palette des services liés au transport de conteneurs.

La progression de Renory, de 10.900 à 18.000 EVP de 2004 à 2005, montre bien le potentiel de ce type de trafic, y compris chez nous, à Liège. Forte de 2,5 ha avec halls de stockage, deux reachstackers et un portique de 50 tonnes, la société qui gère le terminal propose dès à présent des solutions logistiques intégrées, avec services douaniers, d'emportage et de dépotage, de nettoyage ou de fumigation des conteneurs, et bien d'autres encore.

J'en arrive aux quelques chiffres qui caractérisent globalement le Port Autonome de Liège. Depuis 10 ans, le trafic fluvial a progressé de 70 %, en passant de quelque 8,8 à plus de 14 millions de tonnes. C'est dire, une fois encore, l'importance et le

potentiel de ce mode de transport. Tous modes de transport confondus (eau, rail, route), le Port a manutentionné 20 millions de tonnes de marchandises en 2005. Conséquence de cette explosion : le nombre de sociétés installés dans le domaine portuaire n'a cessé de croître, jusqu'à saturation, d'ailleurs, des terrains du Port Autonome.

Quelle est l'importance relative des différentes catégories de marchandises au Port Autonome de Liège en 2005 ? Les matériaux manutentionnés sont, principalement, les matériaux de construction (36,7 %). Les minerais (18,1 %) gardent une place assez importante et ce, malgré la fermeture annoncée par Arcelor de la phase à chaud. Les produits pétroliers (21,6 %) devancent les combustibles solides (14,1 %) et les produits métallurgiques (7,1 %). Le reste se répartit entre produits chimiques, engrais, minerais, denrées alimentaires et produits divers, tous en forte progression, en ce compris les conteneurs.

Passons maintenant à Liège Trilogiport, un "village logistique" au cœur de l'Europe.

En effet, le Port Autonome de Liège aménage actuellement une nouvelle plate-forme logistique multimodale, appelée Liège Trilogiport. Puisque, comme je vous l'ai dit, le Port commençait à être saturé, la Région Wallonne nous a remis en gestion 100 ha de terrain en 2004, pour véritablement ériger un parc d'activités où le multimodal est roi. Destinée principalement à la logistique, cette nouvelle extension, située à l'aval de Liège, à Hermalle-Sous-Argenteau, est unique en Europe. Pourquoi Trilogiport ? Tout simplement parce que cette plate-forme bénéficie d'atouts exceptionnels :

- 3 accès à la mer (Dunkerque en 48h, Rotterdam en 20-24h, Anvers en 12h) ;
- 3 modes de transport présents sur la plate-forme (eau, rail, route) ;
- enfin, 3 marchés européens frontaliers (Pays-bas, France, Allemagne).

Le terrain est idéalement relié à l'ensemble du réseau fluvial européen, je pense qu'on l'a déjà bien expliqué. L'intérêt, également, de Trilogiport est de se trouver au carrefour d'un important réseau autoroutier et ferroviaire. Or, comme on l'a bien souligné également, un mode de transport n'est rien sans l'autre. Voilà pourquoi les Centres de Distribution ont idéalement besoin de se situer à des endroits stratégiques, où les différents modes de transports sont présents. Ici, nous sommes à proximité de différents axes très importants, permettant un accès facile et rapide aux principales villes européennes : Paris (3h30), Aix-La-Chapelle (30'), Anvers (1h15), Bruxelles (1h), Cologne (1h15), Maastricht (15'), et ainsi de suite. Enfin, on

ne saurait trop insister sur cette excellente position géographique, au cœur du réseau fluvial Rhin-Escaut-Meuse. Tout cela fait que Liège Trilogisport dispose d'une zone de chalandise très importante. Il permet de toucher 56 millions d'habitants dans un rayon de 250 km, et plus de 60 % du pouvoir d'achat européen dans un rayon de 500 km. Autant dire qu'il s'agit d'une localisation stratégique idéale, pour attirer de futurs Centres de Distribution.

Précisément, l'objectif principal de la plate-forme multimodale Liège Trilogiport est d'attirer des entreprises utilisatrices de la voie d'eau, et également des Centres de Distribution européens ayant une activité à haute valeur ajoutée et génératrice de nombreux emplois nouveaux. La région en a besoin, et son développement passera par là. C'est pourquoi cette zone, attractive et aménagée de manière performante, sera essentiellement dédiée à la logistique.

Proche du Port de Monsin, Liège Trilogiport est également attenante à une zone d'extension possible, celle de Chertal, dès lors qu'après sa fermeture en 2009, celle-ci sera démantelée. Rappelons encore la contiguïté du nœud autoroutier, sans oublier d'évoquer la proximité du parc économique des Hauts Sarts.

Tout à l'heure, Monsieur Orban a bien expliqué combien il est important d'avoir des terminaux intérieurs pour recevoir l'explosion du trafic de conteneurs prévue dans les grands ports de mer. Dès lors, attardons-nous maintenant aux atouts propres de Liège Trilogiport. La plate-forme multimodale bénéficiera notamment :

- d'un terminal à conteneurs de plus de 15 ha ;
- d'une darse intérieure et d'un accès sécurisé aux navires de mer ;
- de navettes fluviales porte-conteneurs journalières reliant les ports maritimes ;
- de connexions à l'ensemble du réseau fluvial européen ;
- de dessertes ferroviaires ;
- de services de douane et bien d'autres encore.

Liège Trilogiport sera accessible aux convois poussés de 4.500 tonnes et aux navires de mer, puisqu'il est situé le long du canal Albert et bénéficiera, je l'ai dit, d'une extension possible de 180 hectares.

Grâce à Liège Trilogiport, le Port de Liège pourra accueillir, dès fin 2007-début 2008, des entreprises sur un site unique en Europe, bénéficiant de toutes les infrastructures nécessaires au transport combiné.

Enfin, dans cette perspective de développement et d'emploi, quelques mots encore sur le Groupement d'Intérêt Economique, constitué autour du projet. Le Port

Autonome de Liège, le Port Maritime d'Anvers et la SPI+, opérateur économique de la Province de Liège, ont récemment décidé de s'associer dans le cadre d'un contrat de Groupement d'Intérêt Economique (GIE) pour le développement de cette plate-forme multimodale qu'est Liège Trilogiport. En vue de la promotion et de la commercialisation de la plate-forme, les objectifs du GEI sont de :

- permettre aux clients du Port d'Anvers n'ayant pas besoin d'un quai maritime de s'installer dans son hinterland naturel, ce qui développera le transport multimodal de et vers Anvers ;
- améliorer la mobilité à l'entrée et à la sortie d'Anvers (Monsieur Orban vous a déjà parlé des problèmes de congestion à résoudre) ;
- permettre au Port Autonome de Liège de bénéficier de l'installation, sur ses terrains, de grandes entreprises internationales, attirées par l'importance du Port d'Anvers, et de mieux asseoir le caractère international du Port Autonome de Liège ;
- enfin, de permettre à la SPI+ de rechercher des unités industrielles et des services susceptibles d'apporter une plus-value à l'économie de la province de Liège.

