

ASBL
LES AMIS DE
JEAN BOETS

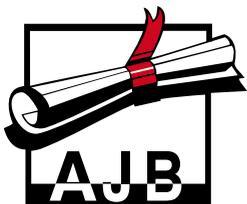


ASSOCIATION
POUR LA PROMOTION
DE LA CULTURE TECHNIQUE

PANEL DE MIDI

LE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES : BILAN ET PERSPECTIVES





COMMUNIQUÉ

L'ASBLES AMIS DE JEAN BOETS est une a.s.b.l. apolitique et inter-réseaux d'enseignement, dont la mission essentielle est de PROMOUVOIR LA CULTURE TECHNIQUE.

Parmi ses diverses activités, citons les COLLOQUES, PANELS, CONFÉRENCES ET DÉBATS permettant d'appréhender nombre de QUESTIONS D'ACTUALITÉ relatives à L'ENSEIGNEMENT, LA FORMATION ET LA CULTURE TECHNIQUE.

Dans cette perspective, l'association a organisé un
PANEL de MIDI sur le thème
« LE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES : BILAN ET PERSPECTIVES »
LE MARDI 5 MARS 2013 A 12H
SUR LE « PROVINCE DE LIEGE »
BATEAU-ECOLE DE LA PROVINCE DE LIEGE
QUAI DE COMPIÈGNE, 9 À 4500 HUY

Depuis quelques années, le Transport par Voies Navigables (TVN) retient davantage d'attention des autorités wallonnes, belges et européennes afin, notamment, de désengorger le trafic routier. L'enjeu est aussi d'atteindre une diminution de la pollution, la navigation intérieure consommant nettement moins d'énergie à la tonne transportée que le transport routier.



Le réseau fluvial wallon est l'un des plus denses en Europe, avec quelque 450 km de voies navigables qui permettent déjà le transport annuel de plus de 40 millions de tonnes de marchandises. Il s'agit d'un outil économique indispensable reliant les bassins industriels wallons, mais également ces derniers avec les ports maritimes belges et internationaux.

En devenant de véritables bases arrières pour le transport et le traitement de marchandises en provenance de ports maritimes de plus en plus congestionnés, les ports fluviaux wallons sont également appelés à jouer un rôle croissant dans la logistique internationale, dans une logique d'intermodalité sans cesse accrue de tous les moyens de transport.

C'est dire aussi l'importance des formations organisées en logistique et batellerie, que la Province de Liège a récemment dotées d'un tout nouveau bateau-école équipé des techniques de navigation les plus modernes, le « Province de Liège ».

« *N'en faites pas un argument pour commander votre pizza par bateau, mais retenez qu'aujourd'hui tout, absolument tout, est transportable par voie navigable !* » C'est en ces termes que Pascal MOENS, Directeur de la DPVNI (Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité), a résumé la modernisation en cours d'un mode de transport encore méconnu mais appelé à jouer un rôle sans cesse croissant dans notre économie.

Frédéric SWIDERSKI, Directeur de l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl, a confirmé la marge de progression qu'est appelé à connaître le transport par voies navigables, pour autant que se poursuivent les politiques de soutien au secteur en général et aux bateliers en particulier.



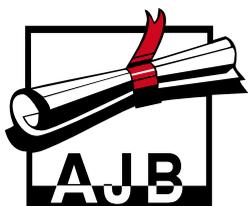
Face aux multiples enjeux et défis du secteur, Pascal ROLAND, Professeur de Batellerie dans l'Enseignement de la Province de Liège, a souligné l'importance de la formation aux métiers de la batellerie en insistant sur la collaboration déjà existante entre les

différents acteurs du monde fluvial.

Seul Pouvoir organisateur de la Fédération Wallonie-Bruxelles à proposer des formations en batellerie, la Province de Liège s'investit dans ce domaine depuis plus de trente ans, au travers des formations dispensées par le CEFA de l'Ecole Polytechnique de Huy, l'Institut d'Enseignement de Promotion Sociale de Huy-Waremme, sans oublier, dans le domaine du transport au sens large, la formation de Bachelier en Gestion des transports et logistique d'entreprise de la Haute Ecole de la Province de Liège.



Preuve de son engagement au service du développement de la mobilité et de l'économie régionales : l'inauguration, en mai 2012, du « Province de Liège », parfaitement adapté à la navigation fluviale moderne, aujourd'hui considéré comme l'un des bateaux-écoles les plus modernes d'Europe !



