

Port autonome de Namur Rapport annuel 2025



Image générée par IA

Le mot du Président

La rédaction d'un rapport annuel constitue un exercice répétitif, mais utile.

Elle permet de faire un travail d'introspection, d'analyser les évolutions — en l'occurrence celles du trafic fluvial —, de communiquer correctement, tant en interne que vis-à-vis de l'extérieur, et d'évaluer les défis à relever à l'avenir. C'est ce qui est présenté dans ce rapport annuel des activités du Port autonome de Namur pour l'année 2025.

Les constats

Pour ce qui concerne le **transport fluvial**, activité principale d'un port autonome, nous continuons à observer une légère érosion du tonnage transporté. Bien que cette évolution soit moins importante en province de Namur que sur le reste du territoire wallon, ce constat va à l'encontre des objectifs visant à accroître la part du transport fluvial dans l'ensemble du transport de marchandises. Plus précisément, 3,7 millions de tonnes ont été gérées en 2025 à partir des concessions du Port autonome de Namur, soit une baisse de 2,2 % par rapport à 2024.

C'est sur la Meuse que le trafic est le plus important, avec 84,84 % du total. Il s'agit essentiellement de transport de produits de carrière (84 %), mais également de métaux (11 %) et, pour le solde, de produits agricoles et chimiques, ainsi que de quelques transports de déchets et de sable.

Cela représente l'équivalent de 92.268 camions chargés de 40 tonnes. Les chargements représentent 3 millions de tonnes, tandis que les déchargements s'élèvent à 0,7 million de tonnes. La baisse est moins importante pour les chargements que pour les déchargements.

Ces chiffres présentent néanmoins un aspect rassurant. Nous pourrions expliquer la diminution par rapport à 2024 par des facteurs exogènes — pannes aux écluses, effondrement d'un pont, piratage du système informatique du SPW —, mais une telle explication serait réductrice : elle ne rendrait pas compte de l'érosion du trafic observée depuis une dizaine d'années.

Le Port gère quelque **175 hectares**, dont 71 % sont occupés. Parmi les hectares non occupés, seuls 2 % de la superficie totale seraient directement utilisables. Il convient donc de poursuivre les travaux de dépollution et d'amélioration de l'accès à la voie d'eau, notamment ceux bénéficiant de financements FEDER.

Un mot également pour le **tourisme fluvial** : celui-ci enregistre lui aussi une baisse d'une dizaine de pour cent par rapport à 2024. La Meuse constitue évidemment l'axe qui concentre l'essentiel de cette activité, notamment dans le cadre du transit entre la France et les Pays-Bas.

En matière de **gestion**, à la suite de l'analyse du fonctionnement du Port réalisée avec le BEP, nous mettons progressivement en œuvre, depuis le début de l'année 2025, les recommandations formulées.

L'observateur attentif constatera que nos **finances** sont saines : le chiffre d'affaires est en hausse, tout comme les produits d'exploitation et le bénéfice au terme de l'exercice 2025.

Une attention toute particulière doit toutefois être portée aux **ressources humaines**. L'équipe du Port a été réduite lors du départ du directeur, fin 2023. À ce jour, celui-ci a été remplacé temporairement, sans qu'un nouveau recrutement ait encore été effectué. L'équipe est loin d'être complète, alors que la charge de travail demeure au moins identique. Dans ces conditions, l'équipe restreinte éprouve de grandes difficultés à atteindre les objectifs qui lui sont assignés. Il est probable que le projet de réforme limite, dans un proche avenir, les possibilités de recrutement. Soyons donc pleinement reconnaissants envers l'ensemble des

membres de l'équipe de gestion du Port pour leur investissement, leur disponibilité et leur engagement au quotidien.

Enfin, parmi les constats, et comme cela se produit en suite des résultats des élections, l'année 2025 a été marquée par des **modifications dans la composition des instances** : Conseil d'administration, Bureau exécutif, Comité d'audit et Comité de rémunération. Les nouvelles équipes poursuivent les objectifs et l'état d'esprit des précédentes : accroître la part du transport fluvial sur le territoire géré par notre Port.

Les défis

Sans être exhaustif, **trois défis majeurs** peuvent être pointés pour 2026.

1. Inverser la tendance à la diminution du trafic fluvial : Plusieurs pistes peuvent être envisagées, notamment l'augmentation des terrains disponibles et disposant d'une superficie suffisante pour accueillir de nouvelles entreprises. Il convient également de poursuivre la lutte contre la pollution des sols et de tenter de lever certains freins liés au régime forestier.

2. Accompagner la réforme de la gouvernance des ports autonomes : Au cours de l'année 2025, le ministre fonctionnel, après avoir analysé le fonctionnement des quatre ports wallons, a souhaité mettre en œuvre l'un des axes de la Déclaration de politique régionale wallonne : réformer la gouvernance des ports autonomes par une fusion de ceux-ci, afin d'améliorer leur gouvernance, d'accroître la part du transport fluvial et de poursuivre la lutte contre les dérèglements climatiques et environnementaux grâce à une meilleure utilisation de la voie d'eau.

3. Préserver et développer le tourisme fluvial : L'attention à porter au tourisme fluvial, caractéristique significative de la province de Namur, a été mise en question dans le cadre de la réforme des ports. Les membres du Conseil d'administration ont exprimé le souhait de faire en sorte que, dans le cadre de cette réforme, les activités liées au tourisme fluvial puissent non seulement perdurer, mais également se développer. Des solutions sont actuellement recherchées, notamment avec les acteurs locaux et les membres concernés du Gouvernement wallon.

À titre personnel, en tant que nouveau Président, j'ai pu mieux mesurer la qualité, l'engagement et la volonté des membres de l'équipe de gestion du Port de performer. Je les remercie infiniment pour leur investissement et leur dévouement.

Ma gratitude va également aux membres du Conseil d'administration, avec une mention particulière pour mon prédécesseur, pour leur engagement et leur volonté de tout mettre en œuvre afin de relever l'ensemble de ces défis.

Enfin, je remercie chacune et chacun des collaborateurs du BEP qui nous accompagnent au quotidien.

Que cet état d'esprit perdure en 2026 et au cours des années à venir.

Jean-Marc VAN ESPEN

Président du PAN



Table des matières

Le mot du Président	1
Table des matières	3
1 Le Port autonome de Namur	5
1.1 Les missions du PAN.....	5
1.1.1 Les mots-clés	5
1.1.2 Les interactions.....	6
1.2 Le Contrat de Gestion	6
1.3 Organisation du PAN.....	7
1.3.1 Le Conseil d'Administration.....	8
1.3.2 Le Bureau Exécutif	11
1.3.3 Le Comité d'Audit	12
1.3.4 Le Service de Gestion.....	13
1.4 Les mesures de contrôle	16
1.4.1 La séparation des fonctions.....	16
1.4.2 L'augmentation du contrôle	16
1.4.3 Le Réviseur d'entreprises	17
1.4.4 La Cour des comptes.....	17
1.4.5 Le SPF-Finances.....	18
1.4.6 Les Rapports financiers envoyés au Ministre de tutelle.....	18
1.5 La salle des cartes	19
1.5.1 La Sambre, de MOIGNELÉE à AUVELAIS	20
1.5.2 La Sambre, de MOUSTIER à FRANIÈRE	22
1.5.3 La Sambre, de FLORIFFOUX au CONFLUENT avec la Meuse	23
1.5.4 La Meuse, de HEER-AGIMONT au PORT DE PLAISANCE DE JAMBES.....	25
1.5.5 La Meuse, de JAMBES-ENHAIVE à ANDENNE	28
1.6 Les conditions d'installation et de tarification.....	34
2 Le bilan des activités 2025	35
2.1 Le tonnage transporté par voie d'eau – Petit Mémo.....	35
2.1.1 Au sein du territoire wallon	35
2.1.2 Au sein de la province de Namur.....	39
2.1.3 Au sein du Port autonome de Namur.....	43
2.2 L'occupation des sites	46
2.3 Les activités développées.....	49
2.4 Le tourisme fluvial.....	49
2.4.1 Le Port de plaisance Henri Hallet à Jambes.....	50

	2.4.2 Le Port de plaisance d'Amée	50
	2.4.3 Le Port de plaisance de Lives-sur-Meuse	51
	2.4.4 Activité 2025	51
3	La stratégie.....	55
3.1	Inverser la tendance de raréfaction des terrains disponibles.....	55
3.2	Relever la courbe d'évolution du trafic à la voie d'eau	57
	3.2.1 Gestion des risques et adaptabilité	57
	3.2.2 Favoriser le transfert modal	57
3.3	L'apport du PAN aux questions climatiques et environnementales.....	59
3.4	Le Contrat de Gestion et les obligations de reporting	60
3.5	La limitation des ressources humaines au sein de son équipe.	60
4	Les travaux	61
4.1	Travaux subsidiés par le SPW.....	61
4.2	Travaux non subsidiés	61
4.3	Projets en cours et marchés à l'étude en 2025	61
5	Environnement.....	63
6	Evènement et formations	64
7	Priorités pour 2026... ..	67
8	Le bilan financier	68
8.1	Bilan 2025.....	68
8.2	Compte de résultats.....	69
8.3	Ratios financiers – analyse sur 5 années.....	70
	8.3.1 Trésorerie	70
	8.3.2 Liquidité au sens large	71
	8.3.3 Solvabilité	71
	8.3.4 Rentabilité des fonds propres	71
8.4	Rapport de rémunération	71
9	Focus on ... les bateliers.....	75

1 Le Port autonome de Namur



Le Port autonome de Namur (PAN) fut créé par la loi du 20 juin 1978. Le PAN est une Unité d'Administration Publique (UAP) ayant la forme d'une **association de services publics** regroupant la **Région Wallonne**, la **Province de Namur**, la **Ville de Namur**, la **Ville d'Andenne**, la **Commune de Floreffe**, la **Ville de Sambreville** et l'intercommunal **BEP expansion économique**.

1.1 Les missions du PAN

Le PAN a pour missions l'aménagement et l'équipement des zones portuaires et des zones industrielles afin de les mettre à disposition des utilisateurs de la voie navigable ou d'autres candidats investisseurs. Dans ce but, le PAN peut accorder des concessions de longue durée et des autorisations d'occupation à titre précaire. Une redevance est calculée en fonction de la superficie du site, de son équipement, de la longueur de son quai et de l'exploitation de ceux-ci.

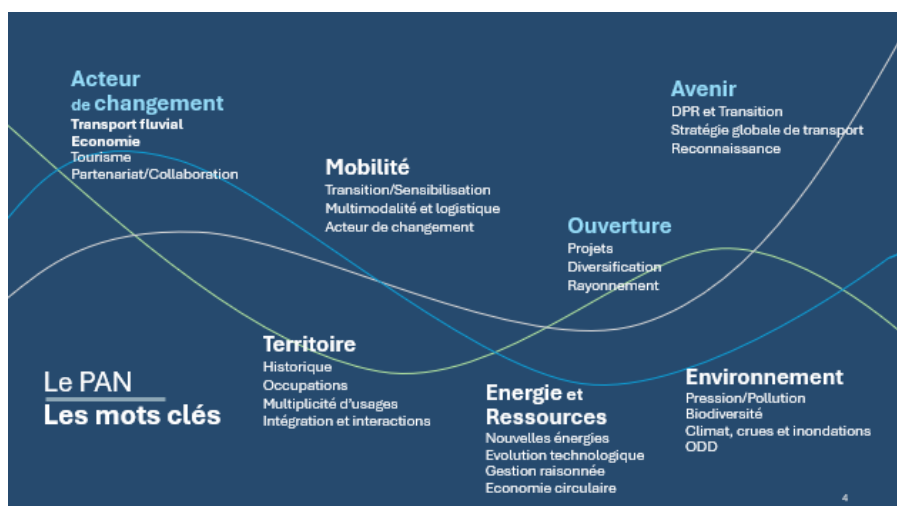
Les zones gérées par le PAN (terrains, quais, murs de quai et bâtiments) se situent **en Province de Namur**, le long des voies navigables que sont la **Meuse** et la **Sambre**. Ce domaine s'étend sur près de **160 hectares** principalement en "**zone industrielle**" au plan de secteur. Ces zones sont soit propriété du PAN, soit **propriété de la Région** remises en gestion au PAN pour qu'il y développe ses missions.

Les missions que mène le PAN sont précisées dans le Contrat de Gestion. Elles sont réparties en 4 rubriques :

- Missions de **développement économique** et **territorial**
- Missions de **mobilité** et de **développement multimodal**
- Missions de développement du **tourisme fluvial**
- Missions d'entreprise régionale performante

1.1.1 Les mots-clés

Nombres de caractéristiques et d'expressions composent la définition du Port autonome de Namur. Leur diversité et l'ouverture qu'elles proposent rendent les limites d'action du PAN mouvantes et perméables.

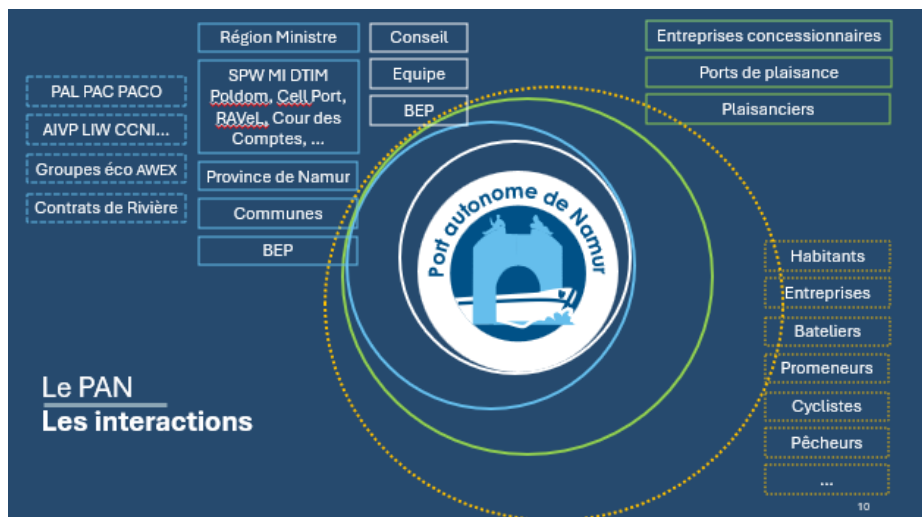


1.1.2 Les interactions

Le PAN est constitué de différents types d'acteurs :

- Acteurs Internes : organes décisionnels (stratégie), équipe de gestion (application des décisions) et BEP (suivi et analyse).
- Acteurs externes proches : le SPW (propriétaire des terrains, support aux travaux portuaires, Voies Hydrauliques, police domaniale, ...), les partenaires repris dans les organes de gestion, les organismes de contrôle, les groupes économiques ou environnementaux.
- Acteurs externes liés : les concessionnaires occupants.
- Acteurs externes touchés par les activités du PAN : les habitants voisins des concessions, les entreprises non concessionnaires, les bateliers, les utilisateurs du RAVeL, les pêcheurs, ...

L'objectif du PAN est de s'intégrer dans l'ensemble du paysage tant en termes de collaboration avec les Villes et Communes qu'il traverse, que de fourniture d'emploi, de respect du milieu, de gestion des risques, de gestion des biens publics ou de tout autre point d'attention des acteurs touchés.



1.2 Le Contrat de Gestion

Le Contrat de Gestion, passé entre le Gouvernement wallon et le PAN, est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2015 pour une durée de 5 années. A son terme, le Gouvernement wallon a décidé de le prolonger afin d'en permettre une révision en profondeur. Sa révision, en collaboration avec le cabinet du Ministre de tutelle, le SPW, les autres Ports autonomes wallons et avec l'aide d'un cabinet externe, s'est poursuivie tout au long de l'année.

Ce contrat détermine les droits et obligations des parties ainsi que les règles et les modalités selon lesquelles le PAN doit exécuter les missions qui lui sont confiées.

Plus précisément, le contrat définit :

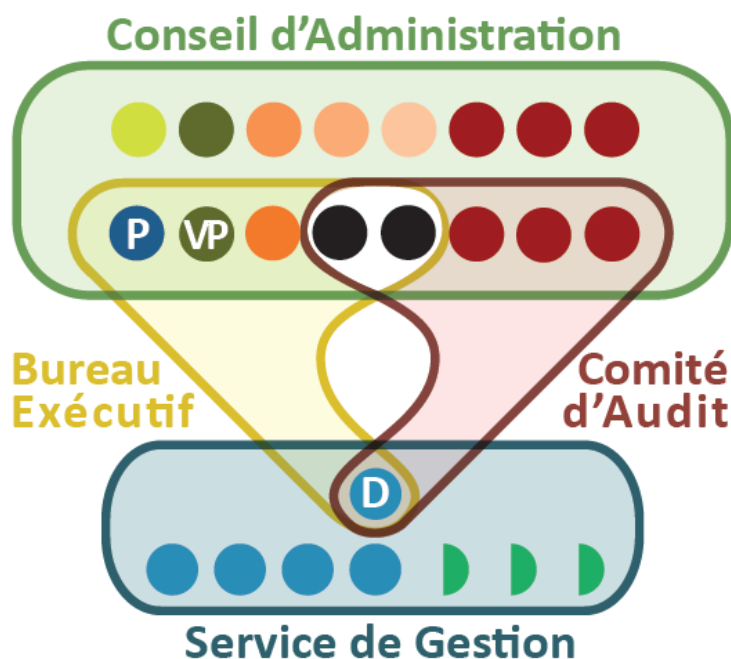
- Les rôles du PAN et les activités qu'il doit assumer pour exécuter ses missions ;
- Le mécanisme et les modalités de financement de ces activités ;
- Les services offerts par le SPW MI pour l'aboutissement de ces missions ;
- La communication et l'évaluation des actions menées ;
- Les modalités de mise en œuvre et de suivi du contrat de gestion ;
- Les modalités de modifications et de fin du contrat ;
- Les indicateurs de suivi, de résultats et de performance des activités du PAN ;

- La mise en place d'une plate-forme des Ports wallons pour créer des synergies à l'échelle wallonne en vue du développement du trafic fluvial.

La mission principale du PAN est le développement des activités économiques liées à la voie d'eau.

L'application du Contrat de Gestion a initié la création de la plate-forme des Ports wallons, ayant pour mission de définir des synergies stratégiques à l'échelle de la Wallonie et d'initier les collaborations souhaitables pour développer le transport fluvial.

1.3 Organisation du PAN



Le Port autonome de Namur est organisé autour de quatre éléments structurels :

1. **Le Conseil d'Administration**
Il assume la responsabilité de la gestion globale du PAN et assure les prises de décisions majeures.
2. **Le Bureau Exécutif**
Il s'agit de l'organe restreint de gestion qui permet une prise de décision plus dynamique pour des matières déléguées par le Conseil d'Administration.
3. **Le Comité d'Audit**
Il assure un contrôle sur les opérations comptables et les aspects financiers en général.
4. **Le Service de Gestion**
Il assure la gestion journalière du PAN, propose des actions dans la lignée des missions du Contrat de Gestion, applique les décisions et mène les missions décidées par le Conseil d'Administration, le Bureau Exécutif et le Comité d'Audit.

1.3.1 Le Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration assure la gestion globale du PAN. Son rôle est de nature décisionnelle.

Il assume la responsabilité de la gestion globale du PAN et assure les **prises de décisions majeures** en termes:

- **de stratégie** de développement du PAN ;
- **d'investissements** en infrastructures ou en acquisition de matériel, ainsi que l'approbation des marchés publics y relatifs ;
- de **marchés de services** (ex. réviseur, secrétariat social, gestion des ports de plaisance, etc.) ;
- d'attribution des **concessions** et de leur suivi ;
- de **maintenance** et d'exploitation du PAN ;
- **d'actions en justice** introduites par le PAN en demande et en défense ;
- de l'approbation des **budgets, comptes** ;
- des modifications **des statuts** qui sont proposées à l'approbation du Gouvernement ;
- de l'établissement du **règlement d'ordre intérieur** ;
- et plus généralement, toutes les compétences ou les pouvoirs qui lui sont réservés par une disposition légale, décrétole ou réglementaire.



Le Conseil d'Administration est constitué de 14 membres (maximum autorisé : 15 membres) qui sont accompagnés par deux commissaires désignés par le Gouvernement wallon afin d'en assurer le contrôle. Ces derniers veillent, en effet, au bon respect de l'exécution des lois, des décrets et des règlements. Ils disposent d'un droit de veto à l'encontre des décisions prises par le Conseil d'Administration lorsque celles-ci contreviennent au cadre légal et réglementaire.

Chaque membre du Conseil d'Administration a un membre suppléant soit donc un total de 28 personnes.

Le Directeur du PAN y est présent en tant qu'invité.

Le Conseil d'Administration se réunit au minimum 6 fois et au maximum 12 fois par année.

En 2025, le Conseil d'Administration s'est réuni à 8 reprises.

Composition du Conseil d'Administration de janvier à août 2025 :

PRESIDENT

Monsieur Fabien MARTIN
Représentant du Gouvernement Wallon
Durée du mandat : 2019-2024

SUPPLÉANT DU PRESIDENT

Monsieur Paul WATTECAMPS

VICE-PRESIDENT

Monsieur Marc BRUYR
Représentant le BEP Expansion Economique
Durée du mandat : 2018-2024

SUPPLÉANTE DU VICE-PRESIDENT

Madame Anne ROMAINVILLE

ADMINISTRATEURS EFFECTIFS

Région wallonne *Durée du mandat : 2019-2024*

Madame Fabienne BALFROID
Madame Jessica NELIS
Monsieur Pascal DE PAUW
Monsieur Frédéric FADEUR
Madame Charlotte MOUGET
Monsieur Jean-Marc VAN ESPEN

ADMINISTRATEURS SUPPLEANTS

Monsieur Dimitri DELECAUT
Madame Catherine CATOUL
Madame Delphine MONNOYER
Monsieur Vincent SAMPAOLI
Madame Jessica LOSON
Madame Véronique HANCE

Province de Namur *Durée du mandat : 2018-2024*

Monsieur Xavier GERARD

Monsieur Bernard GUILLITTE

BEP Expansion Economique *Durée du mandat : 2018-2024*

Monsieur Yves EECKOUT

Monsieur Fabien DETHIER

Ville de Namur *Durée du mandat : 2018-2024*

Monsieur Tanguy AUSPERT

Monsieur Philippe NOEL

Ville d'Andenne *Durée du mandat : 2018-2024*

Monsieur Claude EERDEKENS

Monsieur Guy HAVELANGE

Commune de Floreffe *Durée du mandat : 2018-2024*

Monsieur Benoit BOCA

Madame Magali DEPROOST

Commune de Sambreville *Durée du mandat : 2018-2024*

Madame Lucy GREGOIRE

Madame Amélie QUEVRIN

COMMISSAIRES du GOUVERNEMENT WALLON

Monsieur Adrien VIJGEN (désignation du 5 septembre 2024)

➔ Remplacé par Monsieur Sébastien LANNOY (désignation du 13 mars 2025)

Monsieur Simon LACROIX (désignation le 1^{er} avril 2021)

Composition du Conseil d'Administration à partir de septembre 2025 :

PRESIDENT

Monsieur VAN ESPEN
Représentant du Gouvernement Wallon
Durée du mandat : 2024-2029

SUPPLÉANT DU PRESIDENT

Madame LEONARD

VICE-PRESIDENT

Monsieur AUSPERT
Représentant la Ville de Namur
Durée du mandat : 2024-2030

SUPPLÉANTE DU VICE-PRESIDENT

Monsieur MALISOUX

ADMINISTRATEURS EFFECTIFS

Région wallonne *Durée du mandat : 2024-2029*

ADMINISTRATEURS SUPPLEANTS

Monsieur GERARD
Madame DEOM
Monsieur MARTIN
Madame CRUSPIN
Monsieur BOURDON
Madame DIEUDONNE OLIVIER

Monsieur DELECAUT
Monsieur MEURISSE
Monsieur FADEUR
Madame NELIS
Monsieur LALOUX
Madame MONNOYER

Province de Namur *Durée du mandat : 2024-2030*

Monsieur PIETTE

Madame CREVECOEUR

BEP Expansion Economique *Durée du mandat : 2024-2030*

Madame ROMAINVILLE

Monsieur PEIFFER

Monsieur EECKHOUT

Madame HAMBENNE

Ville d'Andenne *Durée du mandat : 2024-2030*

Monsieur SAMPAOLI

Monsieur COSTANTINI

Commune de Floreffe *Durée du mandat : 2024-2030*

Monsieur MOUTON

Monsieur TRIPS

Commune de Sambreville *Durée du mandat : 2024-2030*

Madame HERBIET

Monsieur CIOFFI

COMMISSAIRES du GOUVERNEMENT WALLON

Monsieur Sébastien LANNOY (désignation du 13 mars 2025)

Monsieur Simon LACROIX (désignation le 1^{er} avril 2021)

Répartition des genres (28 administrateurs publics de l'organe de gestion)

Jusqu'au mois d'août 2025

La distribution par genre des membres du Conseil d'Administration est de 11 femmes et de 17 hommes.