Pour conclure, vous me permettrez de répéter que Liège Trilogiport est le village logistique idéal pour accueillir de grands Centres de Distribution et des manutentionnaires, intéressés à profiter de sa position exceptionnelle.

Selon une étude réalisée par l'Office de Promotion des Voies Navigables, son potentiel de création d'emplois est de 2.000 postes à pourvoir. Toujours est-il que son développement est extrêmement important au regard des pertes d'emplois prévues dans le cadre des fermetures annoncées dans la région. Aussi suis-je convaincue que le redéploiement de notre bassin liégeois passe immanquablement par Liège Trilogiport. Merci pour votre attention.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Merci beaucoup, Madame Avarello, pour la clarté de vos propos.

Au terme des deux premières parties, nous savons maintenant qu'au niveau institutionnel et régional, bien des éléments se mettent en place pour la voie d'eau. A Liège comme partout en Wallonie, cette voie d'eau est transformée, modernisée, gérée, promue.

Il reste néanmoins un élément essentiel et vital que nous avons déjà évoqué, mais qu'il nous reste à approfondir ; c'est l'attrait que peut et doit exercer cette voie d'eau

pour les utilisateurs. Tous les efforts entrepris doivent maintenant rencontrer des utilisateurs qui sont parfois amenés à rompre leurs habitudes pour “ tenter l’aventure ”, en passant, et plus exactement en transbordant, d’un mode de transport à l’autre. C’est la raison pour laquelle nous passons maintenant à la troisième partie, consacrée à l’avis de ces utilisateurs. Je cède bien volontiers la parole à Monsieur David Thonon, qui est responsable des transports et manutentions portuaires de la Somef (Société d’Opérations Maritimes et Fluviales) et qui va nous éclairer sur l’évolution de la navigation fluviale depuis la libéralisation.

— TROISIÈME PARTIE : L’AVIS DES UTILISATEURS



“ L’évolution du transport fluvial depuis sa libéralisation ”

**par M. David THONON, Logistic Manager,
SOMEF — SOCIÉTÉ D’OPÉRATIONS
MARITIMES ET FLUVIALES**

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais tout d’abord planter le décor.

Je travaille pour la Somef, Société d’Opérations Maritimes et Fluviales, qui, pour faire bref, est une filiale logistique originellement issue de Cockerill, devenu Usinor, puis Arcelor, et qui est encore appelée à évoluer. Cela fait maintenant 15 ans que j’y travaille. J’ai commencé par le secteur maritime, pour ensuite m’occuper de planification, avant de passer au secteur manutention. (Nous gérons notamment la

darse couverte de Monsin.) Enfin, je suis arrivé dans le transport fluvial proprement dit il y a 4 ans, et c’est donc en tant qu’affréteur que je m’exprime ici devant vous. Bref, vous avez compris que je ne suis pas né dans le transport fluvial. Néanmoins, pour le vivre au jour le jour depuis un certain temps, il m’a semblé pouvoir répondre favorablement aux organisateurs de ce colloque, en acceptant de vous parler de l’évolution du secteur depuis sa libéralisation.

Je ne m'attarderai pas sur la progression du tonnage transporté, dont on vous a déjà parlée, sauf pour vous rappeler que, de 1987 à 2005, nous sommes bel et bien passés de moins de 30 à près de 45 millions de tonnes, transportées par voie d'eau.

Cela étant précisé, je suis convaincu que peu d'entre vous connaissent la situation qui prévalait jusqu'il y a peu dans le transport fluvial, à l'époque pas si éloignée de la bourse de fret. Rappelons-en les principaux aspects :

- le marché de l'affrètement était réglementé ;
- les conditions de fret étaient fixées et ne pouvaient être négociées. Etaient ainsi réglementés les taux de fret, les délais de staries (délais stipulés pour le déchargement et le chargement d'une cargaison) et les indemnités diverses : surestaries (indemnité que l'affréteur doit payer à l'armateur pour le temps supplémentaire pendant lequel un bâtiment a été retenu au-delà du délai stipulé), déhalage (déplacement d'un navire au moyen de ses amarres), remboursement des huit dixièmes des droits de navigation, travail de plus de huit heures ou de nuit, etc. ;
- le chargeur, représenté par l'affréteur, n'avait pas le choix du bateau ;
- le batelier devait s'inscrire à un tour de rôle auprès d'une bourse de fret.

Concrètement, comment cela se passait-il ? Dans différents centres régionaux, un endroit appelé la bourse de fret regroupait l'offre et la demande ; les uns venaient avec leurs tonnes, les autres avec leurs bateaux. La demande était pour ainsi dire supérieure à l'offre de cale. Ainsi avait-on peu de rotations, avec des frets relativement élevés, et pas ou peu de concurrence. Généralement, les chargeurs (vocable par lequel on désigne généralement les clients) n'étaient pas eux-mêmes sur place et confiaient leurs tonnages à des affréteurs. Un de ces derniers se rendait donc physiquement dans une bourse de fret avec son porte-documents, tandis que le batelier venait, lui, avec son bateau, et s'inscrivait au tableau. Au fur et à mesure de l'apparition des tonnages et des voyages, on pouvait prendre ou laisser passer. Autant dire que le système faisait de facto entrave à la libre concurrence. Plus généralement, on peut dire que la réglementation même du marché empêchait le développement du transport fluvial.

Tout cela a considérablement bougé depuis le milieu des années 90 :

- les acteurs du transport fluvial se sont professionnalisés ;
- comme déjà largement illustré par les précédents orateurs, la Région wallonne a considérablement soutenu et aidé le secteur ;

- différents efforts en faveur du transport fluvial ont été réalisés, aussi bien pour la création ou la modernisation des infrastructures, qu'en termes d'adaptation des horaires de navigation ou au niveau de la promotion ;
- enfin, le transport fluvial s'est libéralisé en novembre 1998.

Tout s'est donc passé comme si les institutions et les industriels avaient peu à peu pris conscience qu'à terme, ils ne pourraient pas se passer du transport fluvial. Le secteur s'est alors mobilisé : tandis que les divers acteurs se professionnalisaient, aussi bien au niveau des méthodes que des outils, la Région wallonne prenaient toutes les mesures dont on vous a déjà parlées, jusqu'à la récente libéralisation du transport fluvial.

