

## SEINE NORD INFOS

Novembre 2015

### Voyage d'étude au Port autonome de Liège et sur le canal Albert

*Le jeudi 15 octobre 2015, l'association Seine-Nord Europe organisait un voyage d'étude en Belgique, autour du canal Albert, canal à grand gabarit de 130 km de long qui relie le Port autonome de Liège sur la Meuse au port d'Anvers, sur l'estuaire de l'Escaut, et à la mer du Nord.*

*Inauguré en 1939, le canal Albert a accueilli sur ses berges un nombre grandissant de complexes industriels et logistiques au point de constituer aujourd'hui l'un des principaux pôles économiques de Belgique.*

*Pour la trentaine de participants, ainsi que l'a déclaré Philippe MARINI, Président de l'association, « ce voyage a été l'occasion de découvrir le canal Albert, ses installations et son attractivité logistique et industrielle, et nous a donné un aperçu de ce que pourra être le canal Seine-Nord Europe pour l'économie de nos territoires. »*

*Retrouvez ci-dessous un compte-rendu synthétique de ce déplacement,*

*et toutes les présentations projetées lors de ce déplacement sur notre site web (<http://urlz.fr/2AOJ>).*

A son arrivée au Port autonome de Liège (PAL), la délégation réunie par l'association SNE fut accueillie par Michel CLOES, Consul honoraire de France pour les Provinces de Liège et de Luxembourg, et Alain LAROCHE, Président de la CCI France Belgique Wallonie, ainsi que par l'équipe du Port autonome de Liège et son Directeur général Emile-Louis BERTRAND.



*De gauche à droite : Paula PALMANS, responsable personnel et communication nv De Scheepvaart, Michel CLOES, Consul honoraire de France, Jean-François DALAISE, Vice-Président Secrétaire général de l'association SNE, Philippe MARINI, Président de l'association SNE, et Emile-Louis BERTRAND, Directeur général du Port autonome de Liège. © D.R.*

Le premier exposé de la journée fut celui de Pascal MOENS, Directeur de la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité du Service public de Wallonie. Il a rappelé que la Belgique comptait 1500 km de voies navigables et que le transport fluvial y affichait une part modale de plus de 24 % (2012). Il a ensuite détaillé les principaux projets fluviaux en Wallonie, destinés à soutenir la croissance de ce mode de transport, et notamment les aménagements à réaliser sur la future liaison à grand gabarit Seine-Escaut.



#### Les interventions de nv De Scheepvaart et du Port autonome de Liège

Chris DANCKAERTS, administrateur délégué de nv De Scheepvaart, a présenté le rôle de cette société anonyme de droit public qui gère 329 km de canaux navigables en Flandre dont le canal Albert. 35 millions de tonnes de marchandises circulent chaque année sur la partie flamande de ce canal. Après avoir listé les plus importants sites industriels et logistiques installés le long de ce canal ainsi que les projets en cours, Chris DANCKAERTS a insisté sur les investissements destinés à accroître la compétitivité du transport fluvial sur cet axe : l'élargissement du tronçon Wijnegem-Anvers, le passage à 9,10 m de tirant d'air sous les ponts du canal Albert et la construction de pompes et centrales hydroélectriques combinées sur les écluses du canal.

Pour sa part, Emile-Louis BERTRAND a exposé les atouts du Port autonome de Liège, qui assure la gestion de 32 zones portuaires le long de la Meuse et du canal Albert, soit 26 km d'accostage et 370 hectares de zones logistiques concédés à 95 %. Le trafic global du 3<sup>ème</sup> port intérieur européen est de 18 millions de tonnes (dont 13,5 Mt de trafic fluvial). Les sites visités l'après-midi ont fait l'objet d'une rapide présentation, ainsi que la future plateforme multimodale Liège Trilogoport qui sera opérationnelle en fin d'année.



*A gauche : Les plateformes logistiques de Ham-Zwaetenhoek (90 ha) où se construit le 2<sup>e</sup> centre de distribution de Nike, et de Grobbendonk (53 ha) sur le canal Albert. © D.R.*

## Quatre témoignages de concessionnaires et utilisateurs du canal Albert



Le port de Ghlin, près de Mons, géré par Deschieter logistique : 22 ha de stockage et 2,3 km de quai © D.R.

Pour le compte de Liège Container Terminal (LCT), Bram AMKREUTZ a tout d'abord présenté les différents terminaux de LCT dont leur terminal fluvial, seul terminal tri-modal de Wallonie, qui offre 6 connections par semaine de et vers Anvers, 3 par semaine vers Rotterdam et 3 vers Zeebrugge. Dépôt officiel des grandes lignes maritimes (MSC, CMA, NYK, OOCL, UASC...), LCT propose des services de transport fluvial, d'entreposage, de camionnage, de formalités douanières et d'extended gate (entrepôt type E).

Brice LEBLUD, Directeur de Deschieter logistique, a par la suite exposé la stratégie de Somef, société spécialisée dans la logistique fluviale et fluvio-maritime. Disposant d'une flotte propre (3 pousseurs, 7 barges de 2450 tonnes et 2 barges de 1200 tonnes), Somef transporte 1,8 millions de tonnes à l'année. La société exploite notamment la darse couverte de Moisin, infrastructure

trimodale du PAL qui sera visitée l'après-midi, différents quais (Jemeppe, Seraing, Tihange, Bruxelles) et le port de Ghlin (Mons), qui a traité 13000 EVP en 2014 et qui sera prochainement connecté au transport ferroviaire.

Hakim HENNEN, Sales manager, a ensuite expliqué comment Terval, société spécialisée dans l'import, le traitement et la vente de charbon industriel, tirait profit de son installation sur le canal Albert. Avec 13 ha d'aires de stockage, 18500 m<sup>2</sup> de halls couverts et un accès au réseau ferroviaire, Terval a la capacité de charger/décharger 10000 à 15000 tonnes de charbon par jour. Connecté au Rhin et à la Moselle, Terval s'appuie sur le transport fluvial et une présence dans plusieurs ports allemands et français pour livrer ses clients ouest-européens : 70 % de la réexpédition est faite par voie d'eau.

Quatrième intervenant, Frédéric TILMAN est le General manager de DP World, 4<sup>ème</sup> opérateur portuaire mondial, qui gère notamment près de 9% du trafic mondial de conteneurs. Disposant de sites logistiques à Anvers et Rotterdam, DP World sera l'un des concessionnaires de Trilopiport, où il disposera à terme d'un terminal conteneur de 15 ha, dont 3,8 ha seront opérationnels début 2016. Pour DP World, investir le « Inland » : c'est développer la massification du transport et ainsi renforcer sa compétitivité.



En haut : le site de la future plateforme Trilopiport.  
En bas : la répartition des futures concessions  
(le terminal conteneur sera géré par DP World) © D.R.

### Les visites de sites

L'après-midi fut consacrée à plusieurs visites sur site : la darse couverte du port de Moisin, le site de la future plateforme multimodale Trilopiport et le chantier de la 4<sup>ème</sup> écluse de Lanaye. Ce dernier chantier, impressionnant par ses dimensions (sas de 225x25 m, chute de 14 m) est le plus grand projet de génie civil de la décennie en Wallonie : il permettra le passage de convois de 9000 tonnes, au lieu des 2000 tonnes actuelles entre le canal Albert et la Meuse hollandaise. Ce voyage d'étude s'est achevé sur cette dernière visite non sans avoir remercié toute l'équipe du Port autonome de Liège pour son accueil et la préparation de cette journée.



La délégation d'élus et de responsables socio-économiques lors de la visite de la darse couverte du port de Moisin. © D.R.