

## I. INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

En introduction à mon intervention, je voudrais tout d'abord rappeler que le réseau wallon des voies navigables s'étend sur 451 km (dont 80 % est au gabarit européen de CI IV - 1350 tonnes).

C'est la Direction générale des Voies hydrauliques du MET qui est chargée de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des voies navigables. Celle-ci travaille en partenariat étroit avec 4 services :

- la Direction générale des Services techniques (qui est responsable des équipements électriques et électromécaniques) ;
- les 4 ports autonomes (qui sont chargés de la gestion et de la valorisation des zones portuaires) ;
- la SOFICO (qui assure le financement de certaines grandes infrastructures telles que Strépy ou Lanaye);
- et l'OPVN (qui est chargé de la promotion du transport par eau).

Ce réseau a connu une extension majeure par l'inauguration en août 2002 du canal du Centre à grand gabarit, après des travaux qui ont duré plus de 20 ans. Le réseau wallon dispose maintenant d'une véritable transversale est-ouest qui relie le bassin de la Meuse à celui de l'Escaut, (Liège et les Pays-Bas au Nord de la France).

La Région wallonne s'inscrit par ailleurs dans les objectifs de développement et de mobilité durable et divers gouvernements thématiques se sont déjà penchés sur ces questions.

C'est pourquoi la Région entend augmenter les tonnages transportés par voie fluviale et favoriser l'utilisation de ce mode de transport par rapport à la route mais aussi au rail, qui approchent tous deux de leurs limites respectives (que ce soit en termes de rejets de CO<sub>2</sub>, de congestion de trafic ou de saturation de capacités).

Pour illustrer l'opportunité de privilégier le transport fluvial, soulignons (et c'est un exemple qui en dit long) qu'un bateau chargé de 80 mètres de long équivaut à lui seul à un convoi de 60 camions qui s'étendrait sur 3,5KM !

## II. QUELQUES CHIFFRES

Je voudrais tout d'abord profiter de ma présence ici pour souligner les bons chiffres de l'année 2006, qui a connu une hausse des tonnages transportés et qui fait oublier le léger recul de 2005.

Ainsi, en 2006 les tonnages transportés par la voie d'eau wallonne se sont élevés à 44,5 MT, en augmentation de 1,7% par rapport à 2005. Il convient surtout de signaler que ce tonnage a augmenté de 39% entre 1996 et aujourd'hui.

Plus remarquable encore, les chargements et déchargements (qui reflètent assez bien l'activité de manutention en Wallonie) se sont élevés à 35,5 MT cette année contre 24,5 MT en 1996, soit une progression de près de 45% en 10 ans.

Un mot également à propos du nouvel ascenseur à bateaux de Strépy car cette infrastructure est souvent décriée, tant en Wallonie qu'en Flandre, alors qu'elle prouve chaque jour son utilité depuis son entrée en service.

En effet, grâce à Strépy, le trafic sur le canal du Centre a connu une croissance continue : on est ainsi passé d'un trafic de 256.000 tonnes en 2001 sur le canal du Centre historique (ascenseur hydraulique n° 1) à un trafic de 1.500.000 tonnes en 2004, de 1.870.000 tonnes en 2005 et de 2.295.000 tonnes en 2006. Et le maximum mensuel observé en novembre 2006 (à 240.000 tonnes) n'est pas très éloigné du tonnage annuel de 2001 sur l'ancien canal !!!

Pour en terminer avec les chiffres je soulignerai également la progression du trafic conteneurs puisque la première ligne de transport de conteneurs en Wallonie (entre Liège et Anvers) a connu une belle progression, passant de 4.500 EVP (Equivalents 20 pieds -qui correspond à un format-type de conteneur maritime) en 2003, à 17.981 EVP en 2005 et à 18.566 EVP en 2006.

Ces chiffres sont certes encore modestes et il faut bien reconnaître que la Wallonie est un peu moins bien positionnée que la Flandre pour profiter des flux de conteneurs. Le Gouvernement se montre cependant attentif au développement de ce nouvel outil de transport fluvial et on peut souligner à ce propos que le Port autonome de Charleroi a récemment mis en service le terminal du CLC (Centre logistique de Charleroi) qui bénéficie d'un raccordement trimodal rail-route-eau et pour lequel nous avons bon espoir que puisse s'y développer des lignes régulières de transport de conteneurs.

Ce bilan 2006 est particulièrement satisfaisant, et notre souhait est à présent de confirmer et consolider ces résultats au cours des prochaines années.