Quand on parle de "libéralisation", on parle bien de "marché" et de "libre concurrence". Pour autant, on ne peut évidemment pas se permettre de faire n'importe quoi. La profession d'affréteur est toujours bien réglementée, de même que ne s'improvise pas batelier qui veut.

La libéralisation du transport fluvial veut donc dire :

- depuis 1998, tous les transports fluviaux sont librement négociés entre les parties, en fonction des conditions du marché. (Autrement dit, on a commencé à négocier des transports en dehors de la bourse de fret, qui a purement et simplement disparu.) ;
- seules certaines indemnités sont légalement prévues, pour autant que les parties au contrat n'aient rien convenu d'autre.

Bref, la loi de 1936 relative au secteur est en train d'évoluer, et la Convention de Budapest relative au Contrat de transport de Marchandises en Navigation Intérieure (CMNI) est appelée à se généraliser. On assiste donc véritablement à une grande libéralisation au niveau des conditions de négociation. En la matière, seules quelques consignes subsistent, à titre supplétif, notamment concernant certains délais de chargement et déchargement d'un bateau.

Nous allons voir plus précisément comment cette évolution du transport fluvial a affecté les différents acteurs, que sont les bateliers, les affréteurs et les chargeurs.

Commençons par la batellerie :

- le métier de batelier s'est totalement modifié pour entrer dans une logique de marché concurrentiel ;
- les bateliers doivent organiser eux-mêmes leurs démarches commerciales ;
- certaines initiatives ont été prises pour faciliter les contacts commerciaux entre les bateliers et les affréteurs ou les chargeurs : création de coopératives, sites Internet, etc.

La logique de " marché concurrentiel " veut notamment dire que les frets, donc les prix du transport, ont baissé. (Pour rappel, le vocable fret signifie à la fois ce que vous transportez et le prix que vous payez.) Par ailleurs, la disparition de la bourse se fait encore ressentir cruellement sur certains marchés et dans certains types de cale. Il faut reconnaître que cela ne s'est pas fait sans heurts, certains bateliers y étant préparés, d'autres pas. Avant, il suffisait aux bateliers d'amener leur bateau dans une bourse ; aujourd'hui, c'est à chacun d'organiser sa démarche commerciale, non sans, parfois, un certain individualisme. Toutefois, depuis quelque temps, on observe divers mouvements de regroupement (par exemple, en coopératives ou via des sites Internet) avec, en ligne de mire, la création d'une fédération de la batellerie, ce qui devrait certainement profiter avantageusement à l'ensemble de la profession.

Comme nous l'avons vu lorsque Monsieur Delaude a passé en revue les différents incitants, la batellerie a pu, et a dû, très fortement évoluer. En modernisant leurs équipements, les bateliers se sont formés aux nouvelles techniques et technologies, en ce compris informatiques. Anciennement artisans, ils se retrouvent aujourd'hui à la tête d'une entreprise moderne et performante.

Passons aux conséquences de la libéralisation pour les affréteurs, qui :

- ont dû modifier leurs méthodes de travail, aussi bien pour la recherche d'un bateau que pour la négociation des conditions d'affrètement ;
- agissent de plus en plus souvent comme commissionnaires au transport ;
- nouent parfois des relations privilégiées avec certains bateliers, qui deviennent de véritables partenaires ;
- de plus en plus, doivent proposer des solutions logistiques complètes, incluant, par exemple, les tractions routières, les manutentions et stockages, et le transport fluvial.

Je reviens un instant sur la différence entre courtier et commissionnaire, pour préciser le nouveau statut de l'affréteur. Celui-ci ne se contente plus de mettre simplement un chargeur et un batelier en présence, pour qu'ils effectuent un transport ensemble, mais a désormais une obligation de résultat. Comme commissionnaire, l'affréteur devient lui-même responsable du résultat du transport. Pour autant, cela ne signifie pas qu'un affréteur change de bateau à chaque transport, du simple fait que des liens se créent entre bateliers, affréteurs et clients. Néanmoins, parallèlement à ces relations privilégiées, se développent aussi des efforts de recherche au niveau de la cale. Le métier évolue vers de nouvelles affaires et des " opérations spots ".

Enfin, quelles sont les conséquences de la libéralisation sur ce troisième acteur qu'est le chargeur ? Comme je le disais tout à l'heure, par chargeurs, il faut entendre les clients, qui :

- sont de plus en plus nombreux à être attirés par la voie d'eau ;
- y trouvent, entre autres, un avantage économique certain ;
- confient de plus en plus souvent à leur partenaire logistique l'ensemble des opérations logistiques pour obtenir un service " door to door ".

En effet, la voie d'eau est réellement attractive, notamment pour les diminutions du fret (au sens du prix). A vrai dire, le chargeur, lui, ne voit pas le batelier, et c'est bien l'affréteur qui est en quelque sorte entre le marteau et l'enclume. Dans les solutions " door to door ", le client et sa marchandise ne se trouvent pas forcément en bord de voie d'eau. Aussi l'affréteur prend-il plusieurs casquettes, pour assumer à la fois le rapprochement et la manutention. Voilà pourquoi la Somef a évolué, en développant différents métiers, qui lui permettent effectivement d'offrir ce service " de porte à porte ".

Pour les chargeurs, la voie d'eau, c'est aussi :

- le mode de transport le plus fiable, vers le port d'Anvers par exemple (particulièrement pour le transport par conteneurs) ;
- un énorme potentiel de développement (c'est d'autant plus vrai et d'autant plus clair qu'il suffit de prendre simplement sa voiture pour se rendre compte qu'il n'est plus du tout évident de se déplacer sur route) ;
- un atout écologique non négligeable, qui permet de réconcilier l'entreprise avec ses riverains et les autorités politiques.

En résumé, beaucoup d'éléments autorisent le développement du transport fluvial :

- la libéralisation du transport fluvial et de ses taux de fret ;
- la spécialisation et l'efficacité des manutentionnaires ;
- l'utilisation d'outils de manutention performants ;
- la création ou la modernisation des infrastructures ;
- l'adaptation des horaires de manutention.

Engagé sur la bonne voie, le secteur est loin d'avoir tout réalisé, que ce soit au niveau des infrastructures, des méthodes ou des cales. Déjà, il n'est plus nécessaire d'être en bordure de voie d'eau pour avoir recours au transport fluvial. Une entreprise située à 70 km (et plus) du lieu de transbordement peut, aujourd'hui, utiliser la voie d'eau. En améliorant les méthodes, modes et moyens de manutention et de transport, on recule de plus en plus les frontières où les sacrosaintes ruptures de charges venaient miner un schéma logistique. Aussi, à la

Somef, avons-nous pris le parti qu'il n'y avait pas d'études qui n'en valaient pas la peine. Il faut faire preuve d'inventivité et de collaboration entre les différents acteurs.