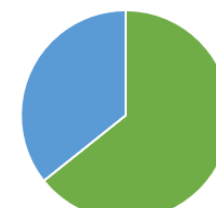
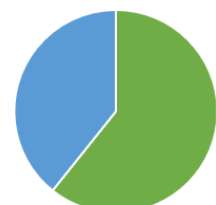
A partir de septembre 2025

La distribution par genre des membres du Conseil d'Administration est de 10 femmes et de 18 hommes.

Remarque

Les chiffres indiqués reprennent les Administrateurs effectifs et suppléants.

Les Administrateurs étant nommés par la Région, la Province de Namur, le BEP et les Villes et Communes, le PAN n'a aucune influence sur leur désignation et donc, sur la répartition des genres.



■ hommes ■ femmes

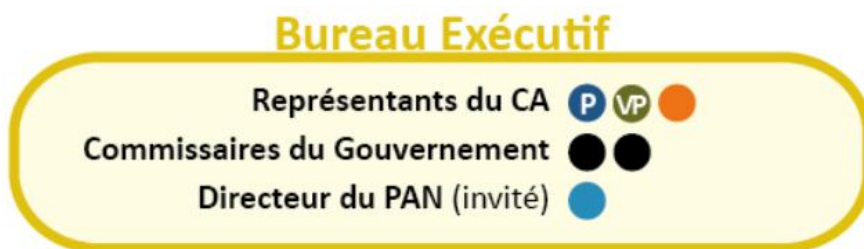
1.3.2 Le Bureau Exécutif

Le Bureau Exécutif est l'organe restreint de gestion qui se voit déléguer une partie des pouvoirs du Conseil d'Administration. Il fait rapport de ses décisions au Conseil d'Administration.

Le Conseil d'Administration décide des missions déléguées au Bureau Exécutif. Elles sont les suivantes :

- la gestion courante du **personnel** du PAN, notamment le recrutement, la gestion des fautes graves, les démissions, les questions touchant à la rémunération, etc. Et ce dans les limites des inscriptions budgétaires votées par le Conseil d'Administration ;
- l'approbation des **dépenses en cas de raison impérieuse**, quel que soit le montant ;
- les décisions portant sur des activités de **prospection** ;
- les décisions relatives à l'approbation des modes de passation, à la fixation des conditions et à l'approbation des **marchés publics inférieurs à 60.000 €** ;
- les décisions relatives à la **désignation d'experts, notamment les consultations d'ordre juridique** ;
- les décisions relatives à **l'attribution de subsides** d'une valeur inférieure ou égale à **5.000 €** ;
- la préparation des **Conseils d'Administration**.

Il est composé du Président, du Vice-Président, d'un administrateur désigné par le Conseil d'Administration et des deux Commissaires du Gouvernement. Le Directeur est invité avec voix consultative.



Le Bureau Exécutif est l'organe restreint de gestion qui se voit déléguer une partie des pouvoirs du Conseil d'Administration. Il fait rapport de ses décisions au Conseil d'Administration.

Il est composé du Président, du Vice-Président, d'un administrateur désigné par le Conseil d'Administration et des deux Commissaires du Gouvernement. Le Directeur est invité avec voix consultative.

Le Bureau Exécutif se réunit maximum 18 fois par année.

En 2025, le Bureau Exécutif s'est réuni à 6 reprises.

Composition du Bureau Exécutif en 2024 :

Jusqu'au mois d'août 2025 :

- Monsieur le Président Fabian MARTIN
- Monsieur le Vice-Président Marc BRUYR, remplacé par Monsieur Adrien VIJGEN
- Monsieur l'Administrateur Tanguy AUSPERT
- Monsieur le Commissaire Adrien VIJGEN
→ Remplacé par Monsieur Sébastien LANNOY (désignation du 13 mars 2025)
- Monsieur le Commissaire Simon LACROIX

A partir de septembre 2025 :

- Monsieur le Président Jean-Marc VAN ESPEN
- Monsieur le Vice-Président Tanguy AUSPERT
- Monsieur l'Administrateur Fabian MARTIN
- Monsieur le Commissaire Sébastien LANNOY
- Monsieur le Commissaire Simon LACROIX

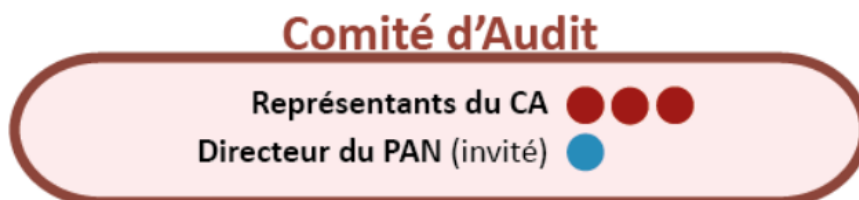
1.3.3 Le Comité d'Audit

Les missions du Comité d'Audit sont celles définies par la loi. Elles sont éventuellement complétées par d'autres missions définies par le Conseil d'Administration.

Le Comité d'Audit est chargé, au minimum, de :

- la communication au Conseil d'Administration des informations sur les résultats du **contrôle légal des comptes annuels** ;
- **l'explication** de la façon dont le contrôle légal des comptes annuels et, le cas échéant, des comptes consolidés, a contribué à l'intégrité de l'information financière et sur le rôle que le Comité d'Audit a joué dans ce processus ;
- le **suivi** du processus d'élaboration de l'information financière et la présentation des recommandations et/ou des propositions pour en **garantir l'intégrité** ;
- le suivi de **l'efficacité des systèmes de contrôle interne** et de gestion des risques ainsi que du suivi de l'audit interne et de son efficacité ;
- le suivi du **contrôle légal des comptes annuels**, en ce compris le suivi des questions et recommandations formulées par le commissaire du Gouvernement.

Le Comité d'Audit fait régulièrement rapport au Conseil d'Administration sur l'exercice de ses missions, au minimum lors de l'établissement des comptes annuels.



Le Comité d'Audit est composé de 3 membres du Conseil d'Administration qui ne sont pas membres du Bureau Exécutif. Au moins un des membres du Comité d'Audit dispose d'une expérience pratique ou de connaissances techniques en matière de comptabilité ou d'audit. Ces 3 administrateurs sont désignés par le Conseil d'Administration. Le Directeur est invité avec voix consultative.

Le Comité d'Audit se réunit maximum 3 fois par année.

En 2025, le Comité d'Audit s'est réuni à 3 reprises. Les membres du Comité furent également conviés à deux réunions exceptionnelles avec le BEP pour le dossier « Suivi comptable ».

Composition du Comité d'Audit en 2025 :

Jusqu'au mois d'août 2025 :

- Madame l'Administratrice Charlotte MOUGET, Présidente du Comité d'Audit
- Madame l'Administratrice Jessica NELIS
- Monsieur l'Administrateur Pascal DE PAUW

A partir de septembre 2025 :

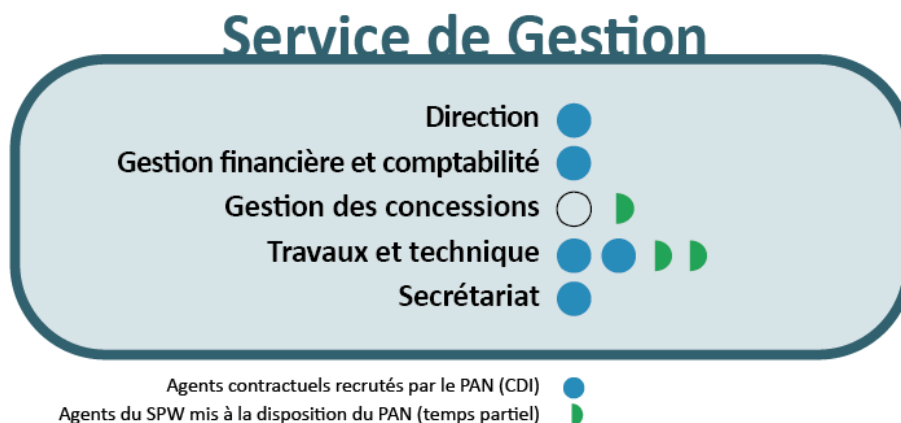
- Monsieur l'Administrateur Xavier GERAR, Président du Comité d'Audit
- Madame l'Administratrice Sandrine CRUSPIN
- Madame l'Administratrice Elodie HERBIET

1.3.4 Le Service de Gestion

Le Service de Gestion assure la gestion journalière du PAN, propose des actions dans la lignée des missions du Contrat de Gestion, applique les décisions et mène les missions décidées par le Conseil d'Administration, le Bureau Exécutif et le Comité d'Audit.

Il se charge, entre autres, de :

- la préparation et de l'exécution des projets d'infrastructures et des projets d'acquisitions immobilières ;
- la demande et du suivi des subsides ;
- la gestion et du suivi des démarches en vue d'accueillir de nouvelles entreprises dans les zones portuaires ;
- la gestion et du suivi des contrats de concession ;
- la maintenance et de l'entretien du domaine portuaire ;
- la soumission au Conseil d'Administration de toutes les propositions en matière d'investissement pour la réalisation de nouvelles infrastructures, pour l'attribution des concessions ou pour la gestion financière et budgétaire et de toutes questions liées à la gestion du domaine portuaire ;
- l'exécution des décisions prises par le Conseil d'Administration.



Le personnel qui compose le Service de Gestion est constitué :

- de 3 agents du SPW mis en mission auprès du PAN, à temps partiel, par le Gouvernement wallon ;
- de 5 agents contractuels¹ recrutés par le PAN sous forme d'un contrat à durée indéterminée. – Un poste libéré au 1^{er} janvier 2024 n'est pas remplacé à ce jour.

¹ : Monsieur de Paul ayant quitté son poste de Directeur au terme de 2023, Madame Wiame a été désignée Directrice a.i.. Son poste initial n'a pas été comblé.

Les services du PAN sont installés Place Léopold, 3 à 5000 Namur

Téléphone : +32 (0) 81 24 09 50
Courriel : info@portnamur.be
Site Internet : www.portnamur.be

Composition du Service de Gestion en 202 :

DIRECTION

Madame Ann-Françoise WIAME
Agent contractuel
+32 (0) 81 24 09 51
afwiame@portnamur.be

Définition de la stratégie, des objectifs,
des prévisions et choix des actions à accomplir
Contrôle de leur réalisation et prise d'éventuelles
mesures correctives
Gestion commerciale
Direction de la gestion journalière du PAN
Gestion du personnel

Accueil et suivi des candidats concessionnaires
Rapport d'activité et Communication
Projets environnementaux
Représentante du PAN à la CCNI, aux CA des
Contrats de rivières « Haute Meuse »
et « Sambre et Affluents »
Conseiller en Prévention PAN/Secouriste

GESTION FINANCIERE ET COMPTABILITE

Madame Esther MOUKANDA
MANDA
Agent contractuel
+32 (0) 81 24 09 52
emoukandamanda@portnamur.be

Gestion comptable, financière et budgétaire,
Déclarations TVA
Facturations/suivi des paiements
Réfèrent du Réviseur d'entreprise
et de la Cour des Comptes

GESTION DES CONCESSIONS

Madame Katty BOURGEOIS
Agent SPW mis à disposition
+32 (0) 81 24 09 56
kbourgeois@portnamur.be

Gestion et organisation administrative
Contrats de concession - suivi
Contrats annexes (hypothécaires, garantie, ...)
Gestion des assurances
Gestion des litiges avec avocats
Support secrétariat

TRAVAUX ET TECHNIQUE

Monsieur Vincent FELLER
Agent SPW mis à disposition
+32 (0) 81 24 09 55
vfeller@portnamur.be

Responsable des marchés publics
Relations avec SPAQuE
Chantiers d'investissement et d'aménagement
Programmes européens

Monsieur Laurent CALAY
Agent SPW mis à disposition
+32 (0) 81 24 09 55

Responsable des marchés publics
Gestion des chantiers
Gestion des bâtiments et des équipements

icalay@portnamur.be

Monsieur Jean-Louis FAVEAUX
Agent contractuel
+32 (0) 81 24 09 55
jlfaveaux@portnamur.be

Monsieur Florent MARTIN
Agent contractuel
+32 (0) 81 24 09 59
florent.martin@portnamur.be

liés à la plaisance

Contrôle et suivi des chantiers
Gestion des fournisseurs
Entretien des bâtiments
Gestion des états des lieux
Marchés Publics

Contrôle et suivi des chantiers
Gestion des fournisseurs
Entretien des terrains et bâtiments
Gestion des états des lieux
Contrôle des zones portuaires

SECRETARIAT

Madame Margaux FONTAINE
Agent contractuel
+32 (0) 81 24 09 50
mfontaine@portnamur.be

Accueil d'une étudiante en
secrétariat
Marie-Françoise TAMBOUR
Etudiante IFAPME

Gestion administrative et stocks
Accueil téléphonique et des visiteurs
Gestion du courrier/Agenda
Organisation de réunions et d'événements
Secrétariat du Conseil d'Administration
Support à la comptabilité (Receveur/Trésorier, etc.)
Support ressources humaines
Secouriste

Répartition des genres des membres du Service de Gestion

La distribution par genre des membres du service de gestion, hors étudiante, est de 4 femmes et de 4 hommes.



Contact



Port autonome de Namur

Place Léopold 3 à 5000 Namur

Téléphone : +32 (0) 81 24 09 50

Courriel : info@portnamur.be

Site Internet : www.portnamur.be

1.4 Les mesures de contrôle

Complémentairement au contrôle exercé par le Conseil d'Administration, le Bureau Exécutif, le Comité d'Audit et la Direction, d'autres mesures internes et externes indépendantes sont appliquées, notamment une double signature des paiements par le Président et la Directrice a.i.

1.4.1 La séparation des fonctions

Celle-ci découle :

- De l'AGW « WBFIn » du 8 juin 2017 : « *Arrêté du Gouvernement wallon portant diverses mesures relatives à l'exécution du budget, aux comptabilités budgétaire et générale ainsi qu'au rapportage des unités d'administration publique wallonnes* ».
- Des arrêtés d'exécution du décret du 15 décembre 2011 (modifié par le décret du 17 décembre 2015).

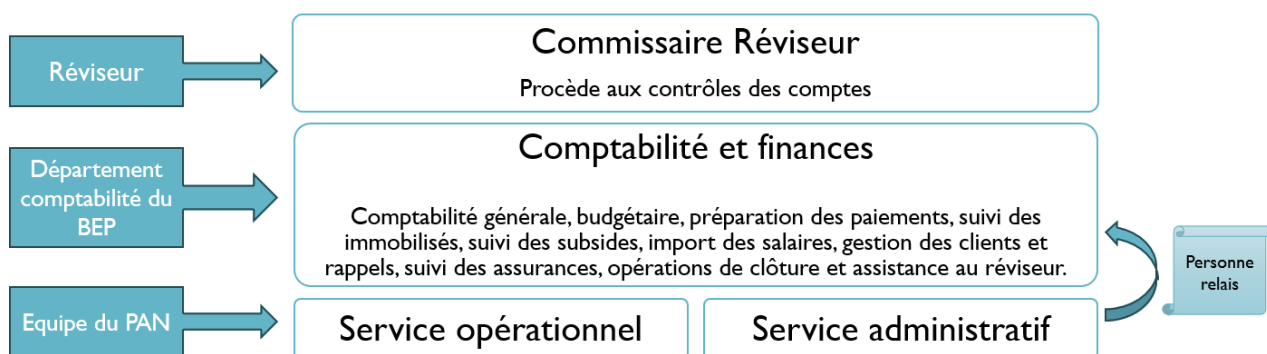
Attribution des fonctions :

- Ordonnateur : Madame Ann-Françoise WIAME
- Receveur : Madame Margaux FONTAINE
- Trésorier : Madame Margaux FONTAINE
- Comptable : Madame Esther MOUKANDA MANDA

Au début de 2024, le logiciel permettant d'assurer les étapes de contrôles relatives à la gestion (Adfinity) a remplacé le logiciel BOB. Ainsi, les étapes de validation des bons de commandes, d'approbation des factures (initiateur, directeur, BE/CA en fonction des montants) et de paiement de celles-ci (Directeur et Président) sont suivies et contrôlées.

1.4.2 L'augmentation du contrôle

Depuis 2025, une dimension supplémentaire de contrôle a été intégrée par l'aide du BEP dans la gestion comptable et financière. Une analyse des opérations a été réalisée dans le courant de 2024. De cette analyse, des recommandations ont été extraites. Celles-ci sont reprises dans un document « Procédure comptable et financière ».



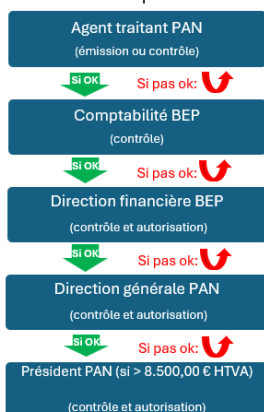
Procédure comptable et financière : exemple : le règlement de délégations relatives à la gestion journalière

	Type	Accord
Règlement de délégations relatives à la gestion Journalière	Les décisions devant engendrer une dépense inférieure ou égale à 8.500 € HTVA	Directeur(rice) Général(e)
	Les décisions devant engendrer une dépense supérieure à 8.500 € HTVA et inférieure à 30.000 € HTVA	Décision conjointe Directeur(rice) Général(e) + Président(e)
	Les décisions devant engendrer une dépense supérieure à 30.000 € HTVA et inférieure à 60.000 € HTVA	Bureau Exécutif
	Les décisions devant engendrer une dépense > 60.000 € HTVA	Conseil d'Administration

Les opérations bancaires sont validées par la Directrice a.i. ET par le Président.

Procédure comptable et financière : exemple : le flux d'approbation des dépenses dans le logiciel de gestion

Flux d'approbation d'engagement de dépense



De manière générale, une pièce comptable ne peut être suivie d'effet en termes de flux financiers que pour autant qu'elle ait été contrôlée et validée au terme du processus d'approbation.

Une traçabilité des opérations est conservée et une suppléance est organisée afin de garantir la continuité du processus.

Le schéma général des approbations se présente comme ci-contre.

L'agent traitant PAN vérifie les bons de commande et factures avant que cela soit transféré en comptabilité pour encodage.

De 0 € à 8.500 € HTVA : les 4 premiers approbateurs.

Plus de 8.500 € HTVA : le Président en 5^{ème} approbateur.

1.4.3 Le Réviseur d'entreprises

Le réviseur d'entreprises est en Belgique un expert indépendant et impartial chargé de contrôler et de commenter les comptes annuels et la comptabilité d'une entreprise afin de vérifier s'ils sont conformes à la réalité et aux principes comptables.

Le mandat du réviseur a une durée de trois années et est renouvelable une fois. Ce mandat est exercé par le cabinet DGST & Partners. Le mandat de ce réviseur couvre les comptes annuels 2025, 2026 et 2027.

1.4.4 La Cour des comptes

Le décret du 15 décembre 2011 définit les missions de la Cour des comptes.

Les missions menées en toute indépendance et en toute autonomie sont le contrôle externe des marchés publics et des opérations budgétaires, comptables et financières. La Cour des comptes intervient annuellement auprès du PAN. La Cour des comptes publie le résultat de ses contrôles dans le Cahier d'observations. Ce document officiel est transmis annuellement au Parlement wallon.

La Cour des comptes peut également agir sur d'autres matières, telles que le contrôle des dispositions concernant le personnel par exemple.

Des recommandations sont faites au PAN, la Cour des Comptes vérifie que ces recommandations sont suivies d'application.

1.4.5 Le SPF-Finances

Depuis l'exercice d'imposition 2019 (comptes clôturés au 31 décembre 2018), le PAN est soumis à l'impôt des sociétés (ISoc). Dans ce cadre, le SPF-Finances peut donc procéder à des contrôles auprès du PAN.

1.4.6 Les Rapports financiers envoyés au Ministre de tutelle

A la fin de l'exercice comptable, le PAN établit ses comptes annuels tant en comptabilité générale que budgétaire. Elle constitue une liasse comptable avec ses annexes.

Le PAN suit un calendrier fourni par la CIF (Cellule d'Information Financière de la Région). Cette information concerne les budgets. Il y a 3 suivis budgétaires :

- L'exécuté N-1
- Le budget N
- Le prévisionnel N+1.

1.5 La salle des cartes

Le PAN gère des terrains et des sites qui lui sont confiés par la Région Wallonne ou qui lui appartiennent. Ces sites sont répartis en zones portuaires disséminées le long de la Meuse et de la Sambre, en Province de Namur.

A la fin de l'année 2025, la situation est telle que décrite ci-dessous.



