

Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie

Ce 27 mai 2026, le SPW Mobilité et Infrastructures organisait une journée de sensibilisation dédiée au transport fluvial et à l'intermodalité. Elle s'est déroulée au Chant D'Éole à Quévy et a réuni quelque 260 professionnels du secteur (entreprises, affréteurs, logisticiens et bateliers).

La séance académique a débuté par l'intervention de **Pol Flamend**, Directeur général du SPW MI, qui a dressé un bilan de la mobilité et des infrastructures en Wallonie tout en envisageant leurs perspectives.



Le transport fluvial, un mode eco-friendly ©SPW-DTIM

Concernant les chiffres du transport fluvial 2025 :

- **En Wallonie : 31 MT pour 450 km de voies navigables**, un chiffre en recul et le plus faible depuis 20 ans, mais néanmoins un volume qui reste significatif.

Les perspectives restent délicates, mais début 2026 apporte une petite note encourageante : on constate une stabilisation, voire une légère hausse des chiffres, portés par le trafic intérieur et les matériaux de construction.

- **Comparer permet de relativiser :**
 - En Flandre, 66 MT pour 1080 km de voies navigables,
 - En France, 43 MT pour 6700 km de voies navigables,
 - Aux Pays-Bas, 330 MT pour 1400 km de voies navigables.
- **L'intermodalité en Wallonie, c'est ...**

- 6 terminaux actifs,
- 48 liaisons/semaine (Anvers, Rotterdam, Italie, Chine, Roumanie),
- 90 000 TEU fluviaux,
- 165 000 TEU Ferroviaires.

Concernant les infrastructures,
le Plan d'investissement des voies hydrauliques (2026-2029) :

- Investissements ciblés concertés avec les acteurs du secteur ;
- **312 M€ sur 5 ans** (≈62,5 M€/an) pour renforcer la fiabilité et la performance du réseau ;
- Effet levier : double la capacité annuelle habituelle de ≈65 M€/an à 128 M€/an ;
- Priorités :
 - Fiabilisation des infrastructures (berges, écluses, quais...),
 - Sécurisation du plan incliné de Ronquières,
 - Modernisation des barrages,
 - Digitalisation et sécurisation des horaires (télégestion),
 - Amélioration de la navigation (manœuvres, croisements, goulets).

Concernant le transport ferroviaire, du neuf !

- **4 nouvelles liaisons ferroviaires depuis ou vers des terminaux wallons :**
 - o Garocentre – Anvers,
 - o Trilogiport - la Slovaquie,
 - o Liège Logistic Intermodal - la Roumanie,
 - o Liège Logistic Intermodal - l'Italie.
- Nouveauté : **Liège Logistic Intermodal** peut aujourd'hui charger sur les trains des remorques non préhensibles via un « plateau ». Ce système évite l'usage de grues lourdes et rend le transfert plus rapide, plus simple et plus efficace.
- Le **terminal de Ghlin-Baudour, géré par Deschieter Logistique**, est aujourd'hui pleinement opérationnel.
- Le **projet d'extension et de réaménagement du site d'Athus** a obtenu son permis début mars.

Concernant le transport fluvial, quelques bonnes nouvelles

- La **nouvelle zone portuaire d'Engis** a été inaugurée le 12 mai 2026. Développée par le **groupe Eloy** et exploitée par **Euroports**. Cette plateforme privée bénéficiera aussi d'un renforcement du quai réalisé par le SPW.
- Un **chantier hors normes : transfert fluvial de 300 000 tonnes de terres non polluées entre Farciennes et Feluy**, via le quai de Manage, et ce en 3 mois ! Silencieusement et sans encombrer notre réseau routier. Un bel exemple.



Transport fluvial en Wallonie ©SPW DTIM

Un **panel sur la thématique des services rendus aux usagers** a ensuite pris place.

En complément du PIVH évoqué par Pol Flamend, **Dominique Simon**, Inspecteur général des Voies hydrauliques – SPW MI, a listé les **chantiers qui ont débuté** tels que :

- l'élargissement du canal Nimy-Blaton-Péronnes – secteur 5,
- le renforcement du quai 3R-port Engis,
- la construction des infrastructures pour la première station-pilote d'avitaillement en multicarburants verts, d'un nouveau quai, de l'extension d'une dalle de stockage et de sa voirie d'accès à Pecq.