Pour ce faire, la Région entend agir dans trois domaines particuliers qui ont trait à l'augmentation de la compétitivité de la voie d'eau, à l'augmentation de l'offre de zones portuaires et à l'augmentation de la capacité du réseau.

### III. AUGMENTATION DE LA COMPETITIVITE DE LA VOIE D'EAU

En matière de logistique, le coût à la tonne transportée joue un rôle fondamental dès lors qu'une différence de quelques € peut rapidement faire basculer les choix en faveur de l'un ou l'autre mode de transport. La voie d'eau, pour ce qui la concerne, est principalement handicapée par les ruptures de charges qui nuisent à sa compétitivité.

La Région wallonne a donc décidé d'intervenir à deux niveaux en vue de renforcer, dans toute la mesure du possible, l'attractivité de la voie d'eau face au rail et à la route.

D'une part elle a décidé dans le cadre de l'Axe 3 du Plan Marshall (Alléger la fiscalité sur les entreprises) de mettre à zéro les droits de navigation sur le réseau wallon. Cet effort extrêmement important représente pour le secteur une économie annuelle de près de cinq millions d'euros, et est d'application depuis mars 2006.

Les chiffres favorables de l'évolution des tonnages transportés semblent indiquer que cette mesure a eu des retombées positives, (même si elle ne suffit bien entendu pas à expliquer à elle seule les bons chiffres de 2006... mais disons qu'elle y aura probablement contribué).

D'autre part, la Région wallonne tente d'améliorer depuis 1996 l'attractivité de la voie d'eau via l'adoption, sous l'égide du Ministre régional de l'Economie, de Plans wallons d'aide au transport fluvial. Ces plans octroient des aides ciblées en faveur de la modernisation de la flotte, de l'équipement de bateaux en technologies de l'information et des communications (TIC), de l'installation (par les entreprises) de superstructures de transbordement et, pour le plan 2004-2007, d'un soutien aux opérateurs de services fluviaux de conteneurs (12€ par EVP transporté pendant 2 ans, avec un plafond de 21% des coûts d'exploitation de la ligne régulière). Ces aides constituent un outil utile pour réduire les coûts de rupture de charge et favoriser l'utilisation de transporteurs fluviaux.

Depuis le lancement de ce plan, ce ne sont pas moins de 372 demandes qui ont été introduites par les bateliers et entreprises auprès de la DGEE pour un investissement global de +/- 30.000.000€, dont 6.500.000€ de subsides octroyés par la Région wallonne.

Soulignons également (et toujours dans le cadre du Plan Marshall) la création du Cluster Transport et Logistique qui vise à fédérer les initiatives locales et regrouper les acteurs de terrain actifs dans les différents modes de transport, qu'ils soient aérien, ferroviaire, fluvial ou routier.

#### IV. AUGMENTATION DE L'OFFRE DE ZONES PORTUAIRES

Tout comme le développement de zones d'activités économiques est une des clés du redéploiement d'un territoire, le développement de zones portuaires doit permettre de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la navigation fluviale.

A ce propos, la Déclaration de politique régionale (DPR) prévoit que le Gouvernement amplifiera la politique de développement des ports autonomes via notamment l'équipement accéléré de certaines zones portuaires.

Le Gouvernement wallon a donc décidé d'inscrire un volet relatif à ces dernières dans l'Axe 2 du Plan Marshall (Stimuler la création d'activités) en développant un financement alternatif, qui sera assuré par l'intermédiaire d'une filiale de la SRIW ; à savoir la SOWAFINAL (pour Société wallonne de gestion d'un financement alternatif).

Rappelons tout d'abord que le budget ordinaire consacré chaque année par la Région wallonne à l'aménagement de ce type de zones s'élève en moyenne à 5.000.000 €. Ce montant annuel ne permet manifestement pas de rencontrer les besoins prioritaires et urgents des différents ports autonomes.

D'où l'intérêt d'avoir recours à une formule de financement alternatif, puisque celle-ci a permis de mobiliser très rapidement un montant de 40,6 millions d'euros, financé à hauteur de 80% par la Région et dont le solde de 20% sera pris en charge par les ports (soit sur fonds propres, soit via le recours à l'emprunt sous l'égide de la SOWAFINAL, ce qui leur garantira des conditions de crédit avantageuses).

Après consultation des quatre ports autonomes, il apparaît que les besoins d'investissement à rencontrer via ce financement alternatif concernent :

- Pour le Port autonome de Liège : la réalisation de la plate-forme Trilogiport à Hermalle-sous-Argenteau.
- Pour le Port autonome de Charleroi : l'aménagement de la zone portuaire de Farciennes (sites du Dria et du Grand Ban de part et d'autre de la Sambre).
- Pour le Port autonome du Centre et de l'Ouest : la réalisation du terminal de Garocentre et la création d'une zone logistique à Vaulx.
- Pour le Port autonome de Namur : la création d'un terminal à conteneurs à Auvélais.