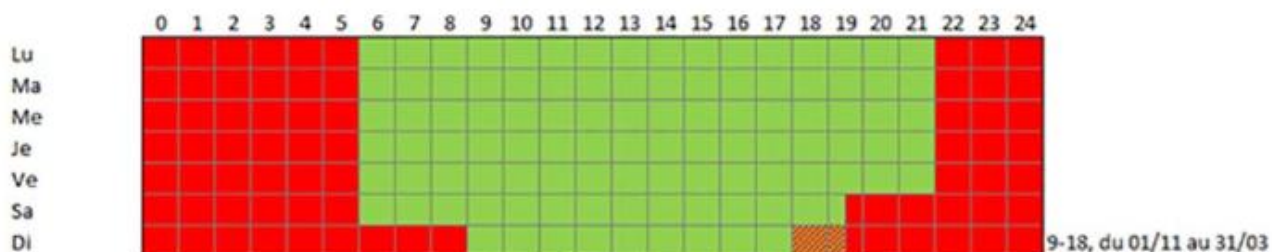
1.5.1 La Sambre, de MOIGNELÉE à AUVELAIS

Dimensions maximales des bateaux admis :

Classe : Va – 2000 T - Longueur : 110 m - Largeur : 11,5 m - Tirant d'eau : 2,6 m - Tirant d'air : 5,3 m

Horaire des écluses : Auvelais

6h00 – 22h00



S01 > Moignelée



SAMBREVILLE

- Rive gauche

Équipement

- Quai 130m
- Dalle 130 x 30 m
- Contournement du quai par le RAVeL

Accès

- N90 : Accès direct
- E42 : 10 km
- Gare : 5 km

Superficies

- Totale : 135.884 m²
- Occupée : 77.600 m²
- Non concédable : 58.284,7 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 420 m
- Dont quai : 130 m

Concessionnaire

- DUTY LOGISTIC

Transport fluvial

- Terres

S02 > Tamines Centre



SAMBREVILLE

- Rive gauche

Équipement

- Quai
- Rues

Accès

- N90 : 3 km
- E42 : 8 km
- Gare : 0,5 km

Superficies

- Totale : 131.565 m²
- Occupée : 122.486 m²
- Non utilisable : 9.079 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 980 m
- Dont quai : 115 m

Concessionnaires

- A.Q.C.
- A.M.S.
- DEMENAGEMENT
- ANTIKAK
- AUTOMAT 2000,
- BBGA (Papeterie jet d'encre)
- BE-HUB
- BRICOTAM
- CARROSSERIE LINO
- CCL IMMO
- CINERGEC
- COMMUNE DE SAMBREVILLE
- DEBROUX
- DEFITEC
- DELCO - ATTRACTION

- DUVIVIER

- IDEG
- I.G.E.T.C
- LAMOLINE
- MENUISERIE VERVOTTE
- MESTDAGH
- MG POSE
- NIKOLIC
- NOEL (Dewitte)
- ORTOLAN
- RM IMMOBILIÈRE
- PRONERSERVIM (Aldi)
- TWO ELEC

Transport fluvial

- Rares transbordements ponctuels (accès routier par centre-ville)

S02' > Tamines Grogneaux



SAMBREVILLE

- Rive gauche
- Equipement**
- Grand bâtiment
- Quai 110 m

Accès

- N90 : 1 km
- E42 : 8 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 10.971 m²
- Disponible après réhabilitation : 10.971 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 211 m
- Dont quai : 120 m

Concessionnaire

- Autorisation VOO
- Autorisation ORANGE

Transport fluvial

S03 > Auvelais



SAMBREVILLE

- Rive droite
- Equipement**
- Quai 110m
- Contournement du quai par le RAVeL

Accès

- N90 : accès direct
- E42 : 9 km
- Gare : 5 km

Superficie

- Totale : 689 m²
- Occupée : 689 m²
- Disponible : 0 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 110 m
- Dont quai : 110 m

Concessionnaire

- BRUCO SUD

Transport fluvial

- Produits de démolition

S04 > Auvelais-Solvay



SAMBREVILLE

- Rive gauche
- Equipement**
- Point de chargement (Ducs d'Albe) par passerelle dans le bassin de virement
- Portique pour conteneurs
- Zone de stockage

Accès

- N98 : 1 km
- E42 : 8 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 92.824 m²
- Occupée : 42.992 m²
- Disponible : 16.000 m²
- Non concédable : 33.832 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 1480 m
- Dont quai : 570 m

Concessionnaires

- HEIDELBERG MATERIALS BENELUX
- ECODREAM S.A.
- IDEG
- SOBEMO
- ZONE DE POLICE SAMSOM

Transport fluvial

- Produits carriers, gravier, granulats, sable, Moellons

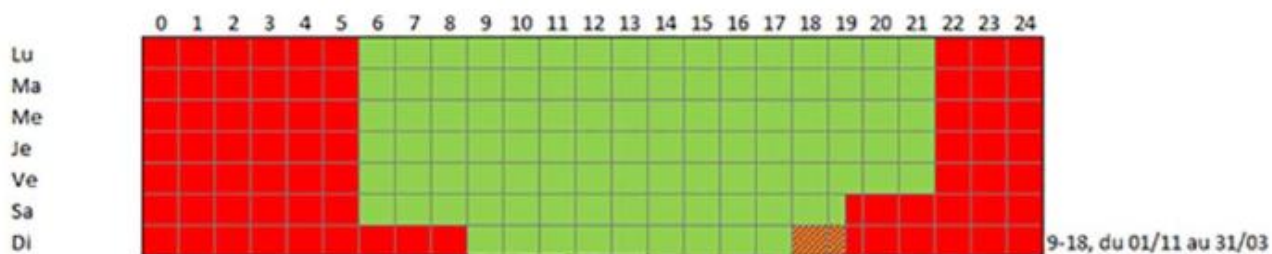
1.5.2 La Sambre, de MOUSTIER à FRANIÈRE

Dimensions maximales des bateaux admis :

Classe : Va – 2000 T - Longueur : 110 m - Largeur : 11,5 m - Tirant d'eau : 2,8 m - Tirant d'air : 5,3 m

Horaire des écluses : Mornimont

6h00 – 22h00



S05 > Moustier



JEMEPPE-SUR-SAMBRE

- Rive gauche

Equipement

- Quai 180 m

Accès

- N90 : accès

direct

- E42 : 9 km

- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 9.831,7 m²

- Occupée : 1.598 m²

- Disponible (sans accès routier) : 8.233 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 180 m

- Dont quai : 180 m

Concessionnaire

- AGC GLASS EUROPE

Transport fluvial

- Sable de verrerie,

- Soude,

- Dolomie

- Produits pétroliers

S06/07 > Mornimont



JEMEPPE-SUR-SAMBRE

- Rives droite et gauche de la Sambre

- Soumis au Régime forestier

Equipement

- Quai : 90 m

Accès

- N90 : accès direct

- E42 : 9 km

- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 25.097 m²

- Occupée : 1.025 m²

- Non utilisable (Régime forestier) : 24.072,2 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 300 m

- Dont quai : 90 m

Concessionnaire

- STEVENS RECYCLING

Transport fluvial

- Sable

**FLOREFFE**

- Equipement**
- Rive droite
 - Zone non connectée à la Sambre
 - Cette zone qui abritait une ancienne boulonnerie, est en cours de réhabilitation

Accès

- N90 : 5 km
- E42 : 10 km
- Gare : 1 km

Superficie

- Totale : 14.599 m²
- Occupée (servitude) : 303 m²
- **Bientôt disponible (finalisation réhabilitation) : 14.296 m²**

Longueur bord d'eau

- Le site n'est pas connecté à la voie d'eau

Occupation

- Servitude + zone libre

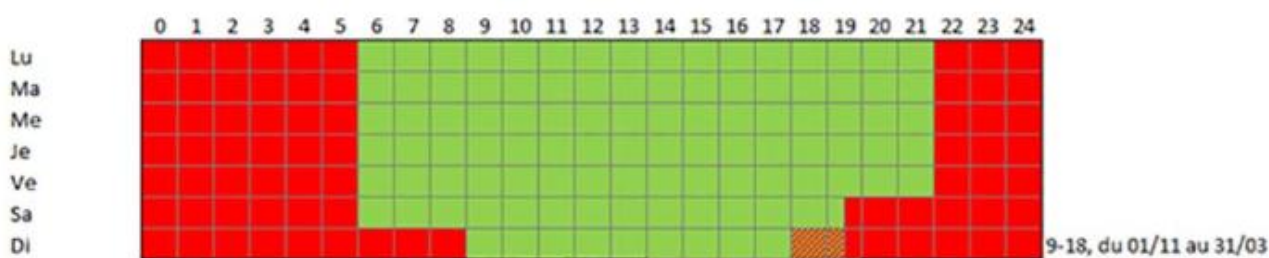
1.5.3 La Sambre, de FLORIFFOUX au CONFLUENT avec la Meuse

Dimensions maximales des bateaux admis :

Classe : Va – 2000 T - Longueur : 110 m - Largeur : 11,5 m - Tirant d'eau : 2,8 m - Tirant d'air : 5,7 m

Horaire des écluses : Floriffoux et Salzinnes

6h00 – 22h00



S11 > Floriffoux

**FLOREFFE**

- Equipement**
- Rive droite
 - Quai : 830 m
 - Contournement du RAVel

Accès

- N90 : 1 km
- E42 : 7 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 114.161,2 m²
- Occupée : 107.270 m²
- **Non concédable : 6.891 m²**

Longueur bord d'eau

- Totale : 1160 m
- Dont quai : 830 m

Concessionnaires

- BEP ENVIRONNEMENT
- B.P.M.N
- HUBLET
- SILOS de FLOREFFE/Elia2

Transport fluvial

- Céréales
- Charbon
- Débris de construction
- Déchets ménagers
- Matériaux de construction
- Sable
- Terres non polluées

S12 > Malonne



NAMUR

- Rive gauche

Equipement

- Quai : 100 m
- Bassin de virement

Accès

- N90 : 1 km
- E42 : 9 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 196.294 m²
- Occupée : 146.603 m²
- Disponible par prolongation d'emprise aux concessionnaires en place : 49.691 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 1150 m
- Dont quai : 115 m

Concessionnaires

- BESIX SOLTEC
- BEP-ENVIRONNEMENT
- DEGREEF
- MANUTENTION
- DENIMAT
- HYDROCAR
- JOASSIN
- O.T.W. (TEC)
- VEOLIA
- WILMET

Produits transportés par voie d'eau

- Sable
- Combustibles
- + projet en cours

S13 > Malonne Port



NAMUR

- Non connectée à la voie d'eau

Equipement

- Deux grands halls
- Aire de parking
- Maison

Accès

- N90 : accès direct
- E42 : 9 km
- Gare : Namur, Floreffe

Superficie

- Totale : 2.020 m²
- Occupée : 2.020 m²
- Disponible : 0 m²

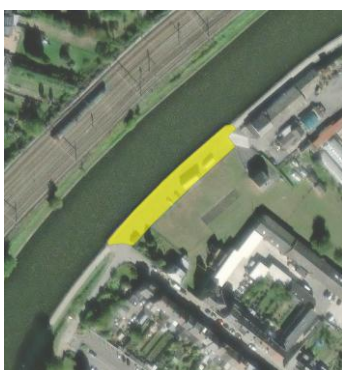
Longueur bord d'eau

- Le site n'est pas connecté à la voie d'eau

Concessionnaire

- ART & WOOD

S15 > Port public d'Hiver



NAMUR

- Salzinnes
- Rive droite

Equipement

- Proche du centre de Namur
- Quai 110 m
- Permet le transbordement de produits pour les entreprises ne disposant pas d'une concession donnant directement sur la voie d'eau

Accès

- E42 : 15 km
- N90 : 0 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 1.517 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 110 m
- Dont quai : 110 m

Occupation

- Quai accessible sur demande

Transport fluvial

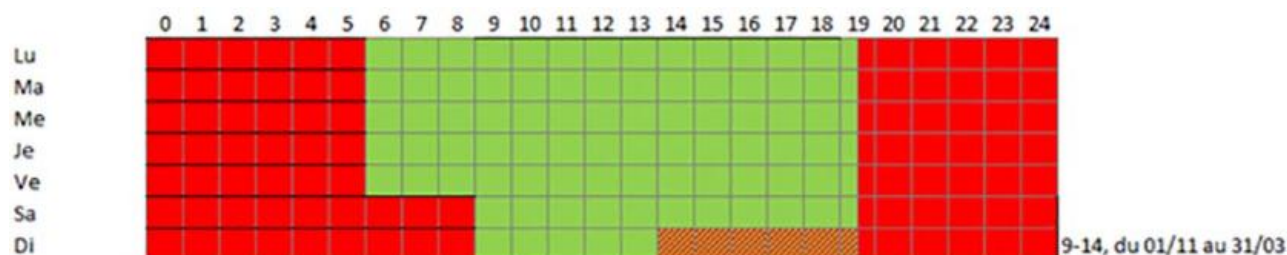
- Transbordements ponctuels

1.5.4 La Meuse, de HEER-AGIMONT au PORT DE PLAISANCE DE JAMBES

Dimensions maximales des bateaux admis :

Classe : Va – 2000 T - Longueur : 98 m - Largeur : 11,8 m - Tirant d'eau : 2,2 m - Tirant d'air : 6,7 m (5,33 m au pont de Dinant (cum.18926) et de 6,22 m au pont de Rouillon (cum.30475))

Horaire des écluses : Hastière, Waulsort, Anseremme, Dinant, Houx, Hun, Rivière, Tailfer et La Plante
6h00 - 19h30



M01 > Heer-Agimont



HEER AGIMONT

- Hastière
- Rive droite

Équipement

- Quai : 140 m

Accès

- N96 : 1 km

Superficie

- Totale : 5.220 m²
- Occupée : 628 m²
- Disponible : 4.592 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 290 m
- Dont quai : 140 m

Concessionnaire

- AIS Dinant

Transport fluvial

- Transports ponctuels de produits carriers et engrais

M03 > Anhée



ANHEE

- Rive gauche

Équipement

- Quai
- Point de chargement avec passerelle

Accès

- N96 : accès direct
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 4.198 m²
- Occupée : 4.198 m²
- Disponible : 0 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 135 m
- Dont quai : 135 m

Concessionnaire

- CARRIÈRES DE HAUT-LE-WASTIA

Transport fluvial

- Produits carriers (Granulats)

M04 > Yvoir (Fidevoye)



YVOIR

- Rive gauche

Equipement

- Quai
- Zone de roulage et de stockage
- Point de chargement par passerelle

Accès

- N96 : 2 km
- Gare : 4 km

Superficie

- Totale : 6.475 m²
- Occupée : 6.474 m²
- Disponible : 0 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 170 m
- Dont quai : 117,5 m

Concessionnaire

- SECY (Carrières d'Yvoir)

Transport fluvial

- Produits carriers (Granulats)

M05 > Profondeville (Basbaras)



PROFONDEVILLE

- Basbaras
- Rive gauche

Equipement

- La zone de quai est bétonnée en sa partie basse (côté Meuse).

Particularité

- Zone de services publics et d'équipement communautaire
- Au plan de secteur

Accès

- N96 : accès direct
- E411 : 17 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 7.661,5 m²
- Occupée : 0 m²
- Disponible : 7.661,5 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 170 m
- Dont quai : 170 m

Transport fluvial

M06 > Lustin (Tailfer)



PROFONDEVILLE

- Lustin
- Rive droite

Equipement

- L'aspect naturel de la berge a été conservé par l'aménagement d'un point de chargement par tapis roulant menant à un bras articulé avec appontement par Ducs d'Albe

Accès

- N96 : 2 km
- E411 : 14 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 9.097 m² dont 4.471 m² hors eau.
- Occupée : 9.097 m²
- Disponible : 0 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 149 m
- Dont Ducs d'Albe : 149 m

Concessionnaire

- Heidelberg Materials Benelux

Transport fluvial

- Produits carriers (Granulats)

M07 > Port de plaisance d'Amée



NAMUR

- Jambes Amée
- Rive droite

Équipement

- Pontons et catways
- Portail sécurisé
- Capitainerie
- Sanitaires

- Il est bordé par un parc offrant la possibilité d'activités sportives. Il est proche d'un restaurant et d'une grande surface.

Accès

- E411 : 7 km
- Gare : 1 km

Superficie

- Totale : 17.836 m²
- Occupée : 17.836 m²
- Disponible : 0 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 330 m

Concessionnaires

- Les CAPITAINERIES de NAMUR
- RESTAURANT LA PLAGE D'AMÉE – Essentiel Group

M09 > Port de plaisance de Jambes



NAMUR

- Jambes
- Rives droite et gauche de la Meuse

Environnement

- En amont du pont de Jambes
- Au pied de la citadelle
- Au cœur de Jambes
- Proche des restaurants, des commerces et des zones culturelles

- En période estivale, un service de liaison par les bateaux navettes « Namourette » permet de rejoindre la ville de Namur via la Meuse et la Sambre.

Équipement

- Pontons et catways
- Capitainerie
- Sanitaires
- Laverie

Accès

- N90 : 1 km
- E411 : 5 km
- Gare : 1 km

Superficie

- Totale : 9.909 m²
- Occupée : 9.894 m²
- Non concédable : 15 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 250 m

Concessionnaire

- Les CAPITAINERIES de NAMUR

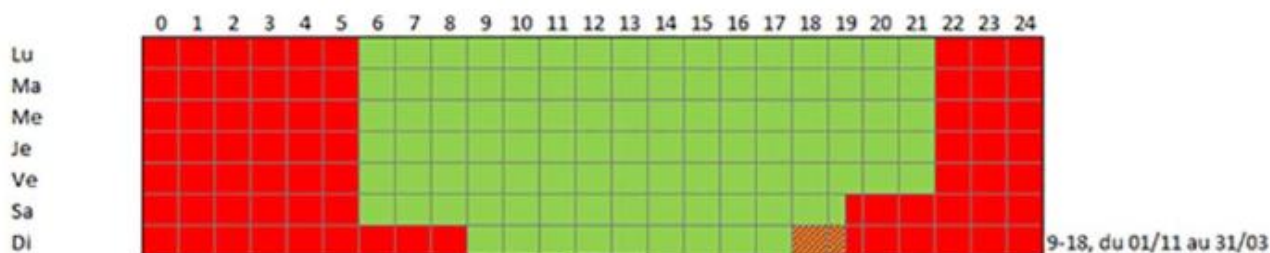
1.5.5 La Meuse, de JAMBES-ENHAIVE à ANDENNE

Dimensions maximales des bateaux admis :

Classe : Va – 2000 T - Longueur : 135 m - Largeur : 15 m - Tirant d'eau : 3 m - Tirant d'air : 6,7 m (6,40 m au pont SNCB du Luxembourg (cum.47025) et de 6,30 m au pont de Sclayn (cum.59990)).

Horaire des écluses : Grands Malades et Seilles

6h00 – 22h00



M11 > Jambes - Enhaive



NAMUR

- Jambes-Enhaive
- Rive droite

Equipement

- Accès à la Meuse
- Maison

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 3 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 10.150 m²
- Occupée : 9.437 m²
- Disponible : 0 m²
- Non concédable : 713 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 50 m

Concessionnaires

- THOMAS & PIRON (FOREM et WHESTIA),
- VILLE DE NAMUR

M12 > Jambes - Erpent



NAMUR

- Jambes Erpent
- Rive droite

Equipement

- Quai : 160 m
- Zone de chargement

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 1 km
- Gare : 4 km

Superficie

- Totale : 16.064 m²
- Occupée : 15.839 m²
- Disponible : 0 m²
- Non concédable (bord halage) : 222 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 270 m
- Dont quai : 160 m

Concessionnaires

- Heidelberg Materials Benelux (INTERBETON)
- INDUCOM (BRICO PLAN-IT)

Transport fluvial

- Sable
- Ciment

M13 > Beez



NAMUR

- Beez
- Rive gauche

Equipement

- Quai : 830 m
- Tire-à-terre

Accès

- N90 : 2 km
- E411 : 4 km
- Gare : 4,5 km

Superficie

- Totale : 61.846 m²
- Occupée : 49.168 m²
- Disponible : 0 m²
- **Non concédable (route): 12.678 m²**

Longueur bord d'eau

- Totale quai : 830 m
- Dont tire-à-terre 110 m

Concessionnaires

- Heidelberg Materials Benelux
- DE GRAEVE
- DUBAIL
- I.D.E.G.
- SOGESPI
- VILLE DE NAMUR (HALL SPORTIF)

Transport fluvial

- Granulats
- Moellons
- Métaux
- Engrais

M14 > Lives



NAMUR

- Lives-sur-Meuse
- Rive droite

Equipement

- Quai : 233 m

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 1 km
- Gare : 4 km

Superficie

- Totale : 5.084 m²
- Occupée : 3.811 m²
- Disponible : 0 m²
- **Non concédable (RAVeL + rond-point) : 1.273 m²**

Longueur bord d'eau

- Totale : 300 m
- Dont quai : 233 m

Concessionnaire

- Heidelberg Materials Benelux

Transport fluvial

- Sable
- Pièces exceptionnelles
- Poutrelles

M14 > Port de plaisance de Lives-sur-Meuse



NAMUR

- Lives-sur-Meuse
- Rive droite
- Port de plaisance créé dans l'ancienne écluse désaffectée de Maizeret

Equipement

- Zone d'accueil
- Ponton
- Sanitaires

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 9 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 5.731 m²
- Occupée : 5.731 m²
- Disponible : 0 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 300 m

Concessionnaire

- YACHTING CLUB LIVOIS

M15 > Maizeret



ANDENNE

- Maizeret (Andenne) Rive droite

Equipement

- nouveau point de chargement par passerelle avec séparation des cheminements de chargement et du RAVeL

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 10 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 4.376 m²
- Occupée : 4.246 m²
- **Non concédable : 130 m²**

Longueur bord d'eau

- Totale : 200,5 m
- Dont quai : 200,5 m

Concessionnaire

- HOLCIM (CARRIÈRE DE LEFFE)

Transport fluvial

- Produits carriers (granulats)

M16 > Marche-les-Dames



ANDENNE

- Marche-les-Dames - Namèche
- Rive gauche

Equipement

- 5 points de chargement spécifiques

Accès

- N90 : 1 km
- E411 : 8 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 16.556 m²
- Occupée : 15.708 m²
- Disponible : 0 m²
- **Non concédable (Zone Haigneaux) : 847 m²**

Longueur bord d'eau

- Totale : 860 m
- Dont quai : 860 m

Concessionnaires

- LHOIST (DOLOMIES DE MARCHE-LES-DAMES)
- Heidelberg Materials Benelux

Transport fluvial

- Produits carriers (dolomie)

M17 > Samson



ANDENNE

- Samson
- Rive droite

Equipement

- Quai : 246 m
- Contournement du quai par le RAVeL

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 8 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 9.576 m²
- Occupée : 9.565 m²
- **Non concédable : 10 m²**

Longueur bord d'eau

- Totale : 246 m
- Dont quai : 246 m

Concessionnaire

- CARMEUSE

Transport fluvial

- Produits carriers
- Sable

M18 > Namêche



ANDENNE

- Namêche
- Rive gauche

Équipement

- Accès direct à la Meuse mais n'est pas équipé d'un quai (berge naturelle)

Accès

- N90 : 1 km
- E411 : 9 km
- Gare : 0,5 km

Superficie

- Totale : 28.628 m²
- Occupée : 8.498 m²
- Disponible : 0 m²
- **Non concédable : 20.129 m² (zone agricole au plan de secteur)**

Longueur bord d'eau

- Totale : 320 m
- Dont quai : 0 m

Concessionnaire

- PANISTAR

M19 > Sclayn



ANDENNE

- Sclayn
- Rive droite

Équipement

- Quai : 820 m
- Contournement par le RAVeL en partie amont

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 12 km
- Gare : 1 km

Superficie

- Totale : 39.429 m²
- Occupée : 24.220 m²
- **Disponible : 15.209 m²**

Longueur bord d'eau

- Totale : 820 m
- Dont quai : 820 m

Concessionnaires

- BELGICA PROPERTIES
- LHOIST (DOLOMIES DE MARCHE-LES-DAMES)
- LINDE HOMECARE BELGIUM (c/o Ville d'Andenne)

Transport fluvial

- Produits carriers (dolomie)

M20 > Vezin/Gevrinnes



ANDENNE

- Vezin
- Rive gauche

Équipement

- Quai en partie aval : 530 m

Accès

- N90 : 1 km
- E411 : 11 km
- Gare : 2 km

Superficie

- Totale : 32.604 m²
- Occupée : 0 m²
- **Disponible : 16.402 m²**
- **Non concédable : 11.000,0 m² (zone agricole au plan de secteur)**
- 5.202 m² (reprise par Infrabel)

Longueur bord d'eau

- Totale : 930 m
- Dont quai : 530 m

Concessionnaires

- Zone libre

Transport fluvial

- A développer par le(s) futur(s) occupant(s)

M21 > Sclaigneaux



ANDENNE

- Sclaigneaux
- Rive gauche

Equipement

- Quai public en centrale
- Quai en partie aval

Accès

- N90 : 3 km
- E411 : 12 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 89.588 m²
- Occupée : 63.870 m²
- Disponible : 25.717 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 2.300 m
- Dont quai : 500 m

Concessionnaires

- CARMEUSE
- GERDAY TRAVAUX
- RESA
- SWDE
- VILLE D'ANDENNE

Transport fluvial

M21' > Port public de Sclaigneaux



ANDENNE

- Sclaigneaux
- Rive gauche

Equipement

- Quai public

Accès

- N90 : 3 km
- E411 : 14 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 1.203,8 m²

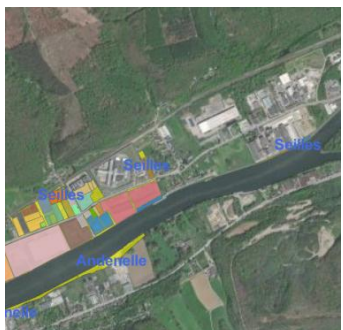
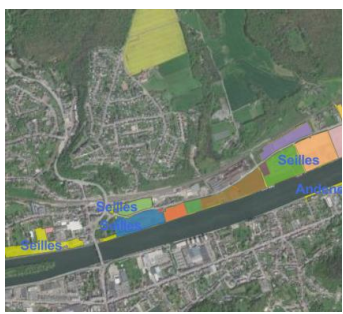
Longueur bord d'eau

- Totale : 140 m
- Dont quai : 140 m

Concessionnaire

- Quai accessible sur demande

M22 > Seilles



ANDENNE

- Seilles
- Rive gauche

Equipement

- Quai : 3.200 m
- Tire-à-terre

Accès

- N90 : 1 km
- E411 : 6 km
- Gare : 0,5 km

Superficie

- Totale : 462.488 m²
- Occupée : 400.665 m²
- Bientôt disponible (réhabilitation): 10.711 m²
- Non concédable (opération de vente Roseurs) : 51.111 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 3200 m
- Dont quai : 3200 m

Concessionnaires

- AIEG
- ARTES TWT
- ATELIERS ROBERT

- AUTO-ECOLE HUY MOTOR
- CARROSSERIE LOUIS
- CHERICOUX
- CUISITEC
- D.L.M. & PARTNERS
- DRIVIT
- DUMOULIN
- DVS CONSTRUCT & IMMO
- FOURNIPAC
- FLUID SERVICES
- FLUXYS
- FONDATTEL
- LECOMTE
- GARAGE JASSOGNE
- GOUMANISTO
- INASEP
- METAL PROTECTION
- MEUSE ET SAMBRE
- MONIQUET
- MOSSOUX

- NORLAND V/PEATINVEST
- NOUVELLE MIROITERIE DE LA MEUSE
- ORANGE BELGIUM
- PÈRE OLIVE
- RESA
- SCAM
- SPF JUSTICE (Prison)
- TECHNO METAL INDUSTRIE (TMI)
- TECTEO
- TRANSPORTS ABRAHAM
- WANAPI (TECH SIGN)
- Céréales
- Engrais
- Dolomie
- Sel de déneigement
- Pièces exceptionnelles



ANDENNE

Rive droite

Accès

- N90 : accès direct
- E411 : 8 km
- Gare : 3 km

Superficie

- Totale : 19,524 m²
- Occupée : 4.507 m²
- Non concédable (dimensions peu exploitables) : 15.016 m²

Longueur bord d'eau

- Totale : 890 m
- Dont quai : 123 m

Concessionnaire

- GOBERT MATERIAUX
- Accès riverains

Transport fluvial

- Sable

1.6 Les conditions d'installation et de tarification

Il existe trois moyens d'obtenir le droit d'occuper les terrains et/ou d'utiliser les murs de quai gérés par le PAN.

