

Discours de Mr Bernard ANSELME Président du Port Autonome de Namur

Mesdames et Messieurs, en vos titres et qualités,

Je suis heureux de vous accueillir pour ce 40ème anniversaire de la fondation du Port Autonome de Namur.

C'est en effet par la Loi du 20 juin 1978 que le Port autonome de Namur a vu le jour.

Permettez-moi de me concentrer davantage sur les atouts que possède notre Port et sur la vision d'avenir que je veux promouvoir avec le Conseil d'Administration et l'équipe de gestion. Qu'ils en soient déjà remerciés pour le dynamisme avec lequel ils s'y consacrent.

Aujourd'hui, il est nécessaire de porter son regard vers demain pour se préparer dès à présent à relever les défis du futur. Et ils sont de taille.

Nous sommes confrontés à une demande croissante de mobilité des personnes et des marchandises, alors que la raréfaction des énergies fossiles et l'augmentation inéluctable du prix des carburants vont peser de plus en plus sur le coût des transports, sans parler de la crise financière que nous avons connue en 2008, qui a pénalisé fortement le monde de l'économie et de l'entreprise. Elle a eu des répercussions sur les activités de notre Port pendant plusieurs années.

Mais, ce qui peut apparaître comme une menace, doit être considéré comme une opportunité de faire évoluer la situation sur de nouvelles bases porteuses de perspectives nouvelles pour le futur de notre Port.

Pour ce faire, il est indispensable au préalable de s'appuyer sur nos atouts.

Quels sont-ils ?

En premier lieu,

il faut insister sur les avantages bien connus de la voie d'eau.

sa fiabilité,

sa faible consommation de carburant par tonnes transportées

sa capacité de transport impressionnante.

Faut-il en effet rappeler qu'un convoi fluvial remplace avantageusement de 14 camions pour une péniche de 350 T, à 440 camions, pour un convoi poussé de 9.000 T ?

En second lieu,

Nous disposons d'une localisation particulièrement intéressante au cœur de l'Europe, au centre d'un réseau dense d'autoroutes, de voies ferroviaires et fluviales.

En troisième lieu,

nous pouvons nous féliciter de toutes les infrastructures dont nous disposons, des terrains que nous gérons actuellement, que nous aménageons et que nous prospectons.

En quatrième lieu,

le Port est un acteur économique incontournable de la région namuroise.

Ainsi, l'emploi, facteur clé de notre économie régionale, représente sur l'ensemble des zones portuaires gérées par le Port pas moins de 2.000 personnes au travail pour 130 entreprises concessionnaires, principalement dans le secteur des PME, sans compter les emplois indirects qui en découlent.

Au titre d'agent économique, le Port est aussi au service des entreprises qui y sont implantées en facilitant leurs approvisionnements des matières premières dont elles ont besoin et l'expédition de leurs produits finis par un moyen de transport fiable, écologique, respectueux de l'environnement.

A cet égard, le rapport annuel de l'Observatoire du Marché de la Navigation Intérieure Européenne pour l'année 2017 permet de constater que le Port est positionné en bonne place du point de vue de la manutention **fluviale** de marchandises sur ses zones portuaires.

Le classement des ports fluviaux français et belges fait apparaître par ordre décroissant :

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Port de Paris : | 21,2 Millions de Tonnes |
| 2. Port de Liège : | 15,9 Millions de Tonnes |
| 3. Port de Strasbourg : | 8,0 Millions de Tonnes |

4. PACO	6,8 Millions de Tonnes
5. Port de Namur :	5,3 Millions de Tonnes
6. Port de Bruxelles :	4,8 Millions de Tonnes
7. Port de Mulhouse :	4,8 Millions de Tonnes
8. Port de Metz/ Thionville :	2,2 Millions de Tonnes
9. Port de Lille :	1,8 Millions de Tonnes
10. Port de Châlon sur Saône/ Mâcon :	1,1 Millions de Tonnes

Nous pouvons en tirer une fierté légitime.

Je n'oublie pas bien entendu le Port de Charleroi qui a réalisé des prestations de 1.343.000 T par la voie d'eau et 3.706.000 T par les modes routier et ferroviaire.