Dominique Simon a également cité les **chantiers qui débiteront encore cette année 2026** :

- la réhabilitation des stations de pompage et des portes des écluses de Péronnes et de Maubray,
- la réhabilitation du site éclusier d'Andenne et adaptation à la télégestion,
- la réhabilitation du site éclusier de Grands-Malades et adaptation à la télégestion,
- la réhabilitation écluse de Monsin - Remplacement de l'automate et de la basse tension,
- l'adaptation du bassin de virement d'Auvelais,
- la réhabilitation de l'écluse d'Ittre.

Anne-Pascale Pierman, Cheffe de projet Maintenance - SPW MI, a abordé le sujet de **la maintenance des voies d'eau**. En Wallonie, elle repose sur une organisation combinant expertise interne, sous-traitance ciblée et marchés spécialisés. Les équipes du SPW assurent l'essentiel de l'entretien, complétées par des prestataires externes pour des besoins techniques spécifiques.

Face à un contexte marqué par un sous-financement structurel et un manque de ressources humaines, les interventions sont priorisées autour des actions critiques pour garantir le bon fonctionnement du réseau.

Parallèlement, le développement de la **GMAO**, un outil de gestion de la maintenance, vise à mieux structurer les interventions, centraliser les données et améliorer la planification. À terme, cet outil doit soutenir une gestion plus cohérente, renforcer l'aide à la décision et favoriser une maintenance plus anticipative.

Malgré des bénéfices attendus importants, cette évolution s'accompagne de défis organisationnels, humains et financiers.



© SPW-DTIM

Quant à **Catherine Swartenbroekx**, Spécialiste en Hydraulique fluviale SPW MI, elle a abordé les **études nautiques**. Une matière peu visible et technique, mais passionnante et essentielle car permettant d'améliorer les conditions de navigation.

Les études nautiques menées en Wallonie confirment le potentiel d'amélioration du réseau fluvial. Elles permettent de vérifier l'accessibilité des voies d'eau, d'assurer la sécurité de la navigation et d'optimiser l'utilisation des infrastructures, tout en éclairant les choix d'investissement.

Basées sur des analyses, des simulations et des tests en conditions réelles, elles aboutissent à des paramètres d'exploitation concrets (vitesse, croisements, alternat). Plusieurs résultats ont déjà été validés sur le terrain, notamment à Liège, Auvelais et sur le canal Nimy-Blaton-Péronnes.

Ces études mettent toutefois en évidence un élément essentiel : au-delà de la faisabilité technique, la performance et la sécurité reposent aussi sur les conditions d'exploitation et le facteur humain.

Ensuite, **Christophe Blerot**, Directeur - Exploitation des Voies navigables – SPW MI, a fait part des **acquis récents en termes de communication vers les usagers des voies navigables** :

- L'existence d'une carte en ligne reprenant tous les travaux planifiés en Wallonie et chez les gestionnaires voisins ;
- Une volonté de concertation pour la planification de chantiers avec impact conséquent sur la navigation ;
- Pour des chantiers entraînant une interruption de la navigation de plus longue durée, un Liveblog est mis en place par le SPW Mobilité et Infrastructures pour les acteurs du secteur : les bateliers et les entreprises. Ce Liveblog reprend toutes les informations concernant l'évolution des travaux du chantier jour après jour.

Christophe Blerot a souligné les **récentes améliorations en matière d'exploitation** :

- Depuis le janvier 2026, la navigation est autorisée pour la 1^{ère} fois à 3,40 m de profondeur sur la Meuse entre Namur et Huy ;
- Depuis le janvier 2026, l'écluse d'Ittre est manœuvrée de 6h00 à 22h00 (extension des heures de manœuvre).