Le contrat de concession

Il est octroyé après appel à projet et décision du Conseil d'Administration.

Il permet une occupation de longue durée (5+25 ans).

Pour toutes les nouvelles concessions portuaires, une évaluation de l'activité développée durant les 5 premières années d'occupation est réalisée.

Ce contrat est renouvelable deux fois sous certaines conditions pour arriver à une durée maximale d'occupation de 90 ans.

La faculté de reconduire un contrat de concession est liée, entre autres, à son bon déroulement et au complet respect de ce dernier par le concessionnaire et, pour les zones connectées à la voie d'eau, à la réalisation de transports fluviaux.

L'autorisation d'occupation à titre précaire

Elle est prévue pour des occupations de durée limitée avec un préavis de résiliation court.

L'autorisation d'effectuer des opérations ponctuelles

Très utile pour permettre des utilisations limitées dans le temps à partir des quais publics ou des zones non occupées.

Les conditions d'installation ainsi que les montants des redevances et péages sont fixés par l'Arrêté du Gouvernement wallon du 30 juillet 1992 qui fut publié au Moniteur belge du 29 septembre 1992.

Cet arrêté détermine les tarifications liées :

- à la superficie du site, à la longueur du quai,
- au tonnage réalisé par voie d'eau et/ou par camion,
- au forfait relatif au tonnage minimum à réaliser annuellement sur la concession.

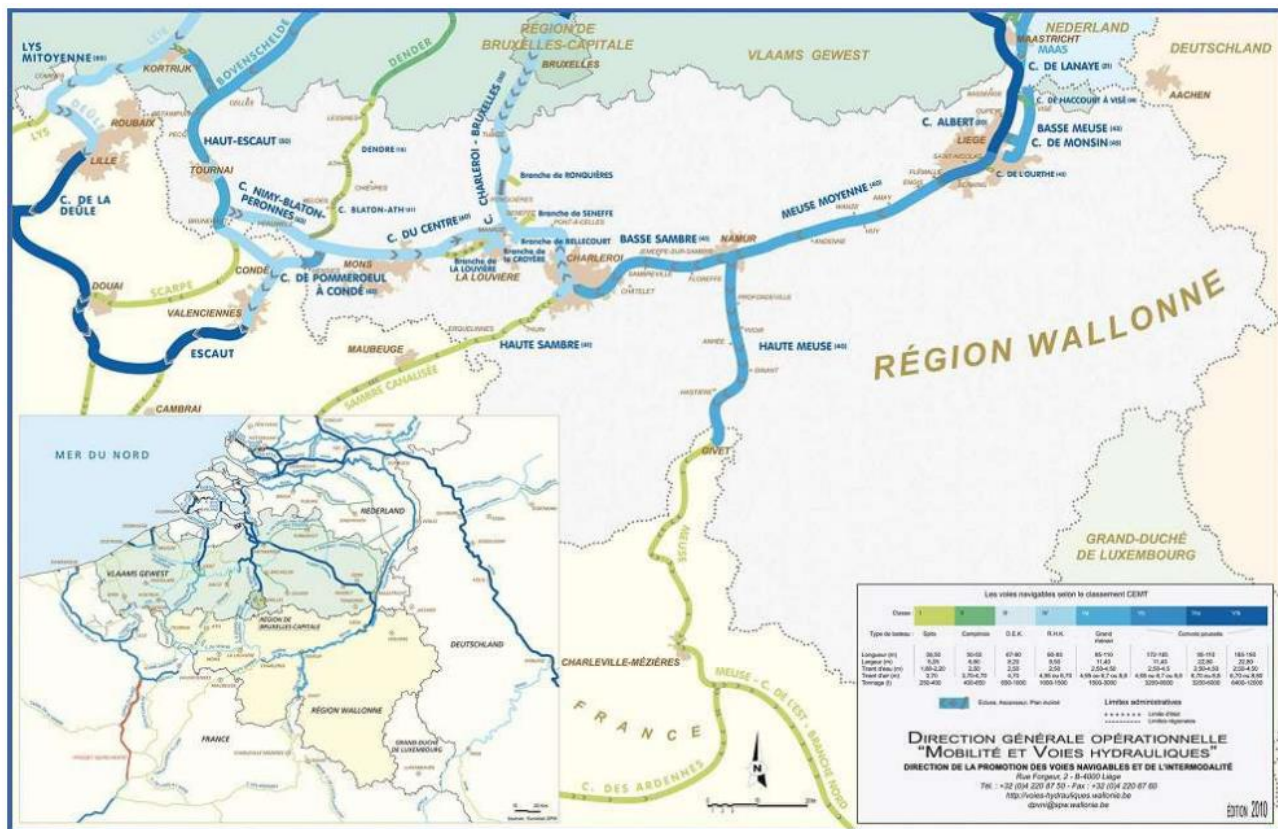
Tous ces montants ont été liés à l'indice des prix à la consommation.

Pour information, l'indice appliquée en 2025 était de : 1,819 (2023 : 1,877)

2 Le bilan des activités 2025

2.1 Le tonnage transporté par voie d'eau – Petit Mémo

2.1.1 Au sein du territoire wallon



Le tonnage fluvial de marchandises transporté sur les 450 km de voies fluviales en Wallonie est de **30,96 millions de tonnes en 2025** (30.995.402 t), soit une diminution de 4,1 % par rapport à 2024 (32.28 Mt) et une baisse de -5,7 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. C'est le bilan annuel le plus faibles de ces 30 dernières années.

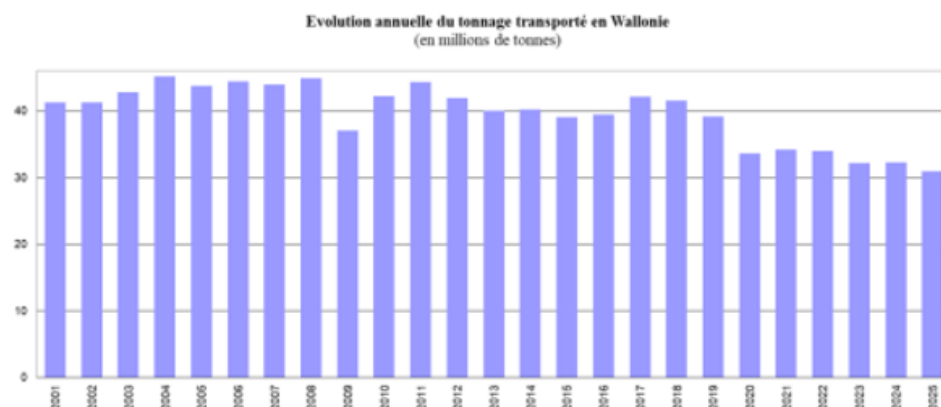
Le tonnage transporté par voie d'eau sur le réseau wallon en 2025 correspond à près de 774.000 camions chargés de 40 tonnes de matériaux, à 8.845 bateaux de 3.500 tonnes ou à 20.640 bateaux de 1.500 tonnes.

Sources

- Infrastructures.wallonie.be
- https://infrastructures.wallonie.be/files/PDF/CITOYEN/2-VOIES%20D-EAU/statistiques/Navigation_SPWMI_2025.pdf
- DIRECTION DES ETUDES STRATEGIQUES ET DE LA PROSPECTIVE DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE ET DE L'INTERMODALITE – SPW MI 09/01/2026

Evolution du trafic en tonnes toutes marchandises confondues

Le tonnage 2025 s'inscrit dans une tendance à la baisse depuis 2017 (42 Mt) et dans une érosion tendancielle du trafic ces dix dernières années, imputable à l'évolution de l'activité économique et la mutation du tissu industriel wallon.



L'analyse du graphe met en évidence :

Depuis 2008 : une diminution des tonnages (crise financière de 2008)

A partir de 2015 : une reprise des transports

A partir de 2019 : une chute consécutive à la crise liée au COVID 19 et à l'arrêt de nombreuses activités

En 2021 : une légère reprise à la fin de la crise COVID 19

En 2022 : une diminution régulière (*érosion tendancielle du trafic (...) imputable à l'évolution de l'activité économique et la mutation du tissu industriel wallon* - Source : IWEPS)

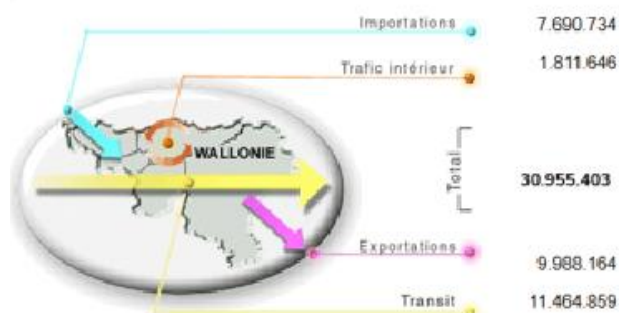


Exprimé en **tonnes.kilomètres**, le trafic de l'année 2025 s'élève à 1.244 millions de tkm (pour 1.410 millions en 2024), soit une chute de -11,7 % (-11,3 % en-deçà de la moyenne des trois dernières années).

Remarque L'unité « tonnes.km » exprime le déplacement d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

Répartition des transports par types en Wallonie en 2025 (t)

Les 30.955.403 tonnes transportées en Wallonie sont réparties comme suit :



Sources : Infrastructures.wallonie.be

24 % du tonnage global a constitué une **importation** de matériaux qui ont été déchargés sur le territoire (7.660.754 t)

En 2024 : 7.860.578 t

Les importations ont diminué de moitié depuis 2017

(en vert sur le graphique du bas)

6 % du tonnage global a été chargé puis déchargé **au sein du territoire wallon** (1.811.646 t)

En 2024 : 2.491.578 t

(en jaune sur le graphique du bas)

33 % du tonnage global a été chargé à partir des ports wallons pour **quitter le territoire** (9.988.164 t)

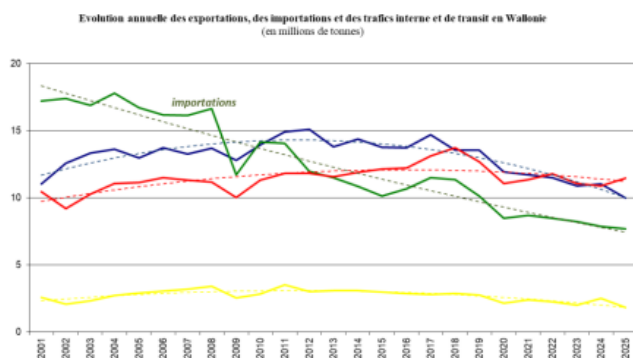
En 2024 : 11.031.572 t. Les **exportations** enregistrent depuis 2017 un recul continu

(en bleu sur le graphique du bas)

37 % du tonnage global a **traversé le territoire** (11.464.859 t)

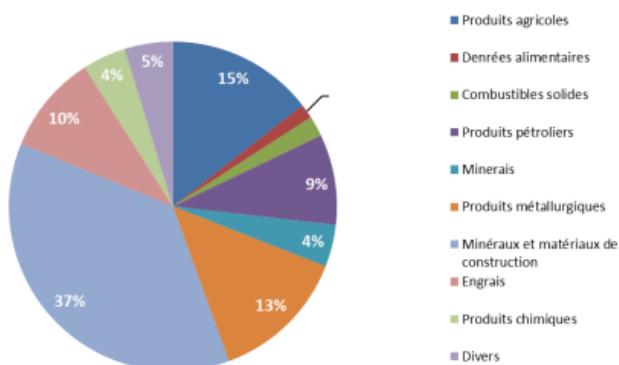
En 2024 : 10.897.122 t
Le trafic de transit est assez stable depuis 2018 ce qui confirme l'importance du réseau wallon dans les échanges continentaux.

(en rouge sur le graphique du bas)



La diminution des importations et exportations confirme l'accélération d'un changement structurel engagé depuis une vingtaine d'années et étroitement lié à la transformation du tissu industriel wallon moins consommateur de flux massifiés.

Répartition des catégories de marchandises transbordées en Wallonie en 2025 (t)



Même si la tendance générale depuis plusieurs années est à la diversification des marchandises transportées, celle-ci est très lente et reste majoritairement dominée par les **produits carriers** (11,4 Mt – 37 %), les **produits agricoles** (4,5 Mt – 15 %) et les **produits métallurgiques** (4,2 Mt – 13 %). Ces catégories représentent ensemble près de **deux tiers du trafic wallon (65 %)**.

Le trafic des **produits carriers et matériaux de construction** continue de s'éroder avec un recul de 9 % pour une perte cumulée avoisinant les 5,5 millions de tonnes sur les 10 dernières années. Il reste néanmoins, et de très loin, la première catégorie de marchandises transportées sur le réseau wallon.

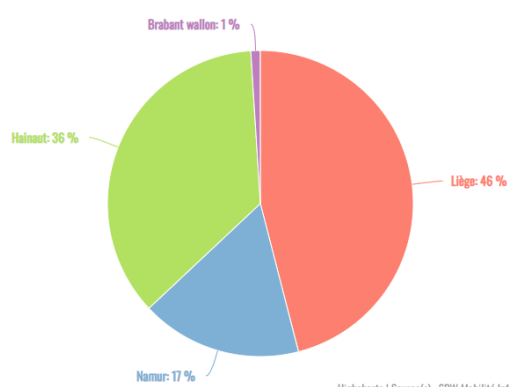
Après plusieurs années de recul parfois important, les **produits pétroliers** (9 %) semblent se stabiliser

La catégorie des « **divers** » (5 %) est en retrait pour la troisième année consécutive après une longue période de hausse continue. Elle englobe le trafic conteneurisé transbordé de ou vers la voie d'eau depuis les terminaux wallons

Les **engrais** (10 %) et les **produits agricoles** (15 %) sont en augmentation de 5,5 %.

(en tonnes)	2022	2023	2024	2025	évol./moyenne		évol./2024	
Produits agricoles	4.251.798	3.943.915	4.258.413	4.492.873	341.458	8,23%	234.460	5,51%
Minerais	1.391.992	1.542.389	1.229.988	1.275.577	-112.416	-8,11%	45.589	3,71%
Denrées alimentaires	539.325	543.128	422.985	430.318	-71.435	-14,25%	7.333	1,73%
Produits métallurgiques	3.887.337	4.202.146	4.191.914	4.178.772	84.973	2,06%	-13.142	-0,31%
Divers	2.011.566	1.686.728	1.523.597	1.472.968	-267.662	-15,38%	-50.629	-3,32%
Produits pétroliers	2.824.085	2.506.593	2.805.393	2.752.814	40.790	1,50%	-52.579	-1,87%
Combustibles solides	1.109.696	882.453	679.198	624.348	-266.001	-29,88%	-54.850	-8,08%
Engrais	2.807.801	2.614.842	3.139.041	3.024.214	170.339	5,97%	-114.827	-3,66%
Produits chimiques	1.440.450	1.426.686	1.440.484	1.322.936	-112.547	-7,87%	-117.548	-8,16%
Minéraux et matériaux de construction	13.744.465	12.839.730	12.589.767	11.380.583	-1.873.404	-12,85%	-1.209.184	-9,60%
Total	34.008.515	32.188.610	32.280.780	30.955.403	-1.870.565	-5,70%	-1.325.377	-4,11%

Répartition des transports fluviaux par province en Wallonie en 2025 (t.km)



Sources : Infrastructures.wallonie.be / Calculs IWEPS

En 2025, le trafic wallon de marchandises s'élève à 1.243 millions de tonnes.km, soit une baisse de 11,8 % par rapport à 2024 (1 409 millions de tonnes.km).

L'évolution tendancielle est similaire à celle du trafic exprimé en tonnes, à savoir en retrait de 26 % au chiffre de 2019.

46 % des transports fluviaux sont réalisés en Province de **Liège (PAL)** (43 % en 2024).

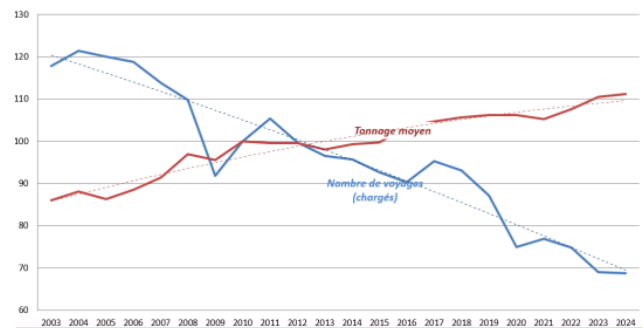
36 % en Province de **Hainaut (PAC et PACO)** (39 % en 2023).

17 % en Province de **Namur (PAN)** (17 % en 2024).

Et **1 %** en **Brabant Wallon** (transit par Canal Charleroi-Bruxelles) (idem 2024).

Remarque L'unité « tonnes.km » exprime le déplacement d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

Evolution de la flotte marchande



Le **tonnage moyen par bateau chargé** circulant sur le réseau wallon a très légèrement augmenté (+13 tonnes) par rapport à l'année dernière avec **1.080 tonnes**.

Cela s'inscrit dans une tendance générale à la hausse de l'ordre de 110 à 120 tonnes sur la dernière décennie, signature de l'effet de modernisation du réseau.

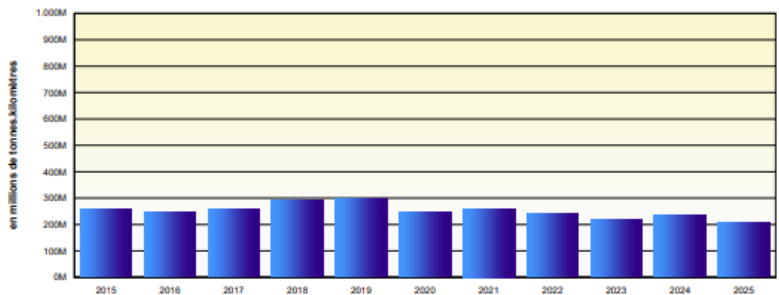
Le **nombre de voyages chargés** en 2025 est de **28.673** (soit 1.571 de moins que l'année dernière), pour un **total de 49.395** chargés et vides (52.995 en 2024) et un **taux de voyages chargés de 58 %** extrêmement stable dans le temps.

Chiffres clés

Indicateurs clés 2025		par rapport à 2024	par rapport à la moyenne 2022-2024	depuis 2015
tonnes	30.955.403	-4,1%	-5,7%	-20,7%
tonnes.kilomètres	1.243.871.676	-11,8%	-11,3%	-23,5%
nombre de voyages	49.395	-6,8%	-9,0%	-30,6%
taux de voyages chargés	0,58	0,57	0,57	0,57
tonnage moyen transporté	1.080	1,067	1,054	958
balance chargements/déchargements	1,24	1,31	1,28	1,28
part du transit	37,0%	33,8%	34,3%	31,1%
plaisance (nombre de voyages)	4.469	-9,9%	-11,2%	-35,4%
croisières (nombre de voyages)	1.002	-8,2%	-17,3%	-49,3%

2.1.2 Au sein de la province de Namur

Evolution du trafic en province de Namur



4.113.555 tonnes ont été manipulées sur les voies navigables de la province de Namur durant l'année 2025. Ces chiffres montrent une diminution de 14,4 % par rapport à l'année 2024 (4.802.972 tonnes).

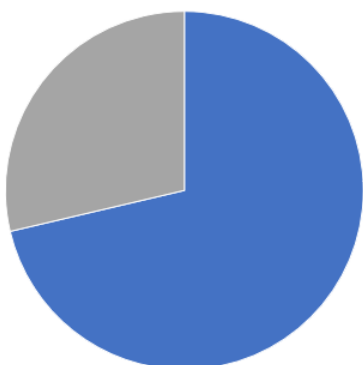
Répartition entre les chargements et les déchargements en Province de Namur



La répartition entre les chargements (3.292.089 t) et les déchargements (821.466 t) présente une balance de 81 % - 19 % (idem 2024).

2.1.2.1 Chargements et exportations

Répartition, entre la Meuse et la Sambre, des chargements effectués en province de Namur

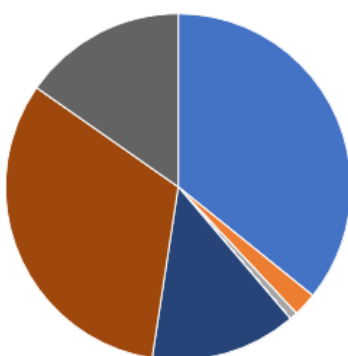


3.292.089 tonnes ont été chargées en province de Namur (3.887.486 t en 2024), soit une diminution de près de 15 % par rapport à l'année précédente.

2.348.020t, soit 71 % du tonnage provient de chargements à partir des sites bordant la Meuse (2.846.427 t en 2024 – soit 73 % des chargements).

944.069 t, soit 29 % pour les chargements effectués à partir de zones bordant la Sambre, soit une diminution de près de 9 % du tonnage par rapport à 2024 (1.031.085 t en 2024, soit 27 % des chargements).