PANEL de MIDI

« TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES : BILAN ET PERSPECTIVES »

LE MARDI 5 MARS 2013 A 12H

SUR LE « PROVINCE DE LIEGE »
BATEAU-ECOLE DE LA PROVINCE DE LIEGE
Quai de Compiègne, 9 à 4500 HUY



De gauche à droite : M. Daniel ROLAND, Inspecteur de l'Enseignement de la Province de Liège, M. Pascal MOENS, Directeur de la DPVNI – Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité, M. Ivan FAGNANT, Directeur général honoraire de l'Enseignement de la Province de Liège, Président de l'asbl Les Amis de Jean Boets, Mme Pascale PITANCE, Directrice générale adjointe de la Formation de la Province de Liège, M. Frédéric SWIDERSKI, Directeur de l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl.



Avec le concours du Comité Provincial de Liège pour la Promotion du Travail

PANEL de MIDI

« LE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES : BILAN ET PERSPECTIVES »

PROGRAMME

ALLOCUTION D'ACCUEIL

de M. Ivan FAGNANT

Directeur général honoraire de l'Enseignement de la Province de Liège,
Président de l'asbl Les Amis de Jean Boets

DISCOURS D'OUVERTURE

« **DU LIBERTAS AU PROVINCE DE LIÈGE I & II** »

de M. André GILLES

Député provincial - Président en charge de l'Enseignement, de la Formation, des
Grands événements, de la Communication et du Protocole
représenté par Mme Pascale PITANCE,
Directrice générale adjointe de la Formation de la Province de Liège

EXPOSÉS INTRODUCTIFS

« **DONNÉES ET PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIES NAVIGABLES** »

par M. Frédéric SWIDERSKI

Directeur de l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl

« **LA WALLONIE À LA CROISÉE DES GRANDS PORTS** »

par M. Pascal MOENS

Directeur de la DPVNI — Direction de la Promotion des Voies Navigables et de
l'Intermodalité

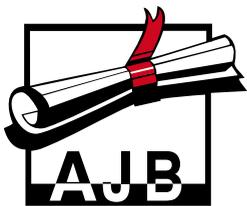
« **LA FORMATION AU MÉTIER DE BATELIER** »

par M. Pascal ROLAND

Professeur de Batellerie, Enseignement de la Province de Liège

INTERVENTIONS ET ÉCHANGES

Titres et fonctions en date de la manifestation



COMPTE RENDU



Allocution d'accueil de M. Ivan Fagnant, Directeur général honoraire de l'Enseignement de la Province de Liège, Président de l'asbl Les Amis de Jean Boets

Mesdames, Messieurs, Bonjour,

En arrivant, c'est-à-dire en longeant la Meuse depuis le pont de Seraing jusqu'à Huy, je songeais combien les voies navigables ont joué et joueront peut-être encore davantage demain un rôle dans notre économie régionale. C'est donc avec beaucoup de plaisir que je vous reçois ce jour à bord du bateau-école « Province de Liège », à l'occasion du panel sur le transport par voies navigables organisé par l'asbl Les Amis de Jean Boets.

L'association Jean Boets a été créée voici plus de 20 ans avec pour objectif de promouvoir la culture technique. Nous vivons en effet dans une région où la technique a toujours joué un rôle considérable. Avant de fusionner en une seule Haute Ecole de la Province de Liège, l'entité relevant du secteur industriel s'appelait la Haute Ecole Rennequin Sualem, du nom du maître-charpentier et mécanicien liégeois récompensé pour avoir inventé la machine hydraulique alimentant les jardins de Versailles, lui qui avait fait preuve d'un esprit particulièrement ingénieux. De même l'école d'ingénieurs industriels du réseau confessionnel s'appelaient-elle l'Institut Zénobe Gramme, en référence à cet autre ingénieur personnage originaire de la région, quant à lui électricien et inventeur de la première dynamo. Nous devrions toujours nous rappeler que les Ingénieurs furent d'abord considérés, non sans parfois une pointe de mépris, comme de « petits manuels », comme on disait à l'époque. Pourtant, ce sont eux qui ont transformé le monde ! A l'association Jean Boets, c'est donc cet esprit d'ingéniosité et cette culture technique historiquement liés à notre région que nous entendons promouvoir.

Le lancement du tout nouveau bateau-école de la Province de Liège sur lequel nous nous trouvons aujourd'hui a également son histoire. Aussi vais-je immédiatement céder la parole à Madame Pascale Pitance, Directrice générale adjointe de la Formation de la Province de Liège, chargée de relayer le discours d'ouverture de Monsieur le Député provincial – Président André Gilles, retenu par des impératifs de dernière minute.