Permettez-moi encore d'insister sur quelques points importants.

Un nouveau type de trafic est apparu : celui du transport de conteneurs, absolument incontournable. Vous avez bien senti les perspectives dans les chiffres cités tout à l'heure : le conteneur, c'est l'avenir. En la matière, j'ose affirmer que le transport fluvial va se tailler une part substantielle du gâteau, le contraire étant tout simplement impossible. Il convient ici de saluer la gestion actuelle du terminal de Renory, sur la place de Liège.

Un autre site, pour lequel je souhaite partager avec vous mon engouement, est celui du canal du Centre et de son ascenseur de Strépi. Si vous ne l'avez pas encore visité, faites-le, car cela en vaut vraiment la peine. Je n'ignore pas que cet ouvrage d'art a fait couler beaucoup d'encre et de salive. Toujours est-il qu'un outil impressionnant s'impose aujourd'hui, qui peut valoriser l'image du transport fluvial et de notre pays. Les chiffres sur l'évolution des tonnages sur le canal du Centre parlent d'eux-mêmes et explosent en flèche après 2002, pour passer de moins de 300.000 tonnes transportées en 2001 à près de 1,9 millions de tonnes en 2005. Pour la petite histoire, sachez qu'avant de pouvoir passer par là, la majorité des bateaux qui arrivaient à Liège en provenance de Dunkerque passaient par Anvers. Ils n'avaient plus d'autre possibilité.

J'ajoute qu'un élément supplémentaire venu motiver la nouvelle voie est, bien entendu, la disparition des droits de navigation en Région wallonne.

Il me reste à vous livrer quelques conclusions, en forme de synthèse :

- la libéralisation a été largement favorable à un renouveau du transport fluvial ;
- les différents secteurs d'activités concernés ont dû (et doivent encore) s'adapter aux nouvelles conditions de travail ;
- la fin de la phase à chaud à Liège ne signifie pas celle du transport fluvial, car de nouvelles activités vont remplacer les transports perdus de minerais et de charbon ;
- la mise à zéro des droits de navigation dans le cadre du Plan Marshall devrait donner un élan complémentaire au transport fluvial.

Il reste encore du chemin à parcourir sur la voie de la modernisation, aussi bien pour la batellerie qu'en termes de méthodes de chargement, déchargement,

transbordement, affrètement. Néanmoins, on peut, sans conteste, parler d'un renouveau actuel du transport fluvial. S'agissant de Liège, il est clair que l'annonce de la fermeture de la phase à chaud est effectivement tombée comme un coup de massue, mais je pense qu'il faut nous en servir comme tremplin pour maintenant rebondir. Les chiffres en tonnage du Port Autonome de Liège vont sans doute en pâtir, mais, comme le suggérait Madame Avarello, il faut peut-être cesser de penser exclusivement en tonnage, pour plutôt orienter nos efforts en terme de valeur ajoutée. Je vous remercie de votre attention.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Merci Monsieur Thonon. Nous venons de voir que les utilisateurs doivent également s'adapter et évoluer ; je crois par ailleurs que c'est le lot quotidien de tous, dans le monde où nous vivons. Pour terminer nos exposés, je cède la parole à M. François-Xavier Duroy, qui est administrateur logistique auprès de Lhoist Western Europe.



“ L'intégration de la voie d'eau dans la chaîne logistique : un choix raisonné ”
par M. François-Xavier DUROY, Logistic and Sales Administrator, LHOIST WESTERN EUROPE

Merci, bonsoir à tous. Je vais vous parler d'un cas pratique, à savoir l'intégration de la voie d'eau dans une chaîne logistique en Belgique, chez Lhoist Western Europe.

Le groupe Lhoist, que certains d'entre vous connaissent, exploite deux sites de carrières au cœur de la Wallonie, le long de la vallée de la Meuse : Dolomies de Marche-les-Dames, fondées en 1937, et les carrières et fours à chaud de Dumont-Wautier à Hermalle-Sous-Huy, fondées il y a plus d'un siècle, en 1889. Nous occupons donc une position géographique stratégique, au croisement des autoroutes Paris-Cologne et Bruxelles-Luxembourg, avec

un accès direct au réseau fluvial, par La Meuse bien sûr, ainsi qu'au chemin de fer. Nous sommes idéalement situés, au centre des grands bassins industriels du Benelux, d'Allemagne, de France, et je dirais même de Scandinavie.

Chaque année, nous expédions des volumes conséquents pour servir nos marchés : 3,5 millions de tonnes depuis Marches-les-Dames en 2005, et 2,3 millions de tonnes la même année au départ d'Hermalle, ce qui représente un total de 5,8 millions de tonnes. Effectuons un rapide tour d'horizon des marchés que nous desservons : la construction représente 29 % de nos volumes, la chimie et l'environnement 24 %, la sidérurgie 24 % également, la verrerie 12 %, les réfractaires 9 %, et l'agriculture 2 %. Tout cela constitue donc une matière première. Voyons maintenant la répartition de nos tonnages par mode de transport. Au niveau de Marches-les-Dames, la route représente 47 % de nos volumes, pour 62 % à Hermalle. Le rail fait seulement 2 % à Marches-les-Dames, pour 25 % à Hermalle. Enfin, pour le transport fluvial qui est, ce soir, au cœur de notre présentation, 51 % lui reviennent à Marches-les-Dames, pour 13 % à Hermalle. Par voie fluviale, nous expédions donc respectivement 1,7 et 0,3 millions de tonnes, c'est-à-dire, au total, près de 2 millions de tonnes.

Eu égard à de tels volumes, le transport fluvial s'est très tôt imposé chez Lhoist comme un choix naturel. Pour tout dire, il représente un élément essentiel de la conscience environnementale du groupe. Nos dirigeants ont toujours insisté pour qu'à chaque étape de nos activités, des actions significatives soient engagées pour réduire et maîtriser notre impact sur l'environnement, et assurer ainsi un développement durable. Au plan logistique, notre action consiste à transférer des tonnages de la route vers la voie d'eau, en jouant pleinement sur la complémentarité des modes.

Par rapport à cette priorité environnementale liée aux divers modes de transport, il convient de relever cinq critères principaux, qui ont guidé nos choix.