Répartition des tonnages chargés en province de Namur vers les autres provinces belges à partir de la province de Namur.



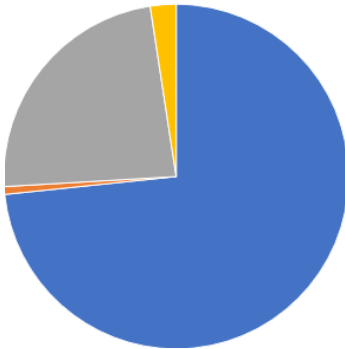
862.042 t, soit 36 % des chargements réalisés à partir de la province de Namur le sont à destination de la province de Liège.

777.828 t, soit 32 % le sont à destination de la province d'Anvers et de son port. Une bonne partie de ces produits est destinée à l'exportation (2023 : 808.560 t, soit 30 %).

La province du Limbourg (port de Genk) réceptionne 368.380 t, soit 15 % des tonnages issus de la province de Namur (2022 : 511.930 t, soit 19 %).

Le reste (17 %) est réparti entre les autres provinces avec, en tête, la province de la Flandre orientale (328.898 t – 14 %) et du Port de Gand. Les provinces de Namur et de Hainaut terminent cette répartition des chargements.

Répartition des destinations, domestiques et internationales limitrophes, des tonnages chargés en province de Namur



2.414.556 t, soit **73 %** des matériaux chargés ont pour destination un port belge. (2.712.495 t en 2024, soit 70 %).

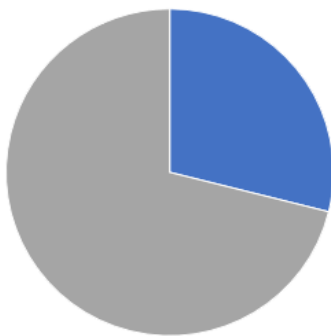
1.346.017 t, soit **27 %** des matériaux chargés sont destinés à être livrés au-delà de nos frontières (hors mer) (2023 : 1.346.017 t – 35 %).

Ces exportations prennent le chemin, par ordre d'importance :

- des **Pays-Bas** : 774.190 t, soit 24 % (1948.394 t en 2024, soit 24 %),
- de l'**Allemagne** : 79.490 t, soit 2 % (199.495 t en 2024, soit 5 %),
- et enfin de la **France** : 23.853 t, soit 1 % (17.128 t en 2023, soit **1 %**).

2.1.2.2 Déchargements et importations

Répartition, entre la Meuse et la Sambre, des déchargements effectués en province de Namur

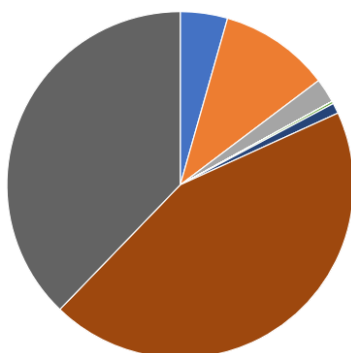


821.466 tonnes ont été déchargées en province de Namur (985.460 t en 2024).

À l'inverse de ce qui se passe dans le cas des chargements, la Sambre est majoritaire en déchargements dans la province de Namur : 584.215 t, soit **71 %** de l'ensemble des déchargements (729.862 t en 2024, soit 74 % des déchargements).

Les sites bordés par la Meuse réceptionnent 237.251 t issus du transport fluvial, soit **29 %** de l'ensemble des déchargements (236.949 t en 2024, soit 26 %).

Répartition des origines (provinces belges) des tonnages déchargés en province de Namur



228.794 t, soit **44 %** du tonnage déchargé en province de Namur, provient de la province d'Anvers (2024 : 246.453 t, 46 %).

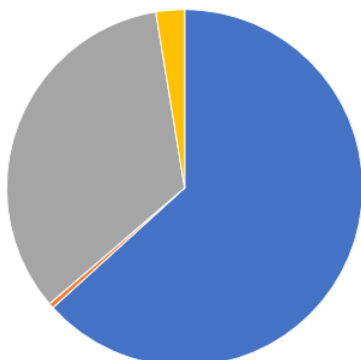
Le Limbourg est pourvoyeur de 193.343 t, soit près de **38 %** (2024 : 209.006 t, soit 39 %).

La Province de Liège diminue son tonnage et fournit 22.887 t, soit **5 %**, vers la Province de Namur (2024 : 44.148 t, soit 8 %).

La province de Namur expédie 53.561 t, soit **10 %** des chargements, au sein de ses frontières (2024 : 44.148 t, soit 2 %).

La Province du Hainaut (11.874 t, 2%) et la Flandre Orientale (5.050 t, 1 %) terminent les expéditions vers la Province de Namur.

Répartition des origines, domestiques et internationales limitrophes, des tonnages déchargés en province de Namur



519.709 t, soit **63 %** des matériaux déchargés ont une origine domestique (2024 : 577.505 t, soit 62 %).

301.757t, soit **37 %** des matériaux déchargés trouvent leur origine au-delà de nos frontières (hors mer) (2024 : 347.755t, soit 38 %).

Ces importations prennent le chemin, par ordre d'importance :

- des Pays-Bas 276.635 t, soit **34 %** (2024 : 333.637 t, soit 36 %)
- les 3 % restants sont représentés par les déchargements provenant d'Allemagne : 21.321 (2024 : 13.118 t) et de France 3.801 t (2023 : 1.000 t), complètent les origines des produits

Remarque

Les statistiques de la province de Namur éditées par le SPW-MI tiennent compte des tonnages transbordés à partir de tous les quais, qu'ils soient privés ou en gestion au PAN. En effet, certains quais ne sont pas gérés par le PAN, ils sont la propriété d'entreprises non concessionnaires. C'est le cas du quai de INOVYN à Auvelais ou du quai JOASSIN à Flawinne. Pour cette raison, les chiffres récoltés pour l'ensemble de la province sont supérieurs aux chiffres communiqués par les concessionnaires implantés sur les zones gérées par le PAN.

Sources : Statistiques du SPW – Mobilité et infrastructures

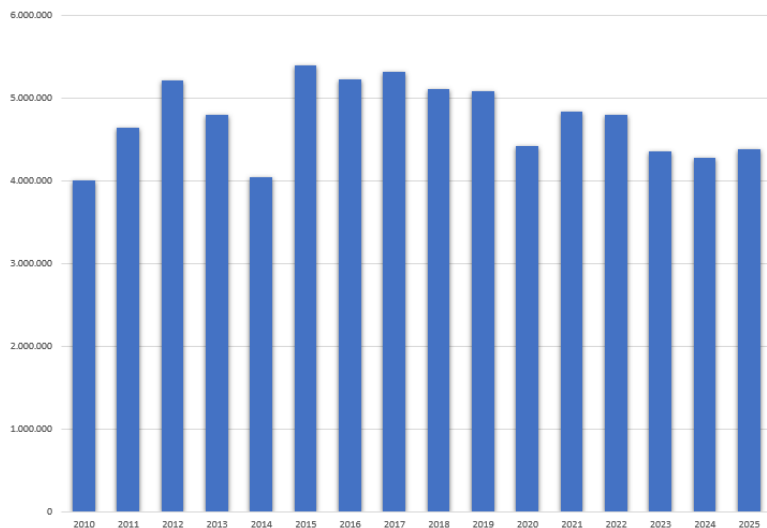
<https://infrastructures.wallonie.be/files/PDF/CITOYEN/2-VOIES%20D-EAU/statistiques/statistiquesnavigation2025annuel.pdf>

<https://infrastructures.wallonie.be/home/nos-thematiques/voies-deau/naviguer-en-wallonie/statistiques-de-navigation.html>

2.1.3 Au sein du Port autonome de Namur

2.1.3.1 Tonnages réalisés en 2025

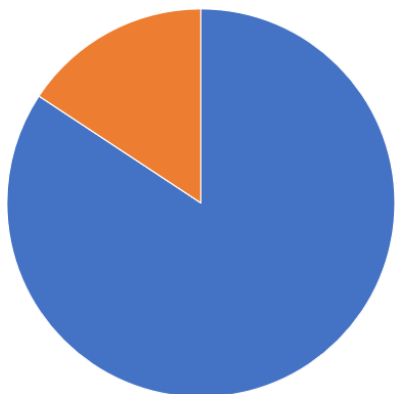
Evolution du tonnage global transporté au Port autonome de Namur



Le tonnage global transporté (eau + route) en 2025 à partir ou vers les zones portuaires gérées par le PAN, représente plus de 4 millions de tonnes (**4.379.011 t**), soit un chiffre en augmentation de 2,5 % par rapport à l'année 2024 (4.268.755 t).

Cette augmentation s'explique par l'augmentation du contrôle de déclaration de tonnage camion.

Répartition entre les modes de transport au Port autonome de Namur



Le tonnage fluvial transporté en 2025 à partir ou vers les zones portuaires gérées par le PAN représente 84 % des tonnages globaux soit près de 3,7 millions de tonnes (3.690.717 t). Ce tonnage est en diminution de 2,2 % par rapport à l'année 2024 (3.775.857 t). Cette diminution est cependant inférieure à celle ressentie par l'ensemble de la Région (4,1 %).

Certaines raisons de cette diminution peuvent trouver leur source dans les imprévus et blocages de cours d'eau au sein du territoire

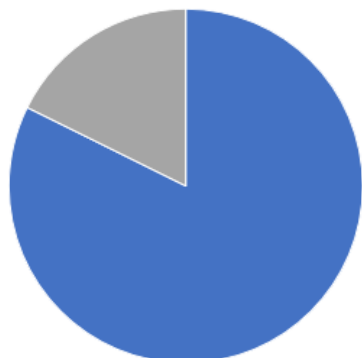
- L'effondrement du pont de Tamines empêchant le passage sur la Sambre du 27 novembre au 20 décembre.
- La fermeture de l'écluse d'Andenne-Seilles durant trois semaines qui a fortement pénalisé la logistique fluviale de la Province.
- Ou de manière indirecte, l'effondrement du pont d'Houdeng sur le Canal du Centre en mars, bloquant la circulation pendant cinq mois et entraînant des itinéraires de déviations très longs.
- Ou la cyberattaque du SPW qui a perturbé la planification logistique, la transmission des avis à la batellerie et la gestion numérique des infrastructures.

Le tonnage transporté par voie d'eau en 2025 correspond à 92.268 camions chargés de 40 tonnes de matériaux (1.845 bateaux de 2.000 t ou sur 2.839 bateaux de 1.300 t).

La route a été le support exclusif de près d'un 700.000 tonnes (688.294 t) durant 2024, soit 12 % du tonnage global. Ces chiffres,

grâce à un contrôle des tonnages accru, sont en progression de 28 % par rapport à 2024 (492.898 t).

Répartition entre les chargements et les déchargements fluviaux au Port autonome de Namur

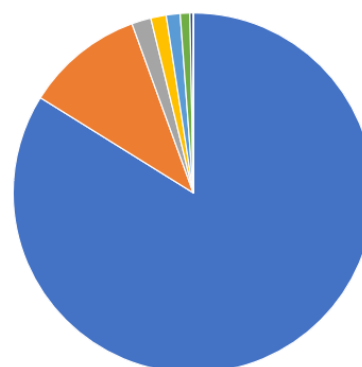


Au niveau du chargement fluvial, plus de 3 millions de tonnes (3.033.833 t) de produits quittèrent nos zones portuaires, soit 82 % du transport fluvial annuel (2024 : 3.091.418 t).

Et au niveau du déchargement fluvial, plus d'un demi-million de tonnes (656.884 t) arrivèrent sur nos quais, soit 18 % du transport fluvial annuel. Ces chiffres présentent une diminution de 3,5 % par rapport à ce qui était déchargé en 2024 (634.439 t).

2.1.3.2 Chargements et exportations

Répartition des matériaux chargés à partir des zones portuaires gérées par le PAN en 2025

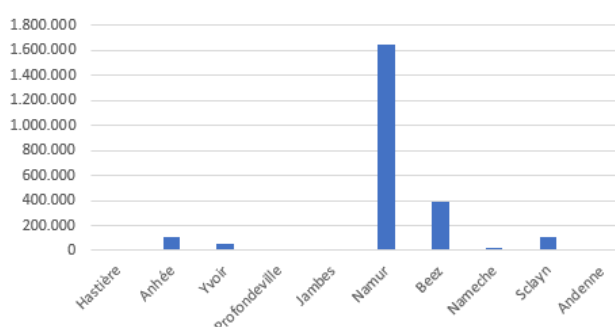


Plus de 3 millions de tonnes (3.033.833 t) de produits ont quitté nos zones portuaires en 2025, soit une progression de 2 % par rapport à l'année précédente (2024 : 3.091.418 t).

Les produits de carrières représentent la part majoritaire des produits chargés (84 % - 2.544.464 t) principalement à partir de la Meuse. Cependant, ils sont en diminution de 9 % par rapport à 2024 (2.805.125 t - 91 %).

Suivent ensuite les métaux (11 % - 321.575 t), les céréales (2 % - 52.620 t), le sable (1 % - 42.013 t), les déchets ménagers (1 % - 37.092 t), les produits divers, le sel de déneigement et les pièces indivisibles complètent le tableau des chargements.

Répartition des chargements en Meuse (t)



Produits de carrières :

- Anhée (Carrières de Haut-le-Wastia/Colas)
- Yvoir (SECY)
- Lustin (Heidelberg Materials Benelux)
- Beez (Heidelberg Materials Benelux)
- Namêche (Dolomies de Marche-les-Dames/Lhoist/Carmeuse)
- Maizeret (Carrières de Leffe/Holcim)
- Sclayn (Dolomies de Marche-les-Dames/Lhoist)

Sable :

- Beez (Heidelberg Materials Benelux)
- Seilles (Carmeuse et les Fonderies Lecomte)

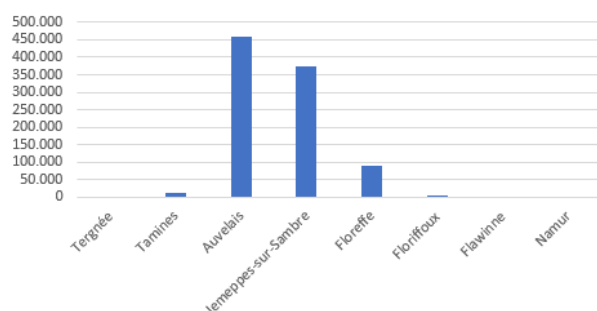
Céréales : Seilles (Arvesta)

Métaux : Beez (Dubail)

Sel de déneigement : Andenne (Fondatel)

Eléments de grande taille : Seilles (TMI)

Répartition des chargements en Sambre (t)



Produits de carrières : Auvelais (Ecodream et Heidelberg Materials Benelux)

Céréales : Floreffe (Silos de Floreffe /Alia2/Arvesta)

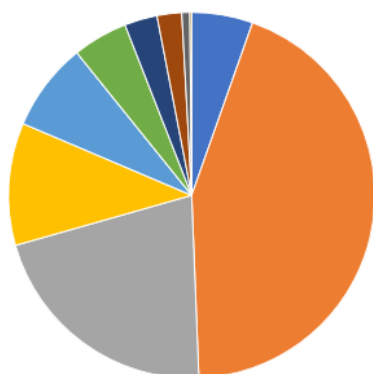
Déchets ménagers : Malonne (BEP Environnement)

Charbon, produits divers et pièces indivisibles :

- Moignelée (Duty Logistics)
- Auvelais (Ecodream)
- Floriffoux (Hublet)

2.1.3.3 Déchargements et importations

Répartition des matériaux déchargés à partir des zones portuaires gérées par le PAN en 2025



En 2025, près de 700 kt (656.884 t) de produits divers ont été déchargés sur nos quais, ce qui constitue une diminution de 3,5 % par rapport à 2024 (634.439 t).

Le **sable** (44 % - 288.910t) représente cette année encore la catégorie majoritaire des produits déchargés (2024 : 294.650 t - 44 %).

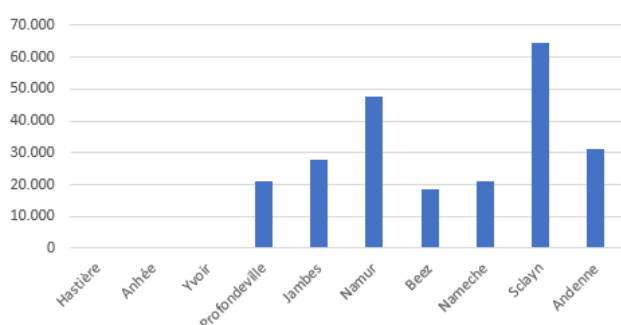
Les **céréales** sont en progression : 21 % -139.335 t (2024 : 18 % 117.269 t).

Les **engrais** en diminution, représentent 11 % - 71.046 t (2024 : 83.652t – 13 %).

La **soude** représente 51.341 t – 8 % au déchargement (2024 : 6 % - 54.182 t)

Le solde est constitué par les **métaux** (31.875t – 5 %), le **sel de déneigement** (18.992t – 3%), le **ciment** (2 % - 14.302 t) et les **produits divers** complètent cette liste.

Sites principaux des déchargements en Meuse



Sable :

- Lives (sables)
- Lustin (Heidelberg Materials Benelux)
- Andenne (Gobert Matériaux)

Céréales : Seilles (Arvesta)

Produits de carrière :

- Jambes (Heidelberg Materials Benelux)
- Beez (Heidelberg Materials Benelux)

Engrais :

- Beez (Dubail),
- Seilles (SCAM)

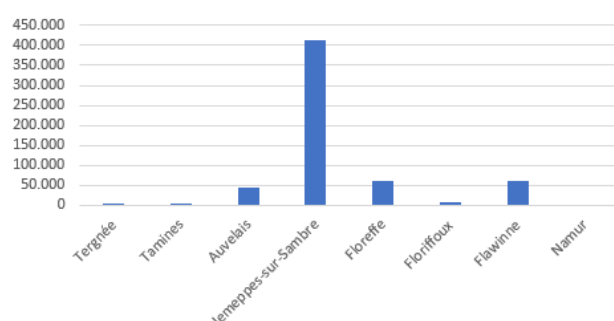
Ciment : Jambes (Heidelberg Materials Benelux)

Fontes / Métaux :

- Beez (Dubail)
- Seilles (Fonderies Lecomte)

Éléments de grande taille : Lives (Heidelberg Materials Benelux)

Sites principaux des déchargements en Sambre



Sable :

- Moustier (AGC Glass Europe)
- Mornimont (Stevens Recycling)
- Floriffoux (BPMN)

Céréales :

- Floriffoux (Silos de Floreffe / Allia 2)
- Seilles (Abraham, SCAM, Arvesta)

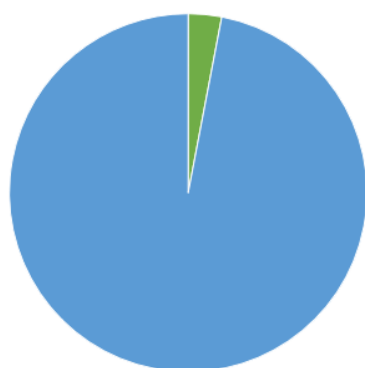
Produits de carrière : Auvélais (Bruco Sud, Ecodream)

Soude : Moustier (AGC Glass Europe)

Produits pétroliers : Floriffoux (BPMN)

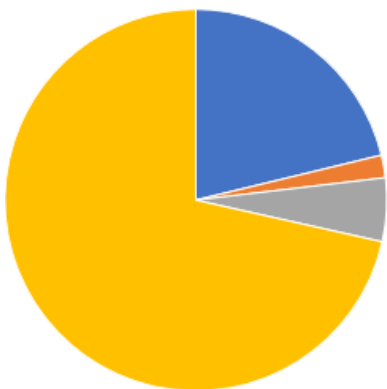
Divers : Auvélais (Ecodream)

2.2 L'occupation des sites



Après réalisation de l'inventaire avec le SPWMI, le PAN gère près de 175 ha (1.745.762 m²) de terrains qui sont soit **confiés au PAN par le SPW** (1.693.198 m²), soit **propriété du PAN** (52.563 m²).

La répartition observée est de **97 % - 3 %**



Au terme de 2025, 1.248.080 m², soit **71 %** de la surface gérée par le PAN, sont **occupés et concédés à des entreprises**.

497.682 m² de terrains sont libres d'occupation :

- 33.304 m² sont **directement concédables** soit **2 %** de la superficie totale,
- 93.942 m² ne sont **pas directement concédables** soit **5 %** de la superficie totale,
- le solde (370.436 m² - **21 %**) représente les **terrains non concédables**.

Taux d'occupation (en %) sur base des qualifications des terrains

97,3 % de la surface si on comptabilise les surfaces libres directement concédables gérées par le PAN

→ parties **jaune + orange** du camembert

90,7 % de la surface si on comptabilise les surfaces libres directement concédables et celles potentiellement concédables gérées par le PAN

→ parties **jaune + orange + grise** du camembert

71 % si on comptabilise l'ensemble du domaine géré par le PAN, quelle que soit la nature des terrains

→ parties **jaune + orange + grise + bleue** du camembert

Au terme de l'année 2025, les **terrains libres directement concédables** se répartissaient sur les zones portuaires suivantes :

- **Heer-Agimont** : site en bord de Meuse, rive droite, 140 m de quai – 4.592 m²
- **Profondeville – Basbaras** : site en bord de Meuse, rive gauche, 170 m de quai – 7.660 m² - zone de services publics et d'équipements communautaires
- **Vezin amont** : site en bord de Meuse, rive gauche – 200 m de quai – 8.022 m²
- **Vezin aval** : site en bord de Meuse, rive gauche – 150 m de quai – 8.380 m²
- **Seilles** : BPR : site en bord de Meuse, rive gauche - 100 m de quai – 4.650 m²

Au terme de l'année 2025, les **terrains libres non directement concédables** se répartissaient sur les zones portuaires suivantes :

- **Sclaigneaux** : sites non connectés mais repris en zone fluviale – 14.500 m² et 16.000 m²
 - Ces deux sites sont en zone imposée d'utilisation du transport par voie d'eau mais ne sont pas connectés ! → on ne peut donc accueillir qu'une entreprise active dans le transport fluvial mais qui ne pourra pas l'exercer...
 - Sites dépollués avec contrainte d'utilisation et de construction
- **Seilles** : site en bord de Meuse, rive gauche – 130 m de quai – 10.712 m² (remise en état en cours)
 - Site en cours de libération par le précédent concessionnaire
 - Finalisation de la remise en état et suivi de l'évolution de la pollution pendant 5 ans
- **Tamines Grogneaux** : site en bord de Sambre – 10.970 m² (en attente d'exécution de travaux FEDER)
- **Auvelais** : Goutte : site en bord de Sambre, rive gauche, sans quai - 16.000 m²

- Le site est visible depuis le centre d'Auvelais et voisin d'un développement urbanistique. Limitation des activités de type industriel.
- Site en lien avec le projet d'agrandissement de la darse.
- **Mornimont** : Triangle : site en bord de Sambre, rive droite, sans quai – 11.250 m² (demande de dérogation au Régime forestier en cours)
- **Franière** : Boulonnerie : site éloigné de la Sambre : 14.510 m²
 - Site en phase de dépollution
 - Accès difficile (servitude)

Le solde (21 %) représente les terrains non concédables car :

- soit font partie des zones de distribution (routes portuaires) : sur Tamines, Auvelais, Beez, Namêche, Sclaigneaux, Seilles
- sont affectés en zone agricole ou forestière au plan de secteur : Namêche, Gevrinne
- soit sont inexploitable au regard des autorités dans un cadre économique ou industriel : site de Sclayn, des Roseurs à Seilles
- soit sont des zones en attente de reprise/vente par le SPW : site des Roseurs, site de Namêche
- soit sont des zones tampon et de plantation : site de Moignelée, d'Auvelais, de Seilles
- soit sont des zones de reprise par Infrabel pour suppression des passages à niveau et construction de pont.