« Du Libertas au Province de Liège I & II »

Discours d'ouverture de M. le Député provincial - Président André GILLES, représenté par Mme Pascale PITANCE, Directrice générale adjointe de la Formation de la Province de Liège

Merci Monsieur le Président d'avoir initié ce panel sur le transport par voies navigables à bord du « Province de Liège ».

Nous nous réjouissons d'autant plus du sujet choisi ce jour par l'asbl Les Amis de Jean Boets que la Province de Liège, seul Pouvoir organisateur de la Fédération Wallonie-Bruxelles à proposer des formations en batellerie, s'investit dans ce domaine depuis plus de 30 ans.

C'est en effet le 1^{er} septembre 1981, que la Députation alors permanente de la Province de Liège décide d'organiser une formation en batellerie à l'Institut Provincial d'Enseignement Professionnel de Huy 1 (devenu l'Ecole Polytechnique de Huy) et, par la même occasion, se dote d'un outil pédagogique primordial, un bateau-école, le « Libertas » : une première en Wallonie ! Je reviendrai sur le « Libertas » par la suite.

De 1981 à 1991, la formation est donc organisée dans le cadre de notre enseignement de plein exercice, dure quatre ans et les stages pratiques s'effectuent à bord du bateau-école.

En 1991, l'Enseignement de la Province de Liège met en place ses CEFA (Centres d'Education et de Formation en Alternance). La formation en batellerie évolue alors et passe un cap important avec une transition vers le CEFA de l'Ecole Polytechnique de Huy : les élèves ont désormais un pied dans les entreprises de navigation intérieure. Avec l'instauration du rythme d'un mois à l'école et un mois en entreprise, la formation devient beaucoup plus dense.

L'uniformisation des formations en rapport avec les fonctions à bord des bateaux est appliquée dans l'école. Des profils de formation et de qualification sont aussi créés en collaboration avec les écoles de batellerie européennes.

En 2000, sont mises sur pied les formations pour l'obtention de l'Attestation ADN,

autorisant le transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure. Elles sont menées en collaboration avec l'Institut Provincial d'Enseignement de Promotion Sociale de Huy-Waremme, l'Ecole du feu de la Province de Liège et le Service Social de la Batellerie. Les formations pour la Patente Radar sont mises en place à la même époque.

En 2003, c'est la formation de Matelot pour adultes qui est créée en collaboration avec l'Institut Provincial d'Enseignement de Promotion Sociale de Huy-Waremme, le Centre de Compétence Forem Formation Liège et l'Institut pour le Transport par Batellerie.

Tant Monsieur Pascal Roland, Professeur de Batellerie, que Monsieur Etienne Fiévez, Directeur de l'Institut Provincial d'Enseignement de Promotion Sociale de Huy-Waremme, complèteront votre information sur le sujet dans le fil du panel. Dans une logique d'intermodalité, Monsieur Bernard Godeaux, Directeur de la Catégorie Economique de la Haute Ecole de la Province de Liège, évoquera également le Baccalauréat en Logistique de la Haute Ecole.

Cette magnifique infrastructure qui nous accueille aujourd'hui s'inscrit en droite ligne dans l'histoire qui commence par celle de son illustre prédécesseur, le « Libertas », que j'évoquais tout à l'heure.

Remontons le temps : notre ancien « Libertas » a été mis à flot en 1921 au chantier naval de Delft, aux Pays-Bas. Commandé par un artisan français, d'abord baptisé « Dunkerque » puis appelé « Sainte Thérèse », il a navigué en tant que bateau pour le transport international de marchandises jusque dans les années 50.

L'Ecole Provinciale Jean Dubrucq de Bruxelles l'a acquis et baptisé « Libertas » en 53. Il est alors transformé en bateau-école au chantier naval de Namèche. A l'époque, déjà, les responsables voulaient mettre à disposition un matériel pédagogique moderne et adapté aux besoins de la profession. Le bateau-école a fonctionné jusqu'en 1975 environ, puis a été désarmé.

Début des années 80, à son acquisition par la Province de Liège, le bateau est réaménagé et modernisé avec le concours de la Région wallonne et de l'OPVN (Office de Promotion des Voies Navigables, devenu aujourd'hui la DPVNI, Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité).

En le rendant parfaitement conforme aux exigences techniques modernes de la navigation et de la gestion commerciale du transport par voie fluviale, l'objectif est aussi de l'adapter aux besoins de la formation professionnelle de batelier !

Malgré quoi, voici quelques années, alors que le « Libertas » allait sur ses 90 ans, il fallut bien reconnaître que les entretiens s'avéraient de plus en plus coûteux, les technologies embarquées de moins en moins adaptées aux normes techniques toujours plus strictes, qui, à terme, auraient condamné notre vénérable navire à rester à quai.