Le premier point, c'est : préserver les riverains autour de nos carrières. Prenons un exemple, qui est celui du transport des pierres dolomitiques de Marches-les-Dames à Hermalle. Nous transférons en effet 5.000 tonnes par jour en barge, 5 jours par semaine, ce qui équivaut en fait à 166 camions à charge. Vous multipliez par deux, ce qui vous donne 322 entrées-sorties de camions par jour. Ce trafic, précisément, est passé sur la voie d'eau en 1999, pour en arriver à transporter aujourd'hui plus de 1,7 millions de tonnes sur 33 km de Meuse. Il s'agit donc d'une réduction considérable des nuisances : moins de bruit, moins de poussière, moins de pollution. Nous entendons accroître encore ce tonnage, si les conditions le

permettent. Je dois d'ailleurs préciser que ce transfert modal s'est effectué en parfaite complémentarité avec le transport routier, absolument incontournable pour le pré- et le post-acheminement.

Deuxième critère important du point de vue environnemental, c'est bien sûr la sécurité, que nous sommes tous parfaitement capables d'appréhender en faveur du transport fluvial, considéré comme " mille fois plus sûr " que le transport routier. L'expression courante suffit à rendre compte d'une évidence.

Troisième et quatrième points importants, surtout depuis quelques années et quelques mois, ce sont, d'une part, les économies d'énergie, et corrélativement, la réduction des émissions polluantes. Nous connaissons bien le ratio comparatif suivant : avec 5 litres de carburant, on peut transporter une tonne sur 100 km par route, sur 333 km par train, et sur 550 km en mode fluvial. Par avion, et bien que le mode ne s'applique pas pour les carrières, sachez que votre tonne n'irait pas au-delà de 6,5 km. Il va de soi que les mesures correspondantes existent, dans le même ordre de préférence, pour les émissions de CO2. Dans le cadre de ses objectifs globaux, le groupe Lhoist veille tout naturellement à ce que ses choix logistiques permettent de contribuer aux économies d'énergie et à la réduction des polluants.

Enfin, la fiabilité, la régularité et la réserve de capacité du mode fluvial sont regroupées en un cinquième et dernier critère qualitatif, essentiel pour nos industries, qui, je le rappelle, transfèrent des volumes très importants entre usines tournant à flux continus. Or, sauf incident majeur ou restriction de navigation, le transport fluvial apporte une régularité logistique sans risque de congestion. Comparé au transport routier et ses infrastructures (surtout dans nos régions), nous savons que le mode fluvial et ses infrastructures propres disposent d'importantes réserves de capacité.

A l'ensemble de ces critères environnementaux, viennent s'ajouter les critères stratégiques du transport fluvial. Pour le groupe Lhoist comme pour ses clients, la voie d'eau offre en effet un avantage concurrentiel stratégique, pour sécuriser nos expéditions à forts volumes sur le long terme.

Bien entendu, ces performances environnementales et commerciales du fluvial ne sont permises que grâce à l'ensemble des moyens dégagés, et mis à disposition. Absolument indispensables, ils me permettent de relever au passage les collaborations que nous avons avec un certain nombre de partenaires, notamment : le Ministère de l'Équipement et des Transports, les Ports Autonomes de Namur et de Liège, les Commissions d'Accompagnement de la Commune et des Riverains,

ainsi que les manutentionnaires et les transporteurs routiers pour les pré- et post-acheminements.

Précisons d'abord les installations de chargement dont nous disposons. A Marches-les-Dames, nous avons 5 quais opérationnels : 2 quais pour les produits en vrac et de gros calibres, 1 quai pour les produits plus fins et 2 quais récemment construits en 2003, qui ont permis de transférer 600.000 tonnes supplémentaires de pierres vers l'usine d'Hermalle.

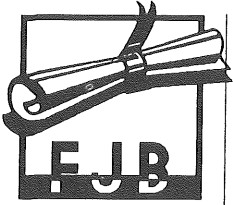
Au niveau de Dumont-Wautier cette fois, les 4 quais opérationnels pour différentes qualités de produits ont également permis d'augmenter considérablement le tonnage, notamment à partir de 1999. La manutention via la grue de déchargement est quant à elle sous-traitée auprès d'une société liégeoise.

Les moyens, ce sont aussi les écluses. Relevons que, depuis novembre 2002, celles-ci sont opérationnelles jusqu'à 22 heures. C'est une avancée extrêmement positive et très appréciée, pour nous-mêmes et nos opérateurs, puisque les barges entre Marches-les-Dames et Hermalle peuvent désormais effectuer une rotation complète par jour. Nous avons également constaté que la congestion des écluses avait considérablement diminué.

J'en viens tout naturellement à souligner le rôle des compagnies fluviales, partenaires essentiels pour un certain nombre d'exigences qui sont : respect, flexibilité, réactivité, économie et spécialisation. En effet, cette dernière est importante pour assurer le chargement et déchargement de différents types de barges (pour cailloux, marchandises de gros calibres, produits fins ou broyés, etc), en ce compris les bateaux citernes.

Enfin, je reviens sur nos partenariats respectifs, avec les transporteurs routiers et les manutentionnaires pour le pré- et post-acheminement, et la complémentarité indispensable qu'ils nous apportent, en développant eux aussi des moyens de manutention toujours plus performants.

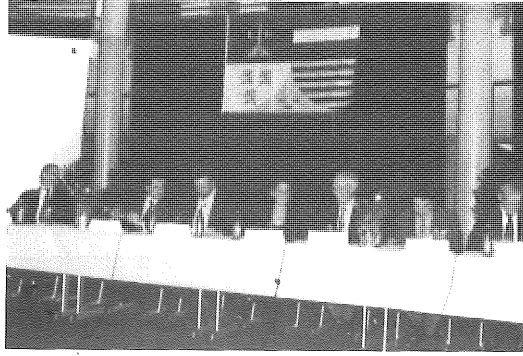
En conclusion, je citerai Monsieur Jean-Pierre Berghmans, Président du Comité exécutif de Lhoist, : " La maîtrise de l'environnement est un facteur décisif du développement durable du groupe Lhoist." Déclinée sur le plan logistique, cette politique se concrétise par le choix du transport fluvial. Pour nous, il s'agit incontestablement d'un mode de transport moderne, fiable, durable, et complémentaire avec les autres. Nous entendons poursuivre cette stratégie à long terme, toujours en étroite collaboration avec nos partenaires et, bien entendu, les autorités compétentes. Je vous remercie de votre attention.



LE DÉBAT

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Merci Monsieur Duroy. J'en profite pour féliciter nos six intervenants d'avoir respecté, en bon logisticiens, un "just-in-time" parfait, ce qui nous permet de passer immédiatement au débat. C'est donc maintenant à vous, public, de poser des questions ou de réagir. Qui se lance ?



M. Raymond ROBEERS, Administrateur délégué, MCB BELGIQUE

A l'écoute de Monsieur Duroy, j'ai bien compris l'importance croissante du critère environnemental ; cela étant, j'aurais aimé en savoir plus sur l'aspect purement économique. Pour être plus précis, Monsieur Duroy pourrait-il nous donner un coût comparatif entre le transport fluvial et ces quelque 300 camions journaliers dont il a parlé ?

