

40 ans du Port autonome de Namur **Allocation de Monsieur Etienne WILLAME**

Mesdames, Messieurs,

C'est avec un réel plaisir que je prends la parole aujourd'hui à l'occasion de ce moment important pour le Port autonome de Namur. D'une part parce que j'ai aujourd'hui le privilège de représenter le SPW partenaire historique du Port, mais aussi un plaisir à titre individuel, car au cours de ma trajectoire professionnelle, j'ai eu l'occasion de fréquenter de très près le Port autonome de Namur. D'abord en tant que Commissaire, puis également en tant que membre de l'équipe de gestion. C'est donc un plaisir tout particulier d'être parmi vous aujourd'hui.

40 ans, c'est un fameux bail, je pense que chacun en conviendra. Si je regarde l'assemblée présente aujourd'hui, je crois deviner que certains n'étaient pas encore nés au moment où le Port autonome de Namur était créé. Ou alors, tout au plus, apprenaient-ils à marcher, ou à nager, c'est peut-être plus de circonstance. Et en tout cas, c'est mon cas.

Pendant ces années, le PAN a grandi. Les chiffres sont éloquentes à ce sujet : alors qu'en 1997, il réalisait un tonnage de 1,6Mt, ce sont plus de 5,3Mt qui transitent aujourd'hui annuellement par ses quais. On peut également souligner que le Port a vu une très large diversification de ses activités.

Autre constat que nous pouvons faire sur cette période, c'est celui du paysage institutionnel dans lequel s'est inscrite l'action du Port autonome de Namur : celui-ci n'a cessé d'évoluer. Après le Fédéral et le Ministère des Travaux Publics nationaux, cela a d'abord été le « MET », le Ministère wallon de l'Équipement et du Transport et ce, dès l'entame des années 90. En 2008, le « MET » fusionne avec le « MRW » pour former le Service public de Wallonie - dont nous venons d'ailleurs de fêter les 10 années d'existence - : à ce moment, l'interlocuteur privilégié du Port devient la DGO2 – Direction Générale de la Mobilité et des Voies Hydraulique. Et, très prochainement, cette même DGO2 est appelée, selon les vœux du Gouvernement wallon, à former une seule et même entité avec la DGO1 Routes et Bâtiments.

Cette décision s'inscrit résolument dans une volonté d'encourager les synergies internes pour plus d'efficacité dans la mise en œuvre de la vision wallonne en matière de mobilité – la vision « FAST – mobilité 2030 ». Cette nouvelle entité, dont les métiers s'articuleront autour des thèmes de la mobilité sous toutes ses formes et des infrastructures, sera le nouveau partenaire du Port autonome.

Soyez assurés que ce changement se fera sans bouleversement majeur. Nous poursuivrons sur la lancée initiée par la DGO2 et la DGO1, à savoir un partenariat de qualité reposant sur un objectif commun : celui de la promotion du transport fluvial, du report modal et de la valorisation du domaine public situé à proximité de cette voie d'eau. Et ces voies d'eau, en ce qui nous concerne aujourd'hui, ce sont la Meuse et la Sambre dont la confluence se situe à un jet de pierre d'ici.

Ce partenariat a déjà eu l'occasion de s'exprimer au travers de nombreuses réalisations. En voici quelques illustrations :



*Zone portuaire de Floreffe
Produits agricoles*



*Zone portuaire de Floriffoux
Déchets ménagers*



*Zone portuaire de Moustier
Matières premières pour la fabrication du verre*



*Jambes
Approvisionnement centrale à béton*



Zone portuaire d'Auvélais

Ces exemples constituent autant d'illustrations de la diversité rencontrée au niveau des marchandises transbordées à bord des bateaux sur le domaine du Port autonome de Namur : on a des produits agricoles à Floreffe, des déchets ménagers à Floriffoux, des matières premières pour la fabrication du béton à Jambes ou de verre à Moustier, et cetera. Ils illustrent dans le même temps la diversité du tissu industriel qui enrichit nos territoires.

En termes de tonnage, les produits carriers restent le produit le plus important pour les activités des entreprises et du Port. Dans ce contexte et à titre d'exemple, je veux souligner la plus-value du partenariat de long terme qui lie le PAN, le SPW et le groupe Lhoist, société privée de premier plan. Le résultat est à l'avenant puisqu'il a permis de voir un flux de plus d'1,2 Mt transiter chaque année entre les installations de Marche-les-Dames et Saint-Georges-sur-Meuse, éliminant ainsi près de 90 000 trajets camion de nos routes. Ce n'est qu'un exemple et il est évident que j'aurais pu en citer bien d'autres dans le domaine carrier.

Toutes ces illustrations attestent des avancées que nous réalisons ensemble. Les infrastructures développées bénéficient directement aux entreprises, au secteur de la batellerie, de la logistique et permettent le déploiement d'activités économiques et le développement de l'emploi.