En cinquième lieu,

le Port joue un rôle non négligeable dans le développement touristique de Namur et de sa région par l'accueil des plaisanciers dans les ports de plaisance de Jambes, d'Amée et de Lives.

Ces plaisanciers proviennent de Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Royaume-Uni, France, Suisse, Autriche, Danemark, Suède, et même Etats-Unis, Canada et Nouvelle Zélande.

Le restaurant de la Plage d'Amée, l'un des fleurons de la gastronomie namuroise, constitue l'autre volet de la contribution du Port au développement touristique de Namur.

J'en viens à présent aux perspectives.

Un premier axe concerne les déchets et leur recyclage.

Actuellement, ceux-ci sont majoritairement transportés par la route.

L'objectif pour le Port est donc de pouvoir capter une proportion de celui-ci au profit de la voie d'eau, là où c'est faisable.

Mais il ne suffit pas de limiter le transport de déchets par la route. Il convient également d'enrayer la croissance du volume des déchets qui constituent une atteinte grave à l'environnement.

L'heure est au recyclage et à la réutilisation dans la mesure du possible des matériaux usagés pour la fabrication de nouveaux produits.

Le Port se doit de s'inscrire dans ce mouvement en accueillant sur ses terrains des entreprises qui réalisent ce type d'opérations. Ceci présente le double intérêt :

- de favoriser une mobilité plus respectueuse de l'environnement en soustrayant à la route un volume appréciable de poids lourds générateurs de congestion, de bruit et de pollution ;
- de créer sur ces terrains une valeur ajoutée par le développement d'activités de recyclage génératrices d'emploi au niveau local.

Plusieurs secteurs sont prometteurs à cet égard :

1. Les déchets ménagers

A la suite d'une concertation entre l'Intercommunale BEP Environnement et notre Port, celle-ci a créé en bord de Sambre à Floriffoux un Centre intégré de gestion des déchets qui est devenu opérationnel en 2011.

Le Port pour sa part y a réalisé un quai de chargement, avec le concours de la Direction Générale des Voies Hydrauliques.

Sur ce site, le BEP réalise le regroupement des déchets ménagers de la Province de Namur, ainsi que les encombrants et le contenu des bulles à verre.

Il y pratique le tri et broyage des encombrants et du bois et récupère ainsi un maximum de déchets pour les valoriser et les recycler en produisant sur le site des plaquettes de bois qui peuvent servir de combustibles de substitution pour les industries.

La part non recyclable des déchets ménagers et des encombrants est transférée par la voie d'eau vers l'incinérateur Intradel de Liège situé lui aussi le long de la voie d'eau.

Annuellement, cela représente 50.000 T de déchets non recyclables transportés par la voie d'eau.

Des perspectives de nouveaux trafics fluviaux sont en vue, en ce qui concerne l'acheminement des verres vers des centres de retraitement.

2. Le recyclage des matériaux de construction

Dans la zone portuaire de Malonne, le groupe Jean Nonet réalise depuis de nombreuses années déjà une activité de recyclage des matériaux de construction provenant de chantiers de voiries et de démolitions de bâtiments. Les approvisionnements sur le site se font généralement par la route, mais lorsque la localisation des chantiers le permet, l'acheminement des déchets par la voie d'eau est privilégié.

Monsieur Durigneux nous parlera tout à l'heure des activités du groupe Jean Nonet de manière plus précise.

A titre d'exemple, pour le chantier de construction de la passerelle « L'enjambée » entre Jambes et le site du Grognon à Namur, l'évacuation des terrassements a été réalisée par des barges fluviales.

Cette manière de procéder devrait s'amplifier dans le futur pour les chantiers de grande envergure.

Je plaide donc auprès des autorités compétentes pour que les cahiers des charges des travaux de construction incluent une clause imposant l'approvisionnement du chantier ou l'évacuation des déchets par la voie d'eau, lorsque les circonstances le permettent.

3. Les terres polluées

Dans la zone de Malonne également, le groupe Jean Nonet a initié en 2017 une nouvelle activité de stockage des terres polluées.