Par ailleurs, pourrait-il me confirmer qu'on est bien, au départ, en présence de produits à faible valeur marchande ?

M. François-Xavier DUROY, Logistic and Sales Administrator, LHOIST WESTERN EUROPE

Pour répondre à votre dernière question, nous parlons assurément d'un produit à faible valeur marchande, puisque qu'il s'agit d'un produit cru, en l'occurrence, des pierres.

Venons-en à l'aspect économique, qu'il est intéressant de préciser, en effet. Au début, c'est-à-dire à la fin des années 90, lorsque nous avons pris la décision d'opter pour le transport fluvial, le total des opérations liées à la voie d'eau (pré-chargement, chargement, manutention, fret fluvial, déchargement, etc) revenait plus cher que le transport de bout en bout en camions. Malgré quoi, nous devons absolument faire un effort. Nous ne pouvions tout simplement pas continuer "à l'ancienne", en créant de telles tensions avec notre environnement ; ce pourquoi nous avons clairement été dans le sens d'un changement de mode.

Depuis, la conjoncture économique nous a, en quelque sorte, rattrapés et rassurés,

en ce sens que les coûts de l'énergie en général, et du transport routier en particulier, sont montés en flèche. Aujourd'hui, le coût du transport routier est devenu quasi équivalent à celui du transport fluvial. De plus, il est permis de penser que le transport routier ne reviendra plus à sa valeur " normale ", mais qu'il coûtera au contraire de plus en plus cher. Dans cette perspective également, la voie d'eau est certainement un mode d'avenir.

M. Geoffrey PERPINIEN, Maître-Assistant, HAUTE ECOLE LEON-ELI TROCLET

Justement, la gratuité de la fameuse redevance kilométrique (mise à zéro temporaire ou suppression pure et simple) ne va-t-elle pas rendre plus performante encore la voie d'eau ? Concrètement, cela va-t-il être répercuté auprès du chargeur, ou être intégré dans la marche bénéficiaire du transporteur ? On entend parler d'une redevance équivalente à 5, voire 10 % du prix de revient. Est-ce bien exact ?

M. François-Xavier DUROY, Logistic and Sales Administrator, LHOIST WESTERN EUROPE

En réalité, notre groupe paye le fret fluvial à la compagnie fluviale ; aussi, depuis le 6 mars, bénéficions-nous de cette suppression des droits de navigation en Wallonie. C'est un élément substantiel, qui ne peut qu'augmenter l'attrait du transport fluvial. Sur base de nouveaux calculs (et, encore une fois, si l'activité le permet), cela pourrait nous inciter à transférer encore davantage. D'une manière générale, ça rend le mode fluvial plus compétitif encore, par rapport à la route.

M. David THONON, Logistic Manager, SOMEF — SOCIETE D'OPERATIONS MARITIMES ET FLUVIALES

Le but de cette mesure est bien de favoriser la voie d'eau. En fait, à la disparition de la bourse, ont été englobés dans ce qu'on appelle le fret (prix du transport) l'ensemble des éléments qui étaient auparavant séparés. Après libéralisation, les droits de navigation étaient donc inclus dans le fret, lors du calcul. Vu que ces droits étaient payés par le chargeur (le client), il est dès lors logique que cela lui revienne. Voilà pour le calcul mathématique pur et dur. Toutefois, dans mon exposé, j'ai souligné le fait que la voie d'eau mobilise différents acteurs. Tandis que les affréteurs souhaitent que la disparition des droits de navigation puissent amener de nouvelles tonnes à la voie d'eau, il est bien évident que la batellerie s'est, quant à elle, battue pour cette suppression, dans l'espoir que cela puisse également lui profiter. Ai-je besoin de préciser que les chargeurs entendent bien tirer 100 % de

bénéfice de cette mesure ? Autant dire que ce qui m'occupe pour le moment, c'est le partage de ces fameux droits de navigation. Finalement, à qui doit revenir cette suppression ? Derrière l'aspect purement technique et mathématique précédemment évoqué, vous avez compris qu'interviennent d'autres facteurs, que j'appellerais " de terrain ", et qui ne sont pas toujours simples à prendre en compte.

M. David BOSMAN, Etudiant en Commerce extérieur, HAUTE ECOLE LEON-ELI TROCLET

J'ai une question davantage macroéconomique, liée à notre situation géographique. Les premiers exposés ont évoqué de possibles débouchés vers les Pays de l'Est qui sont, comme chacun sait, en pleine expansion. Ce potentiel est-il effectif ? Dispose-t-on déjà d'analyses fiables pour le transport fluvial vers ces pays ? Est-ce bien une solution de remplacement pour le transport routier ? A court ou moyen terme ?

M. Léon ORBAN, Directeur, OFFICE DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES

Je vais tenter de donner une réponse, je dis bien tenter, car, pour l'instant, le marché fluvial vers l'Est est encore inexistant, ou presque. Certes, beaucoup d'entreprises délocalisent vers l'Est. Encore convient-il de préciser que ce qui est délocalisé à l'Est, ce ne sont pas des produits de carrières comme ceux dont on vient de parler (ils ont les leurs là-bas), mais bien des entreprises à haute valeur ajoutée, comme, par exemple, celles du secteur automobile. A partir de là, doit-on s'attendre demain à une hausse spectaculaire des transports de voitures entre les Pays de l'Est et notre contrée ? De fait, à l'heure actuelle, sur le Rhin comme sur la Seine, des voitures sont déjà transportées par bateaux. Dès lors, pourquoi pas, demain, entre Bratislava et Liège, ou entre Bratislava et Anvers ? Je tiens cependant à rester prudent, en précisant qu'il ne suffit pas que ce soit matériellement possible. Seules des études économiques (analyse des besoins des consommateurs, des sites de production, etc) pourront déterminer la faisabilité et la pertinence de telles perspectives.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Il est évident que des études sont en cours pour le secteur automobile, avec des scénarios qui prévoient une sorte de " basculement ", qui verrait l'implantation massive des usines à l'Est et, partant, la réorganisation de l'approvisionnement des consommateurs à l'Ouest. Que, dans ce contexte, ces études examinent l'utilisation

possible de la voie d'eau ne fait absolument aucun doute. Simplement, en l'état actuel des choses, vous comprendrez qu'il est encore trop tôt pour tirer des conclusions précises. Une autre question ?