2.3 Les activités développées

« Diversité » est le terme approprié pour qualifier les activités développées par nos 148 concessions, 103 concessionnaires longue durée et les 12 autorisations d'occupations à titre précaire sur les sites gérés par le PAN. On y retrouve un panel complet aussi bien en termes de tailles d'entreprises, que de secteurs ou de types d'activités.

Ainsi, l'importante entreprise d'extraction carrière côtoie le menuisier indépendant, le chantier naval et le constructeur de pièces indivisibles de génie civil ; qui sont eux-mêmes voisins d'un carrossier où l'entreprise de production d'alimentation animale n'est pas vraiment loin du magasin pourvoyeur de volailles à déguster.

L'utilisation de la voie d'eau fait l'objet d'attention du PAN pour les concessions sises en bord de quai. Une évaluation au terme des 5 premières années d'occupation est réalisée pour déterminer la réalisation de cet objectif.

En 2025, une nouvelle entreprise est devenue concessionnaire du PAN en reprenant des activités en cours (Metal Protection) et deux autres entreprises ont débuté de nouvelles activités (STM Constructs et Moraux). Durant cette année, deux concessions arrivant à échéance ont été renouvelées ou prolongées (Holcim, SPF Justice).

Trois concessionnaires ont clôturé leurs activités et ont mis fin à leur concession (Essentiel group, SWDE, Sobemo).

2.4 Le tourisme fluvial

La province de Namur est riche de joyaux historiques et touristiques répartis sur l'ensemble de son territoire. La Meuse et la Sambre, en traversant notre province, offrent un réseau privilégié tout en étant des voies de mobilité douce.

En son article 6, le Contrat de Gestion, liant le Port Autonome de Namur et la Région Wallonne, définit une de ses missions, le « *développement du tourisme fluvial* », en ces termes :

- *Poursuivre la gestion des ports de plaisance ;*
- *Développer l'attractivité touristique des ports de plaisance ;*
- *Améliorer la gestion économique des ports de plaisance.*

Pour concrétiser cette mission, le PAN gère trois ports de plaisance sur les rives de la Meuse : à Jambes (Port Henri Hallet), à Amée et à Lives-sur-Meuse.

Parallèlement à la gestion des sites de plaisance, le PAN a pour objectif de développer graduellement l'offre du tourisme fluvial, en collaboration avec les divers acteurs que sont les Villes et les Communes connectées à la voie d'eau, le Commissariat Général au Tourisme (CGT) et les autres ports wallons. Cette initiative vise notamment à :

- développer les infrastructures des ports ;
- identifier des projets de développement du tourisme fluvial ;
- négocier avec la Région Wallonne la remise en gestion des ports de plaisance et haltes nautiques plutôt que leur remise en concession.

L'aspect environnemental fait partie des préoccupations du PAN, notamment dans la gestion des ports de plaisance et dans la sensibilisation des plaisanciers par les Capitaines à la gestion raisonnée des ressources et déchets.

2.4.1 Le Port de plaisance Henri Hallet à Jambes



Le Port Henri Hallet fait idéalement face à la Citadelle de Namur et au Casino. Il offre un cadre exceptionnel et des infrastructures idéales pour s'y amarrer, y séjourner, y pratiquer des activités sportives ou tout simplement pour y passer un bon moment entre amis en profitant de l'agréable terrasse de la capitainerie.

Le Port Henri Hallet est équipé pour permettre l'accueil de bateaux sur les deux rives de la Meuse (26 en rive droite et 20 en rive gauche). Ce port de plaisance est équipé d'une zone d'accueil (capitainerie flottante) et d'un nouveau bloc sanitaire.

Par son implantation au cœur de Jambes et proche de la ville de Namur, il permet aux plaisanciers et aux touristes de se rendre dans le centre historique et commercial namurois en quelques minutes (à pied, avec un vélo de location ou en « Namourette ») afin de profiter de tous les attraits de la Capitale wallonne.

- Meuse - Rive droite (cumulée 45.560) et rive gauche (face au Casino)
- Adresse du port (Capitainerie) : Bd de la Meuse, face au n° 40 à 5100 Jambes
- Concessionnaire du SPW : Port autonome de Namur
- Sous-concessionnaire du PAN et Responsable du port :
Les Capitaineries de Namur
www.lescapitaineries-de-namur.be/
www.facebook.com/lescapitaineriesdenamur

Photos : www.facebook.com/lescapitaineriesdenamur

2.4.2 Le Port de plaisance d'Amée



Le Port d'Amée est situé en amont de la ville face aux beaux quartiers de La Plante et à côté d'un célèbre restaurant hébergeant un chef étoilé. Bordé par un parc, il offre un environnement calme, propice à des séjours de durée plus longue qu'au Port de plaisance Henri Hallet. Bien que ne faisant pas partie des infrastructures gérées par le PAN, des infrastructures sportives et de loisirs telles que des terrains de tennis, des pistes de pétanque ou des aires de jeux sont accessibles.

Il est équipé d'une zone d'accueil (capitainerie flottante) et de sanitaires. Une cinquantaine de bateaux ainsi que 36 « speed boats » peuvent s'amarrer aux trois pontons.

- Meuse - Rive droite, entre les cumulées 54.007 et 54.244
- Concessionnaire du SPW : Port autonome de Namur
- Sous-concessionnaire du PAN et Responsable du port :
Les Capitaineries de Namur
www.lescapitaineries-de-namur.be/
www.facebook.com/lescapitaineriesdenamur

2.4.3 Le Port de plaisance de Lives-sur-Meuse



Le Port de plaisance de Lives-sur-Meuse est situé face au site protégé des rochers de Beez, dans l'ancienne écluse n° 11 de Maizeret. Cette écluse fut désaffectée vers 1983 pour être reconvertie, à ce jour, en port de plaisance.

Il permet l'accueil de bateaux de passage et est équipé, à cet effet, d'un ponton d'amarrage, d'accès à l'eau et à l'électricité ainsi que d'une zone d'accueil et de sanitaires.

- Meuse - Rive droite, en amont de l'écluse de La Plante, cumulée 43.500
- Chaussée de Liège, 1199 - 5101 Lives-sur-Meuse
- Concessionnaire : Port autonome de Namur
- Sous-concessionnaire et Responsable du port : Yachting Club Livois

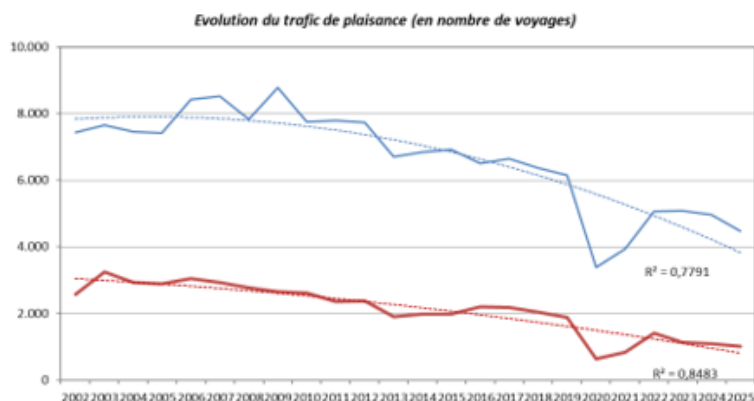
2.4.4 Activité 2025

2.4.4.1 Au niveau de la Wallonie

Evolution du nombre de voyages

Au niveau du **trafic de plaisance**, l'année 2025 enregistre une baisse importante (-9,9 %), passant de 4.958 voyages en 2024 (5.084 voyages en 2023) à 4.469 en 2025. Ce qui représente une diminution de 9,9 %).

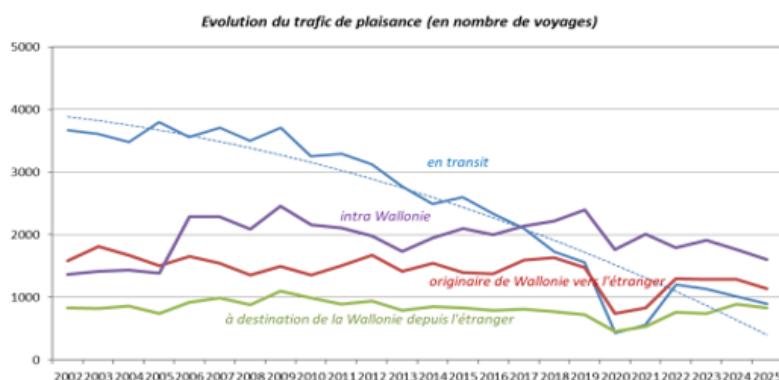
Le constat est identique pour **le trafic de navires à passagers** (-8,2 %, passant de 1.091 à 1.002 voyages).



Ces chiffres montrent que :

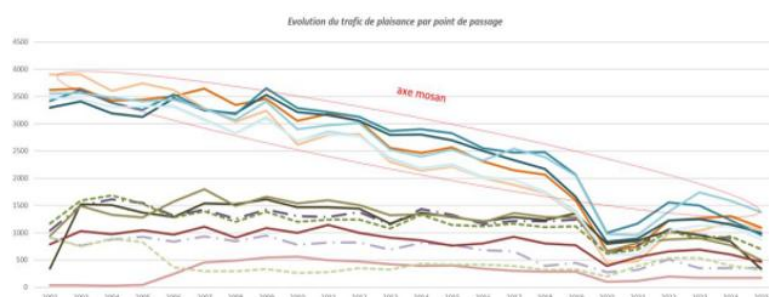
- le « déficit » lié aux saisons « COVID » n'a été que partiellement comblé ;
- la **plaisance** est de moins en moins attractive, son trafic s'érode de manière régulière à une vitesse de plus ou moins 1 % par an ;
- l'érosion du trafic de **navires à passagers**, bien qu'un peu plus faible sur le long terme, est également visible.

Evolution du type de voyages



Concernant la plaisance, c'est le **trafic transitant par la Wallonie**, donc, les voyages de plaisanciers du nord du pays ou étrangers qui traversent la Wallonie, qui est responsable de l'érosion. Les autres composantes sont globalement stables.

Evolution par axe fluvial



Géographiquement, c'est **l'axe mosan** (qui concentre évidemment le transit entre la France et les Pays-Bas) qui est **le plus impacté**.

Indicateurs clés 2025

Indicateurs clés 2025		par rapport à 2024	par rapport à la moyenne 2022-2024	depuis 2015
plaisance (nombre de voyages)	4.469	-9,9%	-11,2%	-35,4%
croisières (nombre de voyages)	1.002	-8,2%	-17,3%	-49,3%

Sources : DIRECTION DES ETUDES STRATEGIQUES ET DE LA PROSPECTIVE DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE ET DE L'INTERMODALITE – SPW M

https://infrastructures.wallonie.be/files/PDF/CITOYEN/2-VOIES%20D-EAU/statistiques/Navigation_SPWMI_2025.pdf

2.4.4.2 Ports de plaisance Henri Hallet et d'Amée

Remarque : les statistiques présentées ont été établies sur base des rapports de fréquentations reçus. Celles-ci représentent des tendances et gagneraient à être affinées sur base d'une précision des informations.

- **524 bateaux** visiteurs, soit 12 % du volume régional.
- Près de 50 % des visiteurs naviguent sous pavillon des Pays-Bas, 30 % de Belgique, 7 % de France, 5 % d'Allemagne, le solde est partagé entre le Danemark, la Suisse, l'Autriche, le Royaume Uni, ...
- Au total, ces bateaux ont passé **2.075 nuitées** dans ces ports de plaisance.

- Ces bateaux transportaient **975 personnes/visiteurs** (entre 1 et 4 personnes par bateau) qui ont pu profiter du site et de visiter Namur et ses environs.
- Au total, et si on reporte le compte sur un seul visiteur, celui-ci aurait passé **3.543 nuits** dans les ports de plaisance.
- Et donc, l'équivalent d'un **hôtel de 10 chambres doubles** ouvert toute la **saison de plaisance** (15 avril au 15 octobre), ou d'un **hôtel de 20 chambres doubles** ouvert **tout l'été**.

525 bateaux (398 en 2024 et 613 en 2023), dont 13 bateaux séjournant plus d'un mois, se sont amarrés aux ports de plaisance Henri Hallet et d'Amée.

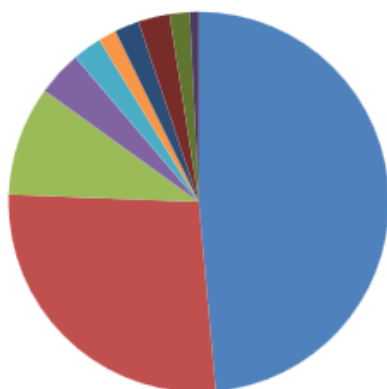
Répartition entre les sites



Parmi les 525 bateaux,

- **395** bateaux, soit 75 % de l'ensemble, se sont amarrés en **rive droite du Port de plaisance Henri Hallet**
- **80** bateaux, soit 15 %, se sont amarrés en **rive gauche du Port de plaisance Henri Hallet** (15 %)
- **50** bateaux ont séjourné au **port de plaisance d'Amée** (10 %)

Durée d'occupation

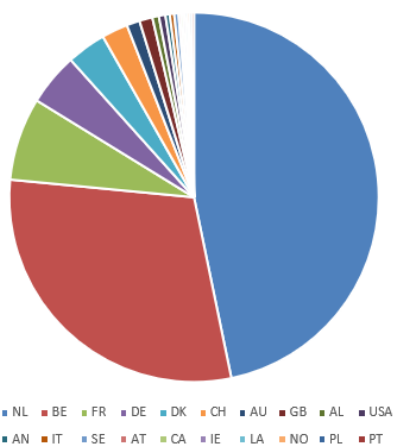


Parmi les 525 bateaux,

- **255** bateaux sont restés pour **une nuitée**, soit près de la moitié des plaisanciers (48 %)
- **142** bateaux, soit 44 %, ont passé **2 nuits** (27 %)
- **49** bateaux sont restés **3 nuitées** (9,3 %)

→ les séjours de 1 à 3 nuitées représentent plus de **80 % (84 %) des séjours**

- **20** bateaux ont séjourné **4 nuits** soit près de 4 %
- **13** bateaux sont restés **5 nuits** (2,5 %)
- **8** bateaux ont séjourné **6 nuits** (1,5 %)
- **11** bateaux sont restés **une semaine** (2,1 %)
- **14** bateaux ont séjourné **entre une semaine et un mois** (2,7 %)
- **14** bateaux ont séjourné **plus d'un mois voire toute la saison** (2,5 %)



Parmi les 525 bateaux,

- 245 visiteurs proviennent des **Pays-Bas** (47 %)
- 156 visiteurs proviennent de **l'intérieur de nos frontières** (30 % - 37 % en 2024)
- 38 bateaux portent pavillon **Français** (7 %)
- 24 bateaux proviennent d'**Allemagne** (5 %)

→ les visiteurs provenant des Pays bas, de Belgique, de France et d'Allemagne représentent près de 90 % (89 %) des plaisanciers

- Les bateaux provenant d'**autres pays** se partagent les **11 %** restants (Suède, Suisse, Roumanie, Pologne...)

2.4.4.3 Port de plaisance de Lives-sur-Meuse

Le Yachting Club Livois gère le port de plaisance de Lives. C'est une petite ASBL animée par 4 volontaires actifs.

Fréquentation :

- Bateaux visiteurs : aucun bateau n'a fait halte au port de Lives.
- Bateaux résidents : 30 bateaux résidents (membres locaux ou régionaux).

Difficultés d'exploitation : par suite de l'abaissement du niveau de la Meuse, le ponton d'accueil des bateaux visiteurs, installé de manière fixe, est maintenant bien trop haut par rapport au niveau de l'eau. Ceci entraîne un risque pour les plus petits bateaux qui passent en dessous. Une modification de la structure du ponton est en cours d'étude afin de se rapprocher du niveau de l'eau, voire d'en suivre le niveau.

Des travaux de remplacement du ponton fixe par un ponton mobile sont prévus au cours de 2026.

3 La stratégie

Le Port autonome de Namur fait face à six défis :

1. Inverser la tendance de raréfaction des terrains disponibles.
2. Relever la courbe d'évolution du trafic à la voie d'eau.
3. Organiser la résilience face aux questions climatiques et environnementales.
4. Répondre au Contrat de Gestion en cours et aux obligations de reporting.
5. Maintenir le cap malgré la limitation des ressources humaines au sein de son équipe.
6. Œuvrer pour la construction du futur port wallon qui regroupera l'ensemble des ports actuels.

Voici, pour chacun d'eux, la manière dont nous les avons abordés en 2025.

3.1 Inverser la tendance de raréfaction des terrains disponibles

Durée des contrats et types d'entreprises

Les contrats de concession liant le PAN à ses concessionnaires sont de longue durée (30 ans). Ils sont renouvelables deux fois, ce qui, dans le meilleur des cas, entraîne une occupation d'un terrain par une même entreprise pendant 90 années.

C'est une très bonne nouvelle pour le transport fluvial si les entreprises en place l'intègrent dans leur logistique, cela l'est moins si les terrains sont occupés par des entreprises que n'utilisent pas le transport fluvial. Par conséquent, cette situation peut être bloquante pour toute nouvelle entreprise utilisatrice du transport fluvial et désirant s'implanter le long de la voie d'eau.

Les terrains disponibles offrent une superficie inférieure à 2 hectares. Cette superficie est très souvent inférieure aux desideratas des entreprises souhaitant s'implanter.

Augmentation du portefeuille

Le PAN, en collaboration avec son Ministre de tutelle, le Service Public de Wallonie (SPW) et les autres ports wallons, est dès lors désireux d'étendre son offre de terrains industriels en mettant en place une politique d'acquisition proactive. Pour se faire, une prospection systématique des terrains disponibles ou susceptibles de l'être a été faite. De la sorte, l'identification des zones d'intérêt stratégiques permet de cibler les investissements à consentir dans les années à venir afin d'y développer des projets en synergie avec les objectifs des Villes et Communes concernées. Une « veille immobilière » fait donc partie des actions du PAN.

Aucun terrain supplémentaire n'est venu enrichir le domaine du PAN en 2025. Néanmoins une zone industrielle de grande taille a été identifiée le long de la Sambre à Auvélais (site Saint Gobain). L'acquisition et la mise en œuvre de cette zone permettrait un développement industriel et portuaire sur près de 34 ha.

Diminution du portefeuille

Des terrains sont en passe de reprise par Infrabel pour la réalisation de ponts ou de passage sous-voie en remplacement des passages à niveau existants. La superficie concernée en 2025 représente près de 2 ha.

D'autres terrains en gestion au PAN seront bientôt vendus par la Région. Cette perte se montera à plus de 3 ha.

Freins à l'acquisition et/ou à l'exploitation

Les limitations à l'acquisition ou à l'exploitation des sites portuaires peuvent émaner des causes suivantes :

- L'augmentation de la population et de l'attrait pour le positionnement de logements en bord de cours d'eau entraîne des **limitations à l'exploitation industrielle**. Cela peut se traduire par la

modification de l'affectation d'un site au plan de secteur. L'affectation initiale (industrielle) peut se voir modifiée à l'initiative de la commune en zone d'habitat (revalorisation des bords et cœurs de ville) ou en zone agricole (compensation lors de création de zones économiques). Il n'est, dès lors, plus possible d'y implanter de projet industriel, ni d'y accueillir d'entreprise utilisatrice de la voie fluviale.

De la même manière, des difficultés d'obtention des permis peuvent être vécues par les entreprises. Ainsi, outre la potentialité d'un refus d'attribution de permis, des limitations contraignantes peuvent être ajoutées au permis d'exploiter de l'entreprise qui en fera la demande auprès de la commune.

- **Difficulté d'acceptation** de projets de chargement par la population. La population craignant des nuisances potentielles. Malgré les résultats d'études (bruits, émissions, ...) et actions programmées par l'entreprise, il en ressort des difficultés potentielles pour l'obtention du permis d'exploiter.
- **Soumission au Régime Forestier** de différents terrains boisés en bord d'eau. Paradoxalement, cette classification se fait par la Région. Cette classification freine drastiquement la possibilité d'exploitation, même de terrains industriels par l'interdiction d'abattage.
- Dimension non maîtrisée liée à la délivrance des **permis d'exploiter**. Ce point est géré par l'autorité compétente qui tient en compte les projections de développement du territoire et d'affectation des terrains et d'acceptation de la population de la circonscription.
- **Ressenti des nuisances** sonores : après la période de limitation ou d'arrêt des activités imposée lors de la gestion de la crise du COVID19 et la diminution des bruits liés aux exploitations, la population a mal supporté l'augmentation de l'environnement sonore lié à la reprise des activités. Ce fait induit des difficultés d'octroi de permis d'exploiter, notamment en termes de transbordement carrier.
- **Etat du sol** : les terrains, propriétés de la Région, ne disposent pas, actuellement, d'un relevé des concentrations en éléments. Ils ne sont, à ce stade, pas caractérisés au niveau de la pollution. Cet état est un frein pour les entreprises qui souhaitent s'implanter « en terrain connu ». Complémentairement, en cas de dépassement des normes, des travaux de dépollution doivent prendre être effectués, entraînant d'importantes dépenses

Afin de gérer au mieux la mise en place des projets et d'assurer à chaque acteur (habitant, commune, entreprise), le meilleur environnement de vie et de développement, le PAN s'inscrit dans une logique de communication et de partenariat :

- avec les Villes et Communes concernées afin de trouver des solutions optimales pour tous, dans un esprit de compromis en gardant à l'œil les objectifs et les missions parfois divergentes des parties en présence ;
- avec les riverains qui reviennent vers le PAN en cas de relai de nuisance ou de questionnement. Au besoin, le PAN assure le suivi avec les responsables des concessions concernées pour revenir à une situation optimale ;
- avec le RAVeL et ses utilisateurs qui font écho aux situations délicates qu'ils peuvent rencontrer. Le PAN assure le suivi avec les responsables des concessions concernées pour revenir à une situation optimale ;
- avec tout acteur en lien avec la problématique rencontrée.

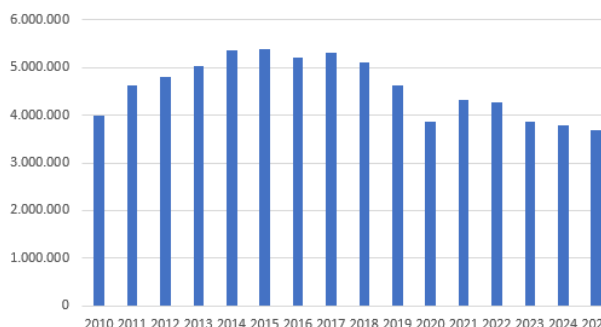
3.2 Relever la courbe d'évolution du trafic à la voie d'eau

3.2.1 Gestion des risques et adaptabilité

Pour rappel, tonnage transporté en 2025 est en diminution de 2,2 % par rapport à 2024.

Cette diminution a été ressentie au niveau de l'ensemble de la Région (-4,1%).

Comme évoqué en page 42, certaines raisons de cette diminution peuvent trouver leur source dans les imprévus et blocages de cours d'eau au sein du territoire



- L'effondrement du pont de Tamines empêchant le passage sur la Sambre du 27 novembre au 20 décembre
- La fermeture de l'écluse d'Andenne-Seilles durant trois semaines qui a fortement pénalisé la logistique fluviale de la Province
- Ou de manière indirecte, l'effondrement du pont d'Houdeng sur le F, bloquant la circulation pendant cinq mois et entraînant des itinéraires de déviations très longs.
- Ou la Cyberattaque du SPW qui a perturbé la planification logistique, la transmission des avis à la batellerie et la gestion numérique des infrastructures.