Ces terres en provenance de divers chantiers de dépollution de sites d'anciennes activités industrielles sont stockées sur la dalle de la zone portuaire avant d'être expédiées vers des usines de retraitement.

Cette activité a été rendue possible grâce au quai de chargement et à la dalle de stockage réalisés par la Direction générale des Voies Hydrauliques.

Les premiers chargements sur péniches ont eu lieu à partir de septembre 2017.

Le Groupe Jean Nonet table sur un chiffre de 12.000 T/an, avec des perspectives de développement, au vu des grands chantiers de dragage des voies navigables et des chantiers de dépollution des anciens sites industriels qui devront être réalisés au cours des prochaines années.

Le deuxième axe des perspectives concerne la consolidation de nos trafics traditionnels, à savoir le transport des produits de carrière et les matériaux de constructions. Ils représentent aujourd'hui plus de 90 % des marchandises transportées par la voie d'eau. Mais il existe encore des potentiels de croissance non négligeables puisque pas moins d'1 million de tonnes pourraient être transférées à la voie d'eau dans les prochaines années, principalement pour des granulats issus des carrières de la Haute Meuse mais aussi des carrières d'Aisemont et de Wellin.

Cela concerne aussi bien les quais de chargement de la Haute Meuse que ceux de Moignelée et d'Auvelais.

Ces perspectives sont d'ailleurs confortées par la mise en œuvre prochaine de la liaison Seine-Nord entre Cambrai et Compiègne par un canal à grand gabarit à l'horizon 2025. Nous nous préparons dès à présent à accueillir les demandes de chargeurs puisque, comme vous le savez, la Région Île de France doit faire face à une pénurie croissante de produits de carrière.

Un troisième axe de développement du Port concerne la conteneurisation et la palettisation.

Il s'agit là de modes de transport de marchandises qui connaissent un essor sans précédent du fait de la facilité de manutention et de la réduction notable des coûts de transport qui en résulte.

En ce qui concerne les conteneurs,

Il faut reconnaître que les perspectives se situent plutôt dans le moyen et long terme.

En effet, l'expérience récente du Port sur le terminal à conteneurs d'Auvelais mis en service en 2013, n'a pas répondu aux attentes dont je vous avais fait part à l'occasion du 30^{ème} anniversaire du Port.

Mon optimisme à cette époque était fondé sur les perspectives que laissaient apparaître les études de marchés préalables.

Pas moins de 17.000 conteneurs /an étaient attendus au démarrage des activités avec une perspective de 25.000 conteneurs / an après 5 ans de fonctionnement.

Les sociétés SOLVAY, St Gobain et AGC étaient les principales pourvoyeuses de ce trafic nouveau.

Malheureusement, ces perspectives se sont effondrées par la suite, du fait du rétrécissement des marchés de ces sociétés, lié à la conjoncture économique défavorable, la crise financière de 2008 étant passée par là.

Toutefois, le terminal d'Auvelais a pu connaître au cours des 5 années de fonctionnement un développement appréciable grâce à la manutention de produits en vrac.

Le concessionnaire a en effet réalisé des prestations allant de 170.000 T/an en 2014 à 350.000 T/an en 2017, certes sans parvenir à initier le transport par conteneurs.

Je n'abandonne pas cette perspective, mais il faut accepter que cela prendra du temps.

En ce qui concerne la palettisation,

les évolutions de la logistique conduisent à intensifier le conditionnement des marchandises par la palettisation et les big bags.

Un nouveau contrat pour la gestion du terminal d'Auvelais portant sur une période de 10 ans est en cours de finalisation.

Fort de l'expérience acquise au cours des 5 années écoulées, les missions dévolues au futur concessionnaire ont été définies en intégrant toujours la manipulation des conteneurs dans la mesure du possible, mais aussi la palettisation des marchandises, ainsi qu'une diversification des activités sur le site, et des opérations de reconditionnement de produits, qui leur apportent une valeur ajoutée et favorisent le développement d'emplois à l'échelle locale.

Il s'agit là d'activités dans lesquelles le Port se doit de s'inscrire car elles correspondent à une demande croissante de la part du monde industriel et des clients.