M. Pascal ROLAND, Professeur de Batellerie, CEFA DE L'ECOLE POLYTECHNIQUE DE HUY

Ma famille est dans la batellerie depuis quatre générations et l'expérience acquise en matière de transport fluvial m'a permis, ces vingt dernières années, d'enseigner à l'Ecole de Batellerie de Huy. Ce soir, nous avons parlé "infrastructures", "trafics", "évolutions", "ouverture à l'Est" (je crois effectivement que l'axe Rhin-Main-Danube, en pleine extension, peut offrir des débouchés intéressants), mais nous avons peut-être oublié les acteurs sur le terrain dont nous avons besoin, à savoir les bateliers eux-mêmes. Comme d'autres secteurs, la batellerie pourrait connaître, à l'avenir, une pénurie de main d'œuvre. Je me permets donc d'attirer votre attention sur cette question importante. Dans cette optique, des organismes comme l'OPVN nous sont précieux, et il suffit de constater ce que celui-ci a notamment réalisé dans le cadre de la modernisation et de l'informatisation de la flotte. Par ailleurs, des sessions de formations de bateliers sont actuellement organisées. Néanmoins, nous devons rester attentifs à la progression du métier et à la constance des candidats qui voudront bien l'exercer. La pyramide des âges étant ce qu'elle est, il est évident que, d'ici 4 à 5 ans, nous pourrions rencontrer des problèmes qui, sans vouloir être alarmiste, méritent déjà toute notre attention.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Votre intervention me donne l'occasion d'interpeller Monsieur Philippe Bourgeois, également actif en matière de formation au secteur de la batellerie, puisqu'il est responsable du FOREM Formation Logistique de Liège.

M. Philippe BOURGEOIS, Directeur, FOREM FORMATION LOGISTIQUE — LIEGE

J'aimerais souligner, précisément, le partenariat existant entre le FOREM et l'Ecole de Batellerie de Huy, pour répondre à la demande en bateliers et anticiper la conjonction de ces deux facteurs que sont, d'un côté, la pyramide des âges, et de l'autre, la croissance du trafic fluvial liée au développement de ce mode de transport. Cette conjoncture particulière implique en effet que nous anticipions, en vue de préparer, de développer et de renouveler les compétences, en fonction de l'évolution de la profession en tant que telle. C'est pourquoi le FOREM a mis sur

ped, voici quelques années, une formation de matelot, qui correspond à l'échelon de départ dans la profession de batelier. Organisée en cycles sur un navire-école mis à disposition par la Province de Liège et basé à Huy (FOREM Logistique étant situé à Bierset), cette formation rencontre un vif succès.

M. David THONON, Logistic Manager, SOMEF — SOCIETE D'OPERATIONS MARITIMES ET FLUVIALES

Je rejoins l'inquiétude de Monsieur Pascal Roland. Tout à l'heure, j'ai précisé qu'à l'époque de la bourse de fret, l'offre de cale était supérieure à la demande et que, depuis, la libéralisation du marché a fait son œuvre. Cependant, rien ne sert d'avoir un bon fret, si on n'a pas le bateau qui l'accompagne ! Il faut donc être vigilant, aussi bien en terme de matériel (les frets étant très bas, c'est de plus en plus difficile de convaincre une banque d'investir pour un bateau), qu'en terme de personnel. Bien que disposant de matériel propre, certaines sociétés commencent à rencontrer des difficultés de recrutement. Dans ces conditions, il est à craindre que le recours à une main d'œuvre de l'Est, comme constaté dans le secteur du transport routier, ne se poursuive dans le transport fluvial. Mon propos n'est bien sûr pas de mettre en cause les compétences des travailleurs de l'Est, mais simplement de dire que, pour le développement régional, il serait certainement préférable de privilégier au maximum la main d'œuvre locale. Ce qui ne pourra être fait qu'en apportant, dès maintenant, l'attention souhaitée à ce problème.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

J'entends une réaction dans le public, selon laquelle vos propos posent automatiquement la question du cabotage en transport fluvial. Pour rappel, le cabotage est la possibilité, pour un transporteur de tel pays, de faire du transport à l'intérieur d'un autre pays, à la suite d'un transport international. Un de nos orateurs peut-il apporter des précisions ?

M. Freddy ROENEN, Directeur, DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIEGE — MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Rappelons que, sur la voie d'eau, la question du cabotage est techniquement liée au tirant d'air et au tirant d'eau. De fait, la circulation des bâtiments est non seulement limitée par la hauteur des ponts, mais il faut également savoir qu'un navire de mer a un enfoncement plus important qu'un bateau de navigation intérieure. Pour prendre un exemple, on navigue jusqu'à 3,4 m d'enfoncement sur

le canal Albert et jusqu'à 3 m au-delà de Liège, pour le reste de la Meuse. En transport fluvial, les possibilités pour un bateau de caboter sont donc forcément limitées, en ce sens qu'elles dépendent fortement des conditions de navigation.

M. Jacky IN DEN BOSCH, Administrateur Gérant, JIGAM

Merci à tous pour vos questions, réponses et commentaires. Bien que le sujet semble inépuisable, l'heure avance. Aussi vais-je demander à notre hôte, Madame Libert, Directrice de la Catégorie économique de Haute Ecole Léon-Eli Troclet, de nous donner le mot de la fin.

Mme Marie-Christine LIBERT, Directrice de Catégorie, HAUTE ECOLE LEON-ELI TROCLET

A l'issue de ces exposés riches en informations, et surtout porteurs d'espoir pour le développement de notre région, je tiens à réitérer, au nom de notre Haute Ecole, nos sincères remerciements à nos orateurs, pour nous avoir apporté leurs compétences au travers des différents thèmes abordés ce soir. Mes remerciements s'adressent également à Monsieur In Den Bosch pour avoir animé les transitions, ainsi que le débat qu'ont suscité les différentes interventions.

Merci également à toutes les personnes qui ont œuvré et participé à la préparation et à la promotion de cette manifestation, et qui en ont assuré le bon déroulement. Je cite notamment Monsieur Philippe Bourgeois, Directeur du Centre de Formation au FOREM Logistique, ainsi que ses collaborateurs, Monsieur Christian Charlier, Attaché Logisticien à l'OPVN et Professeur invité à la Haute Ecole. J'y associe Monsieur Perpinien, Maître-Assistant, pour avoir assuré la coordination de cette manifestation, de même que le personnel de notre Haute Ecole, tant administratif que pédagogique, technique et d'entretien, ainsi que nos étudiants.

Merci à la Fondation Jean Boets, grâce à laquelle les actes du présent colloque vous seront proposés, en la personne de son Président Monsieur Cayet. Ma reconnaissance va également à toutes les personnes actives au sein du Cluster Transport & Logistique Wallonie – Belgium, qui soutiennent les actions de la Haute Ecole ; je salue tout particulièrement son administrateur délégué, Monsieur Jean-Marie Becker.

Enfin, merci à chacun d'entre vous pour votre présence, vous qui nous donnez l'envie de continuer dans la voie que nous avons entamée.