De tels incidents pouvant mettre à mal les entreprises (difficulté d'approvisionnement en matière première ou de livraison de produits), une attention particulière est portée à la **sensibilisation des entreprises à la résilience par la bonne gestion du risque**.

Aussi, il leur est demandé de réfléchir à des solutions applicables de déviation d'itinéraire, de programmation de transport ou d'utilisation de modes de fournitures/livraisons alternatifs.

3.2.2 Favoriser le transfert modal

De manière plus générale, la vision **FAST 2030²** (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal) reprend des objectifs en termes notamment, de mobilité et d'émission de GES (Gaz à Effet de Serre). Cette vision a été traduite dans la SRM³ (Stratégie Régionale de Mobilité) et plus particulièrement dans son volet « marchandises ». Ainsi, des objectifs climatiques et de rééquilibrage modal sont poursuivis. Y sont projetés, entre autres, les objectifs suivants, **réduire de -35 % toutes ses émissions de gaz à effet de serre en 2030** par rapport à 2005 et **réduire de 7 % la part modale de la route** pour le transport de marchandises au profit des transports fluvial et ferroviaire.

L'objectif avoué du PAN est toujours d'initier et d'aider à mettre en place une logistique plus éco-responsable et **d'amener à la voie d'eau des produits et matériaux habituellement transportés par route**. Une collaboration et un transfert modal de la route vers d'autres moyens de transport sont mis en place de

2

<https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/FAST%20Mobilite%20Wallonie%202030.pdf>

³ <https://mobilite.wallonie.be/files/politiques-mobilite/SRM-marchandises-2020.pdf>

manière ponctuelle pour certains et de manière pérenne pour d'autres. Bien que les habitudes de transport du passé soient toujours très présentes, les mentalités sont en train de changer petit à petit.

Lever les freins à la limitation du transport fluvial :

- **Habitudes** : l'utilisation du transport routier par les entreprises se fait parfois de manière « habituelle ». Ce transport étant peut-être utilisé de manière historique chez eux. Attraits pour les entreprises : connaissance et maîtrise d'utilisation, sa disponibilité/immédiateté dans la mise en place, livraison de porte-à-porte, de jour comme de nuit (fermeture d'une partie des écluses durant la nuit).
- **Méconnaissance** : la non-intégration du transport fluvial est parfois bloquée par une méconnaissance du domaine du transport fluvial et des possibilités offertes (rayon de livraison, stock flottant, coût, émissions CO, consommation, ...).
- **Quai disponible** : les entreprises qui souhaiteraient intégrer le transport fluvial dans leur logistique associent cette possibilité avec la possession d'un quai, d'où l'intérêt de les informer de la mise-à-disposition par les concessionnaires pour autant que les transbordements « s'imbriquent » dans leur agenda d'utilisation.
- **Confiance** : les blocages et entraves à la circulation des bateaux entraînent une frilosité quant à la poursuite des transports fluviaux. Les entreprises trouvant des solutions alternatives avec le transport routier peuvent, l'entrave fluviale annulée, poursuivre leurs livraisons par la route et ne plus revenir à la voie d'eau.

Pour forcer la courbe à revenir à sa progression positive, le PAN se profile donc comme partenaire de ses concessionnaires pour atteindre **trois objectifs** :

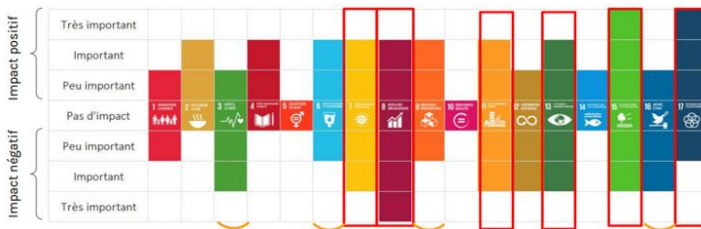
1. **Accueillir** de nouvelles entreprises utilisatrices de la voie d'eau par voie de concession sur les terrains libres. Ceci se fait par l'introduction de critères de sélections pondérés dans les appels à projets pour occupation de sites. Les critères liés au développement du transport par voie fluviale offrant un poids plus important dans la sélection du projet.
2. **Encourager** les concessionnaires à augmenter leurs quantités transbordées. Ceci se fait lors de rencontres visant à établir les matériaux, quantités et destinations pouvant potentiellement faire l'objet de report modal ; d'informer sur les aides en termes financier ou de conseil.
3. **Inciter** des entreprises concessionnaires du PAN non-utilisatrices de la voie d'eau, à l'essai, voire à la concrétisation, d'une intégration du transport par voie d'eau dans leur logistique. Ceci se fait par l'analyse de leur stock, départ/arrivée, vitesse de production ou d'utilisation, fourniture de contacts logistiques.
4. **Inciter** des entreprises implantées hors du domaine du PAN à l'intégration du transport fluvial au sein de leur logistique. Ceci se fait par la fourniture d'informations sur les possibilités offertes en termes de trajet, point de départ/arrivée, acteurs logistiques... Les sites proposés sont soit libres (autorisation à titre précaire), publics ou concédés mais dont le concessionnaire permettrait l'utilisation par un tiers en fonction des disponibilités.
5. **Œuvrer avec les entreprises pour la résilience**, en cas d'incident, pour la poursuite de l'approvisionnement ou la fourniture de produits par voie fluviale
6. **Ouvrir le cadre** : Afin d'apprendre de ses pairs et de partager les savoirs, le PAN est partenaire de **l'AIVP** (Association Internationale des Villes Portuaires) qui rassemble des acteurs portuaires dans le monde entier. Le PAN fait partie du groupe de travail sur les Villes Portuaires Fluviales.



3.3 L'apport du PAN aux questions climatiques et environnementales

Le PAN, outre les efforts menés en vue de l'augmentation du trafic fluvial, désire apporter sa pierre à l'édifice, en collaboration avec la Région, les Villes et Communes et chacun de ses concessionnaires. Des projets sont dès lors en cours ou envisagés, notamment :

- l'action dans la réalisation d'une **réhabilitation** de terrains pollués afin de les rendre accessibles pour de nouveaux développements ;
- se porter présent aux projets de **diversification** tels que, par exemple, la desserte locale de marchandise en intégrant la voie d'eau dans la boucle via la navigation à petit gabarit ou les bateaux navettes. La voie fluviale pourrait être intégrée dans les phases de regroupement de marchandises extra-muros et d'acheminement intra-muros. La couverture du last mile vers les magasins pourrait être faite par l'intermédiaire de moyen à faible émission. Pour ceci, nous vous renvoyons au projet de navigation à petit gabarit explicité au point précédent ;
- La participation au groupe de l'AIVP « Villes portuaires durables » et l'inscription au programme de cours lié qui se donnera durant le premier semestre 2026.
- La mise en application de la **feuille de route**⁴ qui reprend les actions à mener, au cours des années, dans le cadre des **Objectifs de Développement Durable (ODD)** appliqués aux domaines d'activité et d'action du PAN. Le travail menant à la rédaction et à la validation de la feuille de route a été mené grâce à un accompagnement du SPW/Développement Durable.



→ le PAN est le premier port wallon impliqué dans cette démarche

Etapes

- **Impacts PAN** → Identification des ODD
- **Enjeux de durabilité** → détermination/définition
- **Consultation des parties prenantes** (interactions)
- **Construction de la feuille de route** : objectifs, indicateurs, agenda

ODD prioritaires

- **ODD 7** – Énergie propre et d'un coût abordable
- **ODD 8** – Travail décent et croissance économique
- **ODD 11** – Villes et communautés durables
- **ODD 13** – Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques
- **ODD 15** – Vie terrestre
- **ODD 17** – Partenariats pour les réalisations des objectifs

ODD importants

- **ODD 3** – Bonne santé et bien-être
- **ODD 6** – Eau propre et assainissement
- **ODD 9** – Industrie, innovation et infrastructure
- **ODD 12** – Production et consommation responsables
- **ODD 16** – Paix, justice et institutions efficaces

⁴ https://www.portnamur.be/images/PAN_Feuille_de_route_ODD_-_version_finale.pdf

3.4 Le Contrat de Gestion et les obligations de reporting

Le contrat de gestion appliqué couvrait la période 2015-2019.

Sans renouvellement, son application a été prolongée.

En 2024, suite aux élections, la compétence de la Mobilité a été transférée du Ministre Henry au Ministre Desquesnes. La définition d'une vision wallonne par le nouveau gouvernement a été initiée en 2024. Elle mènera à l'officialisation de la DPR (Déclaration de Politique Régionale) et à la définition d'objectifs stratégiques qui seront repris dans le futur contrat de Gestion.

Au cours de 2025, le Ministre a rencontré les Présidents et Directeurs des Ports afin de bien prendre la mesure des obligations, freins, attentes et objectifs des Ports wallons. Il prévoit les premiers travaux en lien avec la réforme des ports et la constitution d'un port wallon unique à partir de 2026.

3.5 La limitation des ressources humaines au sein de son équipe.

Ressources humaines

L'année 2024 a vu de gros chamboulements au sein de l'équipe de gestion.

Le directeur, Monsieur de Paul (1 ETP), a quitté ses fonctions au 31 décembre 2023. Il a été remplacé au pied levé par Madame Ann-Françoise Wiame qui fut nommée Directrice a.i.

À ce jour, le poste laissé vacant par Madame Wiame (0,8 ETP) n'a pas été remplacé. Elle assure donc ses missions antérieures et les nouvelles missions qui lui ont été confiées (total : 1,8 ETP) → déficit de 0.8 ETP non comblé.

Analyse organisationnelle et support par le BEP

Suite aux grands chamboulements subis par le PAN, il fut décidé de charger le BEP (Bureau Economique de la Province) de réaliser une étude organisationnelle du PAN et de produire un rapport reprenant ses recommandations.



Sur base des recommandations, de nombreuses améliorations ont été concrétisées en 2025. Les domaines suivants sont concernés : support à la gestion comptable et financière, avis juridiques, révision des statuts et ROI, ...

Comptabilité

Afin de répondre aux normes imposées par le décret WBFIN et de permettre une meilleure gestion des biens tout en assurant une sécurité accrue dans les validations des commandes, factures et paiements, le logiciel ADFINITY a été implanté au sein du PAN. Sa mise en place, initiée en 2023, s'est poursuivie tout au long de 2024. En effet, divers problèmes d'adaptation au domaine particulier du PAN ont dû être réalisés.

Faisant suite à l'étude organisationnelle évoquée ci-avant, à la lecture des recommandations formulées, au vu des nombreuses obligations imposées par le total respect du décret WBFIN, de l'utilisation optimale du logiciel et de la production d'une comptabilité sans failles, il fut décidé de confier la gestion comptable au BEP à partir de l'exercice 2025. Les missions confiées sont la gestion de la comptabilité, la gestion des formalités fiscales et des analyses, le suivi de l'évolution de procédures financières et des outils de gestion, la gestion du plan prévisionnel et de trésorerie. Cette reprise a été effective au 25 janvier 2025.

4 Les travaux

4.1 Travaux subsidiés par le SPW

Réfection de certains platelages des pontons et des catways du port d'Amée

Il s'agit de travaux de maintenance des infrastructures de tourisme fluvial. Les études ont été finalisées en 2024 et les travaux devant être réalisés en dehors de la saison touristique.



4.2 Travaux non subsidiés

Durant 2025, quelques travaux non subsidiés ont été réalisés. Il s'agissait principalement de travaux d'aménagement et de remise en état relatifs aux bâtiments remis en gestion au PAN par le SPW ou propriétés du PAN.

Exemples :

- Gestion de dossiers liés aux dépôts de déchets
- Travaux sur bâtiments (Maison de Heer Agimont), bâtiments Meuse et Sambre, sécurisation de l'arsenal de Tamines, toiture plage d'Amée, remplacement de la porte de garage du hall Panistar, ...
- Gestion des gens du voyage avec une vue sur la sécurisation du site
- Pose de barrières

4.3 Projets en cours et marchés à l'étude en 2025

Aménagement de diverses zones portuaires 26 - 27

Il s'agit d'un marché récurrent d'entretien des zones remises en concession par le Port.

Etude pour la création d'un nouveau point de chargement en Haute-Meuse

Ce point de chargement pourrait attirer de nouveaux transbordements

Projet FEDER 2021-2027 – Sclaigneaux



Rénovation énergétique de deux halls industriels en zone portuaire de Sclaigneaux et réhabilitation du site (2,15 ha).

Avenir du bâtiment de la Plage d'Amée



L'occupant du bâtiment d'Amée, le restaurant « La Plage d'Amée », termine sa concession au terme de 2025. Afin de trouver la meilleure utilisation du site et de déterminer les coûts liés à la réfection de la structure et à l'adaptation au type d'activité liée, une étude est menée en collaboration avec le BEP.

Projet de Réfection de la Maison des Jeunes d'Enhaive



Le Port gère une maison dans la zone de Basse-Enhaive, qui n'est pas dédiée au transport fluvial au vu de sa situation en pleine agglomération de Jambes. Cette maison est concédée à la Ville de Namur qui y a installé, depuis de nombreuses années, sa maison des jeunes.

La maison devenant vétuste et étant peu performante énergétiquement, la Ville de Namur souhaite procéder à des travaux d'engergure pour en assurer la pérennité. Le Port autonome, partenaire de ce projet, envisage de financer les travaux nécessaires pour stabiliser la structure du bâtiment. Les études sont réalisées par le Bureau d'Etudes Bâtiment de la Ville et devraient se dérouler durant les années 2025 et 2026 (permis), et déboucher sur la passation de marchés de travaux en 2027.

Plaisance



Réfection des platelages des pontons et des catways du port d'Amée.

Maintien des borniers et entretien des sites.

Etude pour le remplacement d'un ponton fixe par un ponton flottant au port de Lives-sur-Meuse

Gestion domaniale

Mesurage précis du domaine du PAN par le géomètre en interne lors de nouvelle concession. Intégration des données dans un programme à l'échelle de la Wallonie (les terrains remis en gestion sont propriété du SPW).

5 Environnement

Les questions environnementales prennent une part importante dans les activités gérées par le PAN. Cet aspect se retrouve dans les préoccupations suivantes :

- **La réhabilitation** de sites d'activités économiques désaffectés en vue de leur occupation par des projets industriels et/ou économiques. Cette réhabilitation tient compte des demandes énoncées par le DNF (Département de la Nature et des Forêts), (aménagement de mares, zone tampon, ...) ;
- **La médiation** et l'encouragement à la communication entre les entreprises, les riverains et les autorités : les activités sur les zones portuaires peuvent, selon les cas et/ou les sensibilités, être source de nuisances pour les populations riveraines (passage de poids lourds, émission ou soulèvement de poussières, de déchets de production, bruit, ...) ;
- **L'intégration** paysagère des zones portuaires, notamment des quais de chargement dans des sites protégés (vallée de la Haute Meuse) ou proches de zones habitées ;
- **L'entretien** et la maintenance des terrains par la gestion des déchets illicites, ménagers ou dangereux d'origine clandestine ;
- **La sensibilisation des entreprises** et la prévention concernant les rejets de polluants dans l'atmosphère et dans l'eau liés aux activités qui se déroulent sur les aires gérées par le PAN ;
- **La sensibilisation aux plaisanciers** pour une gestion raisonnée de l'énergie, eau et déchets.

Tant le développement de nouveaux projets que la gestion courante des terrains, qu'ils soient libres ou occupés, ou l'entretien des bâtiments nécessitent la prise en compte des préoccupations énoncées ci-dessus.

Ainsi, outre les missions qui peuvent être qualifiées de courantes, les actions suivantes ont été menées au cours de l'année 2025 :

- Entretien et débroussaillage adapté de diverses parcelles libres et zones non concédables ;
- Gestion des sites libres et en attente d'occupation en vue d'un accueil de la petite faune (fauchage très tardif) ;
- Représentation du PAN dans les Conseils d'Administration des Contrats de Rivière « Sambre et Affluents » et « Haute-Meuse » ;
- Nettoyage de zones de dépôts illicites, déchets ménagers et dangereux ;
- Suivi vers les concessionnaires des informations et formations relatives à l'environnement.



6 Evènement et formations

5-7 mars 2025 – GT Villes portuaires fluviales AIVP - Séville



Thème : Villes, ports et fleuves : répondre aux défis mondiaux par des solutions locales.

Objectif du PAN : rencontrer d'autres ports, échanger les contacts, partager les problématiques et solutions, intégrer les activités au sein de l'existant (zones urbanisées, cohabitation avec les habitants, ...), découvrir l'application des notions au cas du port de Séville.

Sujets abordés :

- La régénération urbaine le long des fleuves.
- Usages et activités sur l'eau. Usages partagés et gouvernance.
- Economie circulaire et projets de régénération environnementale dans les zones portuaires des villes fluviales.

Le PAN a participé à cette édition en présentant ses actions en termes de communication et de gestion et à la diminution des problèmes liés à la présence du PAN au sein de zones urbanisées ou traversées par les habitants.

10 juin 2025 - Petit déjeuner du transport fluvial #3



La troisième édition des Petits-déjeuners du transport fluvial (PDTF#3) s'est tenue le 10 juin 2025 au BEP-Environnement qui utilise un point de chargement des déchets ménagers vers la voie d'eau.

Cette édition était organisée par le PAN, le BEP, la Commune de Sambreville et l'ADL de Sambreville.

Les objectifs de cet évènement étaient :

- La rencontre des entreprises actives quelle que soit leur implantation (BEP, PAN, privés)
- L'information des entreprises non-utilisatrices de la voie d'eau, voire non conscientes de ce mode de transport, de la potentialité et des avantages que peut apporter l'introduction de ce mode de transport dans leur logistique.
Mais aussi l'information des entreprises déjà utilisatrices de la voie d'eau des opportunités complémentaires à leur situation (accueil de transbordements extérieurs).
- L'information sur les aides liées au développement du transport par voie d'eau (Logistics in Wallonia).
- La concrétisation du propos par le retour d'expérience du BEP-environnement suivi de la visite d'une entreprise active dans le transport fluvial (SCAM) et la découverte d'un chargement.

28 mai 2025 – Formation des administrateurs - Centre Perex



Dans le cadre de la formation des administrateurs, une visite du Centre Perex a été organisée. Monsieur Blerot, après avoir présenté les missions et le fonctionnement du centre, a mené la visite des locaux d'exploitation et de surveillance des réseaux routiers et fluviaux ainsi que sur la téléconduite des écluses.

20 août 2025 – Visite du Ministre Desquesnes – Lhoist



Le 20 août dernier, le Ministre Desquesnes a rencontré le PAN.

Des acteurs proches, tels que le SPW et le BEP ou des membres de l'équipe de gestion étaient présents.

L'accueil s'est fait dans les installations des Dolomies de Marche-les-Dames (Lhoist), premier transporteur fluvial pour le PAN (1,5 Mt/an).

Afin de donner une vision concrète du transport fluvial, tel qu'il est vécu par les utilisateurs, la parole fut donnée au concessionnaire. Le retour d'expérience fit apparaître des dimensions non perçues en tant que Port au Ministre responsable de ces compétences.

Le PAN s'appliqua ensuite à présenter la structure, ses interactions, ses enjeux, mais aussi ses points d'attention ou de craintes. Des pistes de solutions furent proposées.

La visite s'acheva sur la découverte des quais et d'un bateau en chargement. La vision sur site de ces opérations permis de concrétiser une bonne partie des points évoqués.

Le Ministre s'est montré à l'écoute et intéressé par les sujets évoqués et les pistes de solution proposées. Il a relevé la grande similitude en termes de points d'attention et de questionnement que présentent les quatre ports wallons. Fort de donner une vision plus globale visant à l'homogénéité, au positionnement et au rayonnement, le Ministre travaille avec son équipe sur une note d'orientation relative à la constitution d'un nouveau mode de fonctionnement qui respecterait les caractéristiques propres à chaque bassin.

7 Priorités pour 2026...

Réforme des Ports wallons

Une volonté de réforme totale des ports par le remplacement des 4 ports fluviaux par une structure unique a été lancée par le Ministre Desquesnes. Les travaux sont en cours. L'objectif de création de la nouvelle structure est programmé au début 2027, l'ensemble des ports devant être dissous en début 2028.

Amélioration de la gestion

Application des recommandations du BEP reprises dans son rapport en vue d'une amélioration du process interne (compta, gestion générale, projets, visibilité, détermination précise du domaine).

Développement durable

Participation au programme de cours « Villes portuaires durables » et au groupe de travail « Villes portuaires fluviales » de l'AIVP et aux séances de Logistics in Wallonia.

Intégration des Objectifs de Développement Durable (ODD) par la concrétisation d'actions reprises dans la feuille de route.

Efficacité

Amélioration et entretien des zones portuaires et des ports de plaisance.

Réactivité auprès de nos concessionnaires et de tout candidat au transport fluvial.

Projets et travaux

Détermination des projets d'avenir et des travaux liés sur différentes zones (Plage d'Amée, Maison des Jeunes d'Enhaive, maison éclésièrre de Malonne, site Meuse et Sambre) et résolution de problèmes liés.

Développement du transport fluvial

Analyse et proposition de solutions dans le cadre du développement du transport fluvial en améliorant la venue à la voie d'eau d'entreprises qui ne sont pas voisines d'une voie navigable en leur permettant l'accès via une concession déjà occupée (le concessionnaire permettrait le transbordement dans la limite de l'occupation du quai en concession) ou des entreprises qui n'utilisent pas le transport fluvial dans leur logistique.

Ce travail sera réalisé par un étudiant en logistique de l'HELHa : état des lieux, analyse de l'existant, proposition de solutions, application sur une zone portuaire (zone hub/stockage/transbordement), analyse des possibilités de transport de pièces indivisibles (alternative au transport exceptionnel), participation aux « Petits déjeuners du Transport Fluvial #3 » (présentation, sensibilisation, étude de cas et aide à la mise en place du transport fluvial en l'intégrant dans leur chaîne logistique).

Optimalisation de l'occupation du domaine

Sélection et accueil de nouvelles entreprises utilisatrices du transport fluvial sur les zones actuellement libres et ce, par appel à projet menant à la sélection du meilleur candidat.

Etat et développement du domaine

Détermination précise du domaine du PAN par le géomètre en interne. Intégration des données dans un programme à l'échelle de la Wallonie (les terrains remis en gestion sont propriétés du SPW).

Objectif d'acquisition d'un terrain de plus de 30 ha pour le développement d'activités et l'augmentation du transport par voie fluviale.

Volonté d'acquisition d'un terrain et remise en gestion d'un second en zone portuaire de Tamines. Déplacement de la conduite FLUXYS et réhabilitation du site (SPAQuE) en vue du développement d'une activité portuaire sur un terrain de 2 ha.

8 Le bilan financier

8.1 Bilan 2025

Les **actifs immobilisés** ont diminué de 7 % soit de 966.312,24 € (13.618.109,55 € contre 14.584.421,79 € fin 2024 et 15.362.593,20 € fin 2023).

Les investissements de l'exercice se sont totalisés à 90.695,96 € et les amortissements de l'exercice se sont totalisés à .017.767,45 €.

Les **actifs circulants** diminuent de 2 %, soit 141.065,7 € (5.735.373,31 € contre 5.876.439,01 € fin 2024 et 6.064.901,36 € fin 2023). Cette baisse s'explique principalement par la diminution des créances à plus d'un an (liées aux emprunts subsidiés) Ces dernières ont diminué de 186.390,53 €.

Capitaux propres (14.337.823,50 contre 14.925.679,72 € fin 2024 et 15.960.179,17 € fin 2023).

- Le capital se compose du capital souscrit pour un montant de 1.338.625,03 € diminué du capital non-appelé à hauteur de 870.106,27 €.
- La réserve spéciale de 1.200.000 € est identique à l'exercice clôturé au 31/12/2024.
- Le bénéfice reporté se totalise à 1.820.750,42 € soit une baisse de -164.145,79 € correspondant à la perte de l'exercice 2025.
- Les subsides d'investissement : 11.135.782,65 € contre 11.600.556,34 € fin 2024 et 12.435.628,06 € fin 2023.