À l'issue du panel consacré aux services aux usagers du transport fluvial, **deux représentants du secteur – Olivier Hia (Novandi), Administrateur de Walports, et Ingrid Teheux (Akt), représentante des chargeurs au CCNI – ont partagé leur analyse.**

Ils estiment que les besoins des usagers sont aujourd'hui globalement bien identifiés par le SPW Mobilité et Infrastructures, et que les priorités sont prises en compte. Certains enjeux méritent toutefois une attention renforcée, notamment la pénurie de main-d'œuvre, la formation et le développement de la conduite déportée.

Enfin, si la concertation avec les usagers est jugée positive dans son ensemble, des améliorations peuvent encore être apportées dans sa mise en œuvre.

Le **Ministre François Desquesnes**, Vice-Président et Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, a pris la parole pour expliciter sa vision de la Mobilité.

Il a souligné sa volonté et celle du Gouvernement de poursuivre le développement du réseau et des services des voies navigables en favorisant la fiabilité et la disponibilité des ouvrages.

Dans cette dynamique, il a rappelé que la réindustrialisation de la Wallonie s'appuie notamment sur les réseaux ferroviaire et fluvial. Un investissement de **312 millions d'euros sur cinq ans** permettra de poursuivre leur modernisation. Il a également encouragé les entreprises à **s'implanter en bord de voie d'eau**, à l'image de Nexans, lauréat du prix DTIM 2025.

Le Ministre a par ailleurs évoqué la **fusion des ports, attendue pour 2028**, qui vise plus d'efficacité et une meilleure coordination avec les acteurs du développement économique, dont les intercommunales de développements. Cette réforme s'accompagne d'une autre réforme axée sur la gestion des terrains portuaires.

Enfin, il s'est réjoui des avancées dans la concertation avec le secteur, soulignant qu'un dialogue renforcé et une approche plus structurée contribueront à renforcer l'attractivité de la Wallonie.

Ensuite, l'assemblée a assisté à la remise du **Prix de la DTIM 2026**. Chaque année depuis 25 ans, la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises **récompense une entreprise qui s'est particulièrement distinguée en matière de transport fluvial**.

Cette année, la DTIM met à l'honneur, une entreprise qui utilise le transport fluvial, aussi bien pour le déchargement de matières premières que pour ses expéditions de produits finis et co-produits.

Il s'agit de l'entreprise **BioWanze**, qui :

- a transporté 938 000 tonnes de marchandises par bateau en 2025 (soit l'équivalent de 35 000 camions), et améliore ainsi son record historique ;
- a transporté plus de 13 millions de tonnes de marchandises par la voie d'eau (soit l'équivalent d'environ 500 000 camions) entre décembre 2008 et 2025 ;
- est le plus gros producteur d'éthanol renouvelable en Belgique.

Monsieur le Ministre François Desquesnes a félicité l'entreprise et a remis le prix de la DTIM à Monsieur Laurent Lambert, Directeur de l'usine BioWanze.



©SPW-DTIM

Pour conclure cette séance académique, **Laurent Lambert** a présenté sa société, ainsi que sa stratégie en matière de transport. BioWanze, entreprise belge intégrée au groupe CropEnergies (Südzucker), est spécialisée dans la production d'éthanol renouvelable et de co-produits issus de matières premières agricoles locales. Ses productions, destinées notamment aux secteurs des carburants, de l'alimentation et de la chimie, s'inscrivent dans une logique d'économie circulaire et de valorisation des ressources.

L'entreprise se distingue également par son autonomie énergétique, grâce à deux centrales de cogénération à biomasse lui permettant de produire sa propre énergie verte et la vapeur nécessaire à ses processus industriels.

Le recours au transport fluvial constitue un levier central de sa logistique. En 2025, BioWanze a ainsi acheminé près de **938 000 tonnes de marchandises par voie d'eau**, soit l'équivalent d'environ 35 000 camions, un niveau record pour l'entreprise.

Depuis le démarrage de ses activités en 2008, **plus de 13 millions de tonnes ont été transportées par bateau**. Ce choix a permis d'éviter près de 500 000 trajets de camions, contribuant significativement à la réduction du trafic routier et de l'empreinte environnementale.



Chargement éthanol et déchargement blé fourrager chez BioWanze. (C)SPW-DGIT