Il me reste à vous souhaiter une très bonne fin de soirée et à vous inviter à nous retrouver autour d'un verre de l'amitié.

* *
*

**COORDONNEES UTILES
DES ORGANISMES ET ENTREPRISES PARTENAIRES DU COLLOQUE**

CLUSTER TRANSPORT & LOGISTIQUE WALLONIE — BELGIUM

Complexe Arrobas, Parc Artisanal, 11-13 à 4671 Blegny
Téléphone : 04 387 87 37 Courriel : info@logisticsinwallonia.be
Téléfax : 04 387 87 39 Web : <http://www.logisticsinwallonia.be>

FOREM FORMATION LOGISTIQUE — LIEGE

Rue Jean de Sélys Longchamps, 2 à 4460 Grâce-Hollogne
Téléphone : 04 239 78 00 Courriel : philippe.bourgeois@forem.be
Téléfax : 04 247 58 72 Web : <http://www.formation-logistique.be>

HAUTE ECOLE DE LA PROVINCE DE LIEGE LEON-ELI TROCLET

Avenue Montesquieu, 6 à 4101 Jemeppe S/M
Téléphone : 04 237 95 86 Courriel : marie-christine.libert@prov-liege.be
Téléfax : 04 237 96 51 Web : <http://www.prov-liege.be/epl>

JIGAM

Parc Artisanal 11- 13 à 4671 Blegny
Téléphone : 04 387 87 27 Courriel : info@jigam.com
Téléfax : 04 387 87 20 Web : <http://www.jigam.be>

LHOIST WESTERN EUROPE

Parc des Collines, 50 à 1300 Wavre
Téléphone : 010 23 38 11 Courriel : info@lhoist.com
Téléfax : 010 23 38 50 Web : <http://www.lhoist.be>

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS
— DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIEGE**

Rue Forgeur, 2 à 4000 Liège
Téléphone : 04 220 87 11 Courriel : d233@met.wallonie.be
Téléfax : 04 220 87 27 Web : <http://www.opvn.be>

OFFICE DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES

Rue Forgeur, 2 à 4000 Liège
Téléphone : 04 220 87 50 Courriel : opvn@met.wallonie.be
Téléfax : 04 220 87 60 Web : <http://www.opvn.be>

PORT AUTONOME DE LIEGE

Quai de Maestricht, 14 à 4000 Liège
Téléphone : 04 232 97 97 Courriel : portdeliege@skynet.be
Téléfax : 04 223 11 09 Web : <http://www.liege.port-autonome.be>

SOMEF — SOCIETE D'OPERATIONS MARITIMES ET FLUVIALES

Rue de l'Île Monsin 87, 4020 Liège
Téléphone : 04 264 84 30 Courriel : sales@somef.be
Téléfax : 04 264 85 39 Web : <http://www.somef.be>

l'a.s.b.l. CENTRE de COOPERATION TECHNIQUE et PEDAGOGIQUE (CE.CO.TE.PE.)

Un instrument de liaison économie-enseignement

Créée en 1974 par le Conseil provincial, cette a.s.b.l. a pour objectif de contribuer à la promotion de l'économie en y associant le réseau d'enseignement de la Province de Liège.

Par vocation, le Centre de Coopération Technique et Pédagogique est l'instrument privilégié d'une liaison souple et efficace entre le monde économique et l'enseignement.

6 Départements :

CIFOC : Centre d'Innovation et de Formation Continué

FORMULTIMEDIA : Formation par moyens Multimédia

CEFAP : Centre de Formation aux Automatismes de Production

CEFOP : Centre de Formation Continué du Paramédical

HORUS : Centre de Formation Continue et de Recherche en Sciences de l'Information et Sciences Sociales

CEFORS : Centre de Formation et de Recherche Sualem

En collaboration avec des partenaires publics et privés,

nous avons organisé des consultances et formations dans divers secteurs : agriculture, mécanique, construction, informatique, imprimerie, photocomposition, management, communication, pédagogie, auxquels il faut ajouter les domaines spécifiques des départements CEFAP et CEFOP.

Que pouvons-nous vous offrir ?

Des formations :

De l'ouvrier à l'ingénieur industriel, dans pratiquement tous les secteurs professionnels.

Du recyclage ponctuel (quelques jours) à la formation approfondie (plusieurs années).

Notre expérience nous permet de trouver des solutions adaptées à vos problèmes.

Des expertises :

Un expert peut collaborer sur site si nécessaire, à la résolution d'un problème d'infrastructure, d'équipement, de ressources humaines.

Des productions de supports multimédia :

Des supports écrits, audiovisuels ou informatiques peuvent être réalisés et produits pour vos formations.

a.s.b.l. CE.CO.TE.PE.

**Centre de Coopération
Technique et
Pédagogique**

**Rue du Commerce, 14
B. 4100 SERAING**

**Tél./Fax :
32 - (0)4/338 28 30**

**VOTRE ANNONCE SUR CETTE PAGE ?
C'EST DESORMAIS POSSIBLE**

Il ne vous en coûtera que

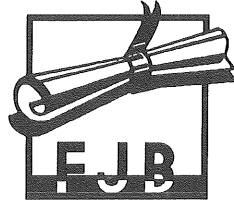
100 Euros la demi-page

200 Euros la page complète

pour une double parution

**Les brochures de la Fondation Jean Boets
sont largement diffusées
auprès d'un public de décideurs et d'acteurs
des milieux politiques, socio-économiques et pédagogiques**

N'HESITEZ PAS A NOUS CONTACTER



FONDATION JEAN BOETS ASBL

**Rue du Commerce, 14
4100 SERAING**

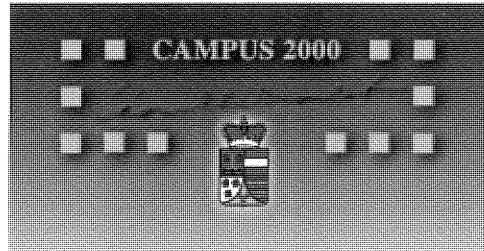
**Tél. : 04 330 73 47 — 04 330 74 28
Fax : 04 330 74 15**

**Editeur responsable :
Philibert CAYET, Président de la Fondation Jean Boets
Rue de Montegnée, 144 — 4101 JEMEPPE S/M**

Avec le soutien de la Région Wallonne et de la Province de Liège - ENSEIGNEMENT



Une organisation de la Haute Ecole Léon-Eli Troclet



Une publication de la Fondation Jean Boets asbl

Editeur responsable :
Philibert CAYET,
Président de la
Fondation Jean BOETS

Rue de Montegnée, 144
4101 JEMEPPE
Tél. : 04/233 87 61