Ces dossiers sont aujourd'hui bien avancés, puisque les adjudications sont prêtes pour ce qui concerne Trilogiport (même si la question de l'expropriation du terrain d'Electrabel doit encore être réglée),

que les travaux ont débuté à Charleroi et que les études de projets sont en cours à Auvelais, Vaulx et Garocentre.

A noter que la Région a décidé, dans un souci de gestion optimale des deniers publics, de concentrer les moyens Feder de la programmation européenne 2007-2013 sur certaines de ces zones, en vue de renforcer les effets du Plan Marshall et de ne plus avoir à prêter le flanc à la critique quant à un éventuel saupoudrage des aides européennes (entre sous-régions).

## V. AUGMENTATION DE LA CAPACITE DU RESEAU

Un dernier élément auquel la Région wallonne se montre attentive en matière de transport fluvial concerne le maintien de la capacité de son réseau.

A ce niveau, le principal problème réside depuis plusieurs années dans l'accumulation de sédiments et de boues qui mettent à mal les tirants d'eau en divers endroits de nos voies navigables.

Cette accumulation de sédiments fait suite à l'entrée en vigueur de normes environnementales plus sévères, qui assimilent une majorité des boues à des déchets qu'il s'indique de traiter afin d'éviter qu'ils ne contaminent les zones de dépôts.

La Région wallonne a donc lancé en novembre dernier un appel d'offre européen sur la gestion des boues B (polluées) dont le résultat devrait être connu dans les prochaines semaines. L'espoir est d'aboutir à un procédé qui puisse apporter une réponse définitive à cette problématique particulière : c'est-à-dire pas simplement via une mise en décharge (qui ne constitue en effet pas une solution satisfaisante sur le long terme) mais, si possible, via une valorisation de ces produits.

Quoiqu'il en soit, en fonction des résultats de cet appel d'offre européen, les dragages reprendront bel et bien au cours de l'année 2008 et ce à un rythme de +/- 230.000m<sup>3</sup>/an pendant 8 ans. Une fois ce passif éliminé, les voies wallonnes retrouveront alors leur pleine capacité. Soulignons l'importance de cet effort qui avoisinera les 15.000.000€/an tout au long de cette période.

Si le maintien de la capacité de notre réseau est bien entendu un impératif de base, les récents développements de la navigation fluviale marchande (demandeuse de plus grosses unités flottantes) nous incitent toutefois à réfléchir à une augmentation de sa capacité.

Des projets qui permettront de porter à terme l'ensemble du bassin portuaire liégeois à 9000T (classe VIb) sont actuellement à l'étude tant pour ce qui concerne la 4<sup>ième</sup> écluse de Lanaye que pour ce qui concerne celle d'Ivoz-Ramet et les travaux devraient y débiter dans les prochains mois.

Par ailleurs, le développement du projet SNE en partenariat avec la France et nos amis de la Région flamande n'a pas manqué de nous interpeller. Cette question a déjà été évoquée à plusieurs reprises dans des colloques, mais si SNE est une réelle opportunité de développement pour la voie d'eau, ce projet risque aussi, à terme, de minoriser le rôle de la Région wallonne dans les échanges fluviaux de demain.

Aussi le Ministre a-t-il chargé l'administration des voies hydrauliques d'examiner la possibilité de placer la dorsale wallonne entre Tournai et Namur en classe Va (2000T) au lieu de la classe IV actuelle (1350T). Ce projet, que l'on pourrait qualifier de Branche Est de SNE impliquera de modifier le Pont des Trous à Tournai, d'élargir le canal Nimy-Blaton et de procéder à la mise à gabarit de plusieurs écluses à Pommeroeul, Obourg et dans l'entrée de Charleroi.

Ce dossier, d'un montant estimé à 270.000.000€ sera prochainement soumis à l'aval du Gouvernement wallon et constitue à nos yeux l'occasion unique de porter l'ensemble de notre réseau à la classe Va et d'ainsi bénéficier des retombées positives de l'ouverture programmée du bassin fluvial français via SNE.

Par ces quelques exemples j'espère vous avoir convaincu de l'intérêt porté par la Région wallonne au développement de la voie d'eau, intérêt qui se matérialise tant au travers du Plan Marshall que des budgets de fonctionnement ordinaires et qui devrait permettre à la navigation fluviale de gagner des parts de marchés sur la route et le rail.

Merci de votre attention.