Le quatrième axe concerne l'environnement

Il n'est plus envisageable aujourd'hui de réaliser nos projets sans prendre en compte leur bonne intégration dans leur environnement, notamment les sites classés, et la préservation du cadre de vie des populations riveraines.

Cela constitue l'une de mes préoccupations essentielles et je veux veiller à consacrer les ressources nécessaires pour accompagner les projets.

Cela passe par la concertation avec les acteurs concernés : les administrations régionales des Ressources Naturelles et de l'Environnement, de l'Urbanisme et du Patrimoine, l'association des contrats de rivière, et les populations riveraines.

Certes, cela conduit inévitablement à un allongement de la durée de l'élaboration des projets, mais la réussite des projets est à ce prix.

Enfin, le cinquième axe concerne la plaisance.

Il s'agit d'une activité chère au cœur des Namurois.

Le tourisme de plaisance constitue un véritable atout pour Namur et la Vallée de la Haute Meuse et contribue à la bonne santé des secteurs touristiques et Horeca de Namur et de sa région. Son essor ne se dément pas d'année en année.

Tous les plaisanciers apprécient la qualité d'accueil, et le charme du cadre environnant. Ils sont à leur manière les ambassadeurs auprès de leurs concitoyens pour leur faire connaître les charmes indéniables de la Région wallonne.

J'ai voulu imprimer une nouvelle dynamique, dans le souci de mieux accueillir les plaisanciers, mais aussi d'y intégrer la population locale et les touristes de passage. C'est ainsi que j'ai insisté auprès du gestionnaire des ports de plaisance pour qu'il assure des activités d'animation, non seulement pendant la saison touristique, mais aussi pendant les autres mois de l'année.

Enfin, je me dois de citer les chantiers navals à Seilles. Il s'agit là d'un fleuron de la construction navale wallonne, réputée au niveau international pour la construction de bateaux de croisière de haut standing qui naviguent sur les plus beaux fleuves d'Europe.

Le projet de modernisation des chantiers navals est en cours et sera opérationnel à la fin de l'année 2019.

Vous le voyez les projets ne manquent pas.

Tous, nous voulons nous y consacrer avec enthousiasme.

Je tiens à souligner qu'ils ne pourraient voir le jour sans les programmes d'investissement tels que le Plan Marshall, et les programmes SOWAFINAL initiés par le Gouvernement wallon.

J'ajouterai que tous les projets que nous réalisons sont menés en étroite concertation avec tous les partenaires, dont, en premier lieu la Direction générale des Voies Hydrauliques qui assure à la fois le support technique pour l'étude des projets mais aussi le support financier sans lequel le Port serait dans l'impossibilité de les mener à bien.

Je tiens donc ici à remercier très chaleureusement pour son soutien l'ensemble du Gouvernement wallon et particulièrement Monsieur le Ministre Carlo Di Antonio et son prédécesseur, Monsieur Maxime Prévot.

Merci infiniment

aux Directeurs généraux

de la DGO2, , Messieurs Yvon Loyaerts et Etienne Willame,

de la DGO4, Madame Annick Fourmeaux,

à la Commissaire générale au Tourisme, Madame Barbara Destrée,

ainsi qu'à leurs agents.

Je n'oublie bien évidemment pas dans ces remerciements tous les anciens du Service de gestion du Port, qui ont œuvré, eux aussi, aux développements du Port depuis sa création pour arriver à la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Merci donc à Messieurs René Lepine, Pierre Sion, Jean-Luc Vigreux, et enfin Monsieur Marc Bauvin qui a cédé le flambeau à la fin de l'année dernière.

L'énergie déployée par ceux-ci et par l'équipe actuelle ont permis au Port d'occuper une place de choix dans le développement économique tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle de sa Capitale, notre bonne Ville de Namur.

A tous, merci pour leurs collaborations précieuses.

Mon souhait est de pouvoir les renforcer à l'avenir.

Mais l'heure est aujourd'hui à la fête. Alors, je vous souhaite un très bon anniversaire et, comme Georges Pernoud concluait ses fameuses émissions télévisées THALASSA, je vous dis « Bon vent » !