Les **provisions pour risques et charges** se montent à 770.000 € contre 813.224,48 € en 2024 et 584.500 € en 2023).

Les **dettes** se totalisent à 4.245.659,36 € contre 4.721.956,59 € en 2024. Elles ont diminué de 11 % par rapport à 2024.

Bilan	2025	2024	Δ (en%)
Actifs immobilisés	13 618 109,55	14 584 421,79	-7%
Frais d'établissement	0,00	0,00	
Immobilisations incorporelles	332 063,08	405 899,47	-18%
Immobilisations corporelles	13 286 046,47	14 178 522,32	-6%
Immobilisations financières	0,00	0,00	
Actifs circulants	5 735 373,31	5 876 436,01	-2%
Créances à plus d'un an	1 259 652,69	1 398 986,43	-10%
Stocks	0,00	0,00	
Créances à un an au plus	2 697 563,18	2 673 383,86	1%
Placements de trésorerie	1 400 000,00	0,00	
Valeurs disponibles	355 898,63	1 758 499,06	-80%
Comptes de régularisation	22 260,81	45 566,66	-51%
Masse Bilantaire	19 353 482,86	20 460 857,80	-5%
Capitaux Propres	14 337 823,50	14 925 679,72	-4%
Capital	468 518,76	468 518,76	0%
Réserves	1 200 000,00	1 200 000,00	0%
Résultats reportés	1 820 750,42	1 656 604,82	10%
Subsides	10 848 554,32	11 600 556,34	-6%
Provisions	770 000,00	813 224,48	
Dettes	4 245 659,36	4 721 956,59	-10%
Dettes > 1 an	2 243 400,21	2 545 944,13	-12%
Dettes < 1 an	1 687 378,97	1 843 298,79	-8%
Comptes de régularisation	314 882,18	332 713,67	-5%

8.2 Compte de résultats

Le PAN présente, au terme de l'exercice 2025, une perte d'exploitation de -586.704,58 contre -1.030.170,89 € en 2024 et -1.386.192,15 € en 2023.

Cette diminution de la perte s'explique principalement par une très forte baisse des charges d'exploitation (-523.235 €) qui provient de la baisse des provisions (constitution de 229 k€ en 2024 contre une reprise de 43 k€ en 2025) et des réductions de valeur sur créances commerciales (-157.128 €). Les autres charges sont également en baisse de 94.331 € (baisse des moins-values sur créances commerciales de l'ordre de 62 k€).

Le **chiffre d'affaires** est en hausse de 3 % soit de +233.307,34 €, soit de +36.639,74 €. Cette hausse s'explique principalement par l'indexation des tarifs

Le **résultat financier** de 2025 est positif à hauteur de 750.850,37 € contre 845.743,16 € en 2024 et 817.679,12 € en 2023. Il s'agit essentiellement des amortissements des subsides en capital (750.471,77 €). On retrouve également des produits financiers pour les emprunts garantis par la Région Wallonne pour 48.042,55 €. S'ajoutent à cela les intérêts sur les placements de trésorerie pour 17.641,24 €.

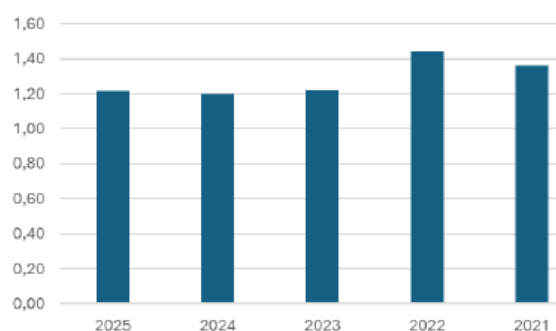
Le **cash-flow** s'élève à 439.750,77 € en 2025 contre 479.339,06 € en 2024. Il diminue donc de 39.588,29 € soit de -8% et reste largement positif.

Enfin, l'exercice 2025 se clôture par un bénéfice de 164.145,79 € contre une perte de -199.427,73 € pour 2024.

Compte de résultats	2025	2024	Δ (en%)
Produits d'exploitation	1 494 778,06	1 559 546,91	-4%
Chiffres d'affaires	1 378 901,97	1 342 282,23	3%
Cotisations, dons, legs et subsides			
Autres produits d'exploitation	65 843,36	86 255,39	-24%
Autres produits d'exploitation non récurrent	50 032,73	131 029,29	
Charges d'exploitation	2 081 482,64	2 604 717,80	-20,09%
Approvisionnements et fournitures			
Services et fournitures diverses	418 037,14	440 203,76	-5%
Rémunérations et charges sociales	537 269,14	478 249,63	12%
Amortissements	1 017 767,45	1 092 027,46	-7%
Réduction de valeur	51 533,78	208 662,63	-75%
Provisions pour risques et charges	- 43 224,48	228 724,48	-119%
Autres charges	62 518,46	156 849,84	-60%
Autres charges d'exploitation non récurrentes	37 581,15	-	
Bénéfice d'exploitation	- 586 704,58	- 1 045 170,89	-44%
E.B.E	439 372,17	484 243,68	-9%
Produits financiers	816 155,59	934 582,99	-13%
Charges financières	65 305,22	88 839,83	-26%
Résultat courant	164 145,79	- 199 427,73	-182%
Impôt	-	-	
Charge fiscale estimée	-	-	
Supplément d'impôt	-	-	
Régularisation d'impôt estimée	-	-	
Cash-Flow	439 750,77	479 339,06	-8%
Amortissements	1 017 767,45	1 092 027,46	-7%
Moins-values sur réalisation d'actifs immobilisés		-	
Réduction de valeur	51 533,78	208 662,63	-75%
Provisions pour risques et charges	-43 224,48	228 724,48	
Amortissements des subsides en capital	-750 471,77	-850 647,78	-12%
Résultat de l'exercice	164 145,79	- 199 427,73	-182%

8.3 Ratios financiers – analyse sur 5 années

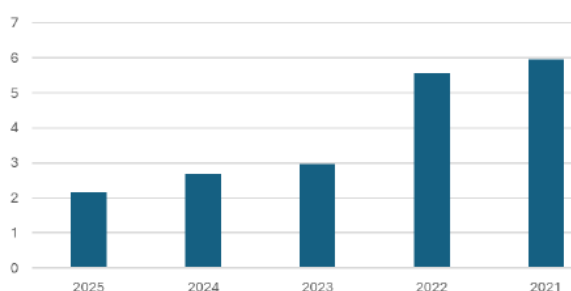
8.3.1 Trésorerie



Ce ratio mesure la part des investissements à long terme qui sont financés par des capitaux à long terme.

Un ratio inférieur à 1 signifie que le fonds de roulement net est négatif. Une partie des immobilisations de long terme est donc financée par des dettes à court terme.

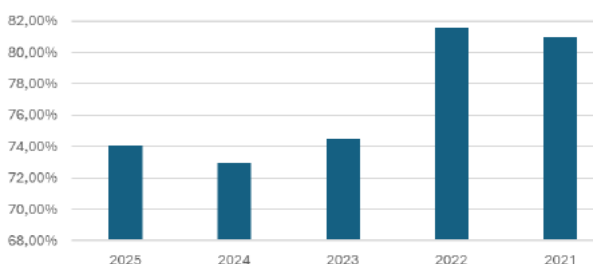
8.3.2 Liquidité au sens large



Ce ratio mesure la capacité de l'entreprise à faire face à ses engagements à court terme. Il permet, dès lors, d'évaluer le degré de liquidité de l'entreprise.

Un ratio supérieur ou égal à 1 implique un fonds de roulement positif ou nul et donc l'équilibre financier de l'association.

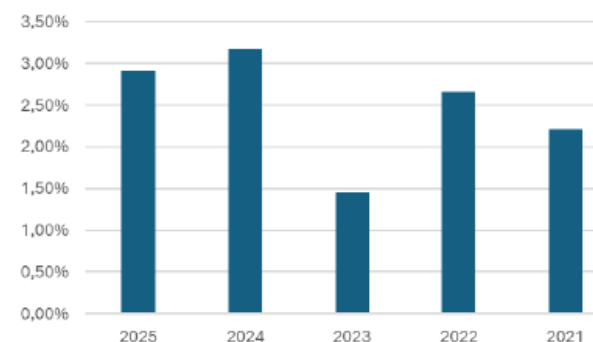
8.3.3 Solvabilité



Ce ratio est indicateur de l'autonomie financière de l'association.

Un ratio élevé indique une indépendance supérieure de l'association envers les fonds de tiers. La norme généralement admise est un ratio de solvabilité de l'ordre d'un tiers.

8.3.4 Rentabilité des fonds propres



Du point de vue des membres, la rentabilité du fonds social est plus importante que la rentabilité de l'actif total, car elle constitue la mesure finale de la rentabilité du total des « réserves » (fonds propres « investi »), après déduction des charges financières des fonds de tiers.

De manière générale, un ratio élevé témoigne d'une bonne rentabilité.

8.4 Rapport de rémunération

Informations générales

Nom de l'organisme :	Port autonome de Namur
Nature juridique :	UAP de type 2
Références légales :	- Loi du 20 juin 1978 portant création du Port autonome de Namur - Contrat de gestion entre le Gouvernement wallon et le Port Autonome de Namur du 21 janvier 2015
Ministre de tutelle :	M. François DESQUESNES
Période de reporting :	2025

Informations relatives aux administrateurs publics

Informations relatives aux mandats et à la rémunération

Suite aux élections, les membres du Conseil d'Administration, du Bureau Exécutif et du Comité d'Audit ont changé au mois de septembre 2025.

Règles générales relatives à la rémunération des administrateurs publics

Président : jeton de présence payé mensuellement.

Administrateurs et vice-président : jeton de présence.

Informations relatives à la répartition des genres

Administrateur de janvier à août 2025 inclus

Membres de l'organe de gestion	Femmes	Hommes	Total
- dont Administrateurs publics (1)	11	17	28
- dont Administrateurs non publics	0	0	0

La distribution par genre des membres du Conseil d'Administration est de 11 femmes et de 17 hommes. Les chiffres indiqués reprennent les Administrateurs effectifs et suppléants.

Les Administrateurs étant nommés par la Région, la Province de Namur, le BEP et les Villes et Communes, le PAN n'a aucune influence sur leur désignation et donc, sur la répartition des genres

Administrateurs de septembre à décembre 2025

Membres de l'organe de gestion	Femmes	Hommes	Total
- dont Administrateurs publics (1)	10	18	28
- dont Administrateurs non publics	0	0	0

La distribution par genre des membres du Conseil d'Administration est de 10 femmes et de 18 hommes. Les chiffres indiqués reprennent les Administrateurs effectifs et suppléants.

Les Administrateurs étant nommés par la Région, la Province de Namur, le BEP et les Villes et Communes, le PAN n'a aucune influence sur leur désignation et donc, sur la répartition des genres

Informations relatives à la participation aux réunions

De janvier à août 2025 inclus

Membres de l'organe de gestion	Organe de gestion Conseil d'Administration (4 réunions)	Autre organe décisionnel Bureau Exécutif (3 réunions)	Autre organe préparatoire Comité d'Audit (2 réunions)	Réunion du BEP avec des Membres du Bureau Exécutif et Comité d'Audit (2 réunions)
Président M. Martin	4/4	3/3		2/2
Vice-Président Adm. effectif M. Bruyr	0/4	3/3		1/2
Adm. effectif M. De Pauw	4/4		2/2	1/2
Adm. effectif M. Auspert	3/4	3/3		1/2
Adm. effectif Mme Balfroid	4/4			
Adm. effectif M. Fadeur	3/4			
Adm. effectif M. Van Espen	4/4			
Adm. effectif Mme Mouget	1/4		0/2	
Adm. effectif M. Eeckhout	4/4			
Adm. effectif M. Eerdeken	0/4			
Adm. effectif Mme Grégoire	0/4			
Adm. suppléante, Mme Quevrin	4/4			
Adm. effectif Mme Nelis	2/4		2/2	2/2
Adm. effectif M. Boca	3/4			
Adm. effectif M. Gérard	4/4			

De septembre à décembre 2025

Membres de l'organe de gestion	Organe de gestion Conseil d'Administration (4 réunions)	Autre organe décisionnel Bureau Exécutif (3 réunions)	Autre organe préparatoire Comité d'Audit (1 réunions)
Président M. Van Espen	4/4	3/3	
Vice-Président Adm. effectif M. Auspert	4/4	3/3	
Adm. effectif M. Gérard	4/4		1/1
Adm. effectif Mme Déom	4/4		
Adm. effectif M. Martin	3/4	3/3	
Adm. effectif Mme Cruspin	4/4		1/1
Adm. effectif M. Bordon	3/4		
Adm. effectif Mme Dieudonné Olivier	4/4		
Adm. effectif M. Eeckhout	3/4		
Adm. suppléant de M. Eeckhout, Mme Hambenne	1/4		
Adm. effectif Mme Romainville	4/4		
Adm. effectif M. Sampaoli	2/4		
Adm. effectif Mme Herbiet	3/4		1/1
Adm. effectif M. Mouton	4/4		
Adm. effectif M. Piette	4/4		

9 Focus on ... les bateliers

Un tout grand merci aux bateliers sans qui tous les tonnages réalisés au cours de l'année 2025 n'auraient pu transiter par la voie d'eau lors des 2.371 voyages de leurs bateaux, soit 155 de plus qu'en 2024 (2.216).

Et le bateau qui a œuvré le plus souvent pour le PAN est le **Daytona**, avec 176 trajets effectués à partir du site de Marche-les-Dames-Lhoist vers Hermalle. Il est suivi de près par le **Makimbo** (169 trajets à partir du quai de Marche-les-Dames-Lhoist vers Hermalle) et par le **Vita Nova** (120 trajets à partir du quai de Maizeret-Holcim vers Liège).



L'Avarus au départ de Lustin
Photo : Ann-Françoise Wiame

Les produits et marchandises qui ont été transportés par voie d'eau à partir ou vers nos zones portuaires au cours des dernières années l'ont été dans le ventre de ces bateaux.

AB Alio, Acheloos, Adélaïde, Adelante, Adeline, Adimar, Admiralen Gracht, Adriana, Adriana Maria, Advendo, Adventum, Adymar, Alabama, Alaska, Albertanto, Alberto, Alborando, Alblasserwaard, Alcor, Alfa Mea, Algo, Alita, Allegonda, Allegria, Alm, Altero, Amandus, Amare, Amarige, Amato, Amazone, Ambition, Amiratio, Amistade, Amicitia, Amore, Amphiro, Amthyste, Amy, Ancis(s), Ancolia, Andromedia, Animo, Anita, Anjo, Ankerpoort, Anna, Anora, Antalya, Antares, Antisana Antverpia(s), Apollo, Archimedes, Arianne, Ariel, Armiratio, Arta, Aruba, Arwen, Aspasia, Asperdam, Atlanta, Attack, Audax, Aurore, Avalona, Avarus, Avary, Avatar, Ave Maria, Avelie, Avengers, Aviso, Avondster, Avontuur, Axioma, Azimut ;

Baby Hercule, Baco, Balandtine, Banco 5, Banzai, Baraka, Barendsz, Bastiaan, Basimento, Battenoord, Beaufort, Bellini, Belladonia, Bellini, Belvona, Beneficio, Bentley, Berian, Beverdam, Big Dil, Bjorn, Black Rose, Blue, Boadicea, Bombay, Bona fide, Bonaire, Bonanza(s), Bonito, Bontekoe, Boost, Borelli, Borneo, Breeze, Bremanger, Breydel, Brigitte B, Broomstick, Brutus, Buijswater, Bully ;

Caelijn, Calidris, Calisthea, Canon, Caritas, Cascade, Castellum, Catania, Catharina, Cedars, Centaure, Cervantes, Challenger, Cheeta, Cheyenne, Chila, Chris Mi, Colimetals, Commando, Commeare, Con Amore, Con Zelo, Conan, Confiant, Confinde, , Communitas, Confidence, Contessa, Corsica, Corso, Cortina, Cotrans, Crocodile, Cuba, Cupido, Cursor, Cyrano;

Dabricy, Daily, Daniela, Danique F, Daya, Daytona, Db Brugge, DB Maasam, DC Mosa(s), De Dubbel, Dego, De Graveland, Dei voluntas, Denver, Denzo, Deo volente, Desana, Desejo, Desidero, Destinatie Deviant, Diablo, Dianthus, Discovery, Disponible, Distinta, Diva Romy, Dominic, Donata, Dorado, Dova Romi, Drakar, Dragonfly, Dream Boat, Driving Expedition, Dubbel, Duabo, Dune, Durance, Duvo, DX Xarina, Dymphna, Dythar ;

Earthquake, Eglantiergracht, Elba, Elistha, Elysium, Embargo, Emerald, Emma Sophia, Enclave, Endurance, Equinox, Equitable, Erasmus, Escalada, Esmée, Esperanza, Espero, Esther Esto Fidelis, Evolutie, Exaudi, Expérience ;

Falaise, Falkland, Faraday, Farmsum, Fatamorgana, Fenix, Festine Vere, Fide Deo, Fides, Fiducie, Figaro, Fighter, Flipper, Florence, Fluvial, Fluvius, Follow Me, Fortuna, Forza, Franca, Francisca, Frank Dieter, Furious, Futura ;

Gambler, Ganzestad, Geja, Geronimus, Ginard, Gisèle, Glissando, Godefrieda, Gouwediep, Grace de Dieu, Grato, Graveland, Gravendeel, Gravenhage, Gravenland, Gravenmoer, Gravenpolder, Gravenvoeren, Gravenwezel, Gravenzande, Grebbe, Grenada, Grey, Guna, Gwendolina ;

Hamarita, Harja, Harmonie, Harmony, Hasta la Vista, Harley Rose, Havemo, Hellboy, Hendrik D, Hendrika, Henosa, Hoekschewaard, Hilber, Hiroshima, Hsila, Hoekse Waard, Humadivi, Hydra ;

Ibiza, Iduna, Ijssele, Ijsvogel, Immanuel, Inconstant, Initia, Inspe, Inssomnia, Inversa, Invictus, Inti, Isajyah, Ismar, Isola d'Ichia ;

Jack Daw, Jaldise, Jamaica, Janna, Jasmin, Java, Je-pa, Jericho, Jeymee, Johanna, Johannes, Jolien, Josephina, Jules Verne Juliska ;

Kansas City, Kappa, Karel Doorman, Kedia, Kedys, Kenavo, Kereon, Kevin, Kinevy, Kontiki, Krabbenkreek, Krammer, Kreta ;

La Cabana, La Fosca, La matanza, Laco 10, Labora, Laborieux, Lady Night, Laetitia, Lagune, Laus Deo, Lansingh, Lavorando, Leanora, Lejoma, Leidsegracht, Lente, Let's Go, Leonore, Levante, Li Rondia, Lindanja, Lisbeth, Lijnbaansgracht, Linqenda, Livarda, Livia, Loana Calista, Loco, Loma, Lootest, Lotus, Lucca, Luctor, Lutin ;

Maasdam, Markant, Maasbommel, Maasbracht, Maasbree, Maasdam, Maasdijk, Maashees, Maasland, Maasluis, Maaspoort, Maasrunner, Macte Animo, Magdalena Makimbo, Mallorca, Malta, Manacor, Manau Kea, Manhattan, Manoa Kea, Manthanique, Manu Forti, Manus, Maravilla, Marcari, Marcari, Mardicus, Maria(s), Marianna, Marina, Marjolein, Marlies, Martclino, Martina, Matanoia, Mauna Kea, Maya, Meandro, Mededinger, Mentor, Mercure, Merenzo, Meribel, Mi Vida, Miamaux, Miami, Mira Auratus, Mira Deliziosa, Miraage, Misonda, Mistral, Mi-Vida, Mohican, Mojo, Monico, Monitor, Monton, Moonraker, Mordicus, Morea, Moreda, Mosa(s), MS Acheloos, MS Arta, MS Avalona, MS Beaufort, MS Bellini, MS Dorine, MS Dythar, MS Eliano, MS Emmanuel, MS Fides, MG Geronimus, MS Graveland, MS Jaldis SE, MS Lindanja, MS Marcari, MS Marjolein, MS Misonda, MS notec, MS Playboy, MS Poseidon, MS Pro Veritate, MS Res Nova, MS Riva, MS Roos, MS Rotiri, MS Schelde, MS Styx, MS VeraMustang, Mylla ;

Nancy, Natacha, Natal, Nassau, Nausicaa, Nautica, Nautiek, Navatrans, Navin, Nebraska, Nomandis, Nordica, Notec, Nova, Nova Cura, Novalis, Novatie, Nowen, Nueva Vida ;

Obduro, Octopus, Odin, Olako, Oleander, Oli-Chris, Onus, Optanda Nobis, Ora, Orange, Oranje, Oreade, Organza, Orient, Orion, Ortelius, Ottimista, Outsider, Oxbow ;

Panda, Pandora, Panta Rhei, Papillon, Pat-Vero, Paul Delvaux, Pegase, Pegasus, Pelaroo, Pelikaan, Penhoet, Pink, Petite Fleur, Pink, Playboy, Polderdam, Pole Nord, Porto Bello, Poseidon, Primera, Pro Rata, Pro Veritate, Provocatio, Pur Sang ;

Qudajo, Quinto, Quo Vadis ;

Ranger, Rapide, Ravenna, Raypa, Red, Redoutable, Regenboog, RES Nova, Residence, Revenge, Rijnaarde(s), Rik, Rio Grande, Rio I, Rita, Riverdrone(s), Rodeur, Rodort, Roma, Romania, Romanos, Ronaly, Roos, Rosalie, Rottiri, Rotterdam (s) Rozengracht, Rudan D, Rumandy, Rustica ;

Saba, Sabbia, Saffier, Safira, Sagrada, Sainte Rita, Saketa, Salutaire, Samarinda, Samaritain, Sammi, Samoa, Samoon, Sanne Anouk, Sara, Saratoga, Sayonara, Scaldis, Scheldepoort, Schippersgracht, Schvuyt, Seinpost, Sejona, Sela, Selonia, Senna, Sentinela, Seolto, Serena, Serenitas, Serva, Sequana, Shanna, Sibila, Siguenza, Silencio, Ski, Skyfall, Sofie, Solare, Solist, Sonja, Spera, Spes Salutis, Spiegelgrach, tSt Just, Spontaan, Star Flyer, Steendam, Steijn, Stentor, Stevila, Stontaan, Storm, Sterilizia, Stuivezand, Subito, Sublime, Suburban, Suena, Sumatra, Sunaste, Sunshine, Suspens, Swette ;

Tabigha, Taro, Tatiana, Tempico, Tempore, Tenax, Tha An(s), Tercofin 1, Tesco 7, Thenolia, Thwan Eva, Timbo II, Tijdgeest, Tjorven, Torazo, Tordera, Tortuga, Tramp, Transitorio, Tresor, Trinidad, Tsunami, Tyda Kyra ;

Ulawun, Uniper, Uranyum, Ursula ;

Vagrant, Vaillant, Valencia, Valerio, Variatie, Vechtland, Veerdam, Velusia, Vendetta, Venezuela, Ventis, Ventum, Vera, Veronieke, Viento, Viking, Viper, Vita Nova, Vitador, Vitesse, Volturno, Voy Do Cyr, Vuelta, Volans ;

Wanderland, Wenro, Were Di, Westeind, White, Wilani, Wiljaco, Willem Peter, Willy, Windeck ;

Xeryus ;

Yellow ;

Zagor, Zakopane, Zeebries, Zeeland, Sennedam, Sus & Zo, Zugerzee, Zwalluw et Zwindam.



Ecluse de la Plante
Photo : François Rouchet