La collaboration entre le SPW et le Port autonome de Namur se traduit également au travers du détachement de collaborateurs du SPW au sein du service de gestion du port. Le port peut ainsi compter sur les expertises développées au sein du SPW et maximiser les synergies entre nos institutions, chacun se concentrant sur son métier. Dans le chef du Service public de Wallonie, c'est plutôt le génie civil et les équipements. Dans le chef du Port autonome, c'est davantage le génie commercial.

Depuis la création du Port, au niveau des infrastructures, en plus des indispensables aménagements portuaires, les actions régionales ont renforcé le potentiel de la voie d'eau :

- modernisation de la Haute Meuse
- extensions des horaires d'ouvrages d'art
- ouverture de la Sambre aux bateaux de 110m
- et plus récemment construction de nouvelles écluses à Lanaye et Ivoz-Ramet.

Autant d'actions qui favorisent et amplifient l'attractivité de la voie d'eau et le développement du port. Ce n'est d'ailleurs pas fini avec :

- la modernisation de la Sambre, programmée dans le projet Seine-Escout,
- la construction de nouvelles écluses à Ampsin-Neuville qui a démarré cette année,
- le développement de nouveaux services dans le cadre de Perex,
- ou encore le programme de dragage inclus dans le plan d'investissement.

La voie d'eau wallonne poursuit son développement au bénéfice du transport fluvial et des Ports dont évidemment le Port de Namur.

Concernant ce dernier, je voudrais souligner deux challenges particuliers qui mériteront d'être relevés avec l'ensemble des partenaires concernés par la voie d'eau :

- il y a tout d'abord la question du développement de certaines zones portuaires actuelles. Le sujet de leur accessibilité et particulièrement du passage de charrois au cœur de zones plus ou moins urbanisées doit être appréhendé ; de même que la gestion des inévitables nuisances liées à certaines activités industrielles ;
- un second enjeu sera celui de la recherche de nouveaux terrains industriels situés le long de la voie d'eau. Des synergies devront inévitablement être mises en œuvre, notamment avec les Villes et Communes concernées, de façon à créer de nouveaux

espaces destinés au développement industriel et logistique. Il convient dans cette perspective d'éviter de voir de tels espaces idéalement situés recevoir une autre destination alors que les besoins industriels et logistiques sont appelés à se développer.

C'est d'autant plus nécessaire que la flotte – tant belge qu'européenne – poursuit son développement vers les plus grands gabarits. Ainsi, à Andenne, en 1987, ce sont seulement 3 unités de plus de 3000t qui passaient par le site. En 2017, près de 560 de ces unités fluviales ont franchi la même écluse.

Notre collaboration est plus que jamais indispensable pour que la Wallonie reste un acteur majeur du transport fluvial européen sur la carte des réseaux navigables à grand gabarit. C'est important car cela contribue directement à la réduction du nombre de camions sur nos routes, parfois fortement embouteillées, et contribue directement aux stratégies essentielles de notre avenir : les questions environnementales et climatiques qui trouvent des déclinaisons wallonnes au travers notamment du plan air-climat ou de la stratégie régionale de mobilité.

Le transport par voie d'eau doit être pensé dans une logique de complémentarité avec les autres modes de transport. La question de l'intermodalité et notre capacité collective à optimiser la chaîne logistique constituent des perspectives majeures pour le futur.

Plus de bateaux sur la voie d'eau, c'est moins de files sur nos routes, moins de congestion, moins d'usure pour nos infrastructures et moins de pollution. Avec les enjeux environnementaux qui sont les nôtres aujourd'hui, l'alternative de la voie d'eau est plus que jamais appelée à devenir une évidence.

La Wallonie a la chance de disposer d'un excellent réseau de voies navigables avec un maillage plus qu'intéressant au cœur de l'Europe des transports et de la logistique. Elle est riche d'entreprises qui veulent investir et développer leurs activités en mettant en œuvre des chaînes logistiques efficaces et respectueuses de l'environnement. Elle dispose d'expertises et d'un savoir faire reconnu dans tous les domaines de la logistique. Nous devons capitaliser sur ces forces, les amplifier et les faire grandir.

A nous de poursuivre ce partenariat qui lie le port autonome et l'administration wallonne depuis de si nombreuses années, au profit des entreprises wallonnes, du secteur de la batellerie, de la logistique et, in fine, du développement socio-économique de notre Région. En tout cas, en ce qui me concerne et pour l'institution que je représente, je ne peux que réaffirmer la volonté de faire progresser ce partenariat entre le SPW et le Port autonome au profit de la collectivité.

Je vous remercie pour votre attention.

Etienne Willame
directeur général a.i.

Service public de Wallonie
Direction générale de la Mobilité et des Voies hydrauliques