Pour succéder au « Libertas », la Province de Liège a souhaité se doter d'un bateau-école parfaitement adapté à la navigation fluviale moderne.

Pour mener à bien ce projet s'élevant à plus de 4,6 millions d'euros, la Province a investi plus de 1,3 millions d'euros sur fonds propres. Elle a bénéficié d'un subside européen FEDER de plus de 2,6 millions d'euros et a pu compter sur le soutien financier de la Wallonie, à hauteur de 490.000 euros — de la part du Vice-Président du Gouvernement et Ministre de l'Economie Monsieur Jean-Claude Marcourt, et de 250.000 euros — venant du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, Monsieur Philippe Henry.

La construction du bateau a débuté en juillet 2011 pour s'achever au printemps 2012. Le bateau-école a été inauguré le 4 mai 2012, en présence de Madame la Ministre de l'Enseignement obligatoire Marie-Dominique Simonet, à qui l'inauguration tenait à cœur, elle qui fut Directrice du Port autonome de Liège.

Le « Province de Liège » est un convoi poussé composé d'une péniche pousseur (« Province de Liège I ») et d'une barge citerne motorisée (« Province de Liège II »). Il est équipé des techniques de navigation les plus modernes : ergonomie des timoneries, pilote automatique, radar, GPS, logiciels calculant la stabilité du bateau... Respectant les normes les plus strictes en matière de pollution et d'économies d'énergie, il répond également aux règlements RVBR (Règlement de Visite des Bateaux du Rhin) et ADN (transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure).

Bref, le « Province de Liège » peut être considéré comme l'un des bateaux-écoles les plus performants d'Europe !



Ajoutons que, grâce à ses performances, notre nouveau bateau-école peut naviguer sur le Rhin : un atout pour les élèves en batellerie car ce fleuve — l'un des plus fréquentés au monde — joue un rôle majeur pour l'activité économique des pays qu'il unit (Allemagne, Pays-Bas, France, Autriche). Plus encore, le potentiel du bateau lui permet de naviguer sur l'ensemble du réseau européen, de la Mer Baltique à la Mer Noire et de la Mer du Nord à la Méditerranée, soit pas moins de 38.000 km de voies navigables qui s'ajoutent aux quelque 450 km du réseau wallon.

La Province de Liège est fière d'avoir formé un millier de membres d'équipage de qualité en quelque 30 ans ! Des professionnels compétents sont indispensables au développement de la navigation intérieure en Wallonie, mais je laisse la parole aux spécialistes qui vous en parleront bien mieux que moi et que je remercie vivement pour leur participation à ce panel.

Ainsi aurons-nous le plaisir d'écouter les exposés introductifs de

- Monsieur Frédéric SWIDERSKI, Directeur de l'Institut pour le Transport par Batellerie, Institut belge qui non seulement défend les intérêts du secteur mais veille également à promouvoir le transport par batellerie ;
- Monsieur Pascal MOENS, Directeur de la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité du Service Public de Wallonie, qui soutient notre école depuis de nombreuses années ;
- et Monsieur Pascal ROLAND déjà cité, non seulement Professeur mais également personne ressource qui œuvre pour le développement de l'Ecole de Batellerie de la Province de Liège. Il nous présentera l'offre de formation en Europe, en Belgique et à la Province de Liège.

M. Ivan FAGNANT

Merci Madame la Directrice générale adjointe d'avoir bien voulu nous donner lecture du message de Monsieur le Député provincial – Président.

Avant de céder la parole à Monsieur Swidersky, je voudrais saluer la présence parmi nous de Monsieur Pierre Roland, que j'ai eu la chance de rencontrer en 1981 alors que j'étais encore inspecteur général. Monsieur et Madame Roland, devrais-je préciser, car, à l'époque, le « Libertas », c'était un couple. Toujours est-il que c'est aussi grâce à eux que l'Enseignement de la Province de Liège a pu reprendre la mission qu'avait abandonnée la Province du Brabant. Je tenais vraiment à le rappeler aujourd'hui.



Monsieur Swiderski, c'est à vous.



« Données et perspectives économiques du transport de marchandises par voies navigables » par M. Frédéric SWIDERSKI, Directeur de l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl

Je tiens tout d'abord d'abord à remercier Monsieur le Député provincial – Président André Gilles et Monsieur le Président Ivan Fagnant pour cette invitation à présenter le secteur de la navigation intérieure.

Mon domaine de compétence initial relevant des matières économiques, mon approche sera essentiellement basée sur différentes informations statistiques. Mes collègues vous présenteront de façon certainement plus imagée les autres aspects du transport de marchandises par voies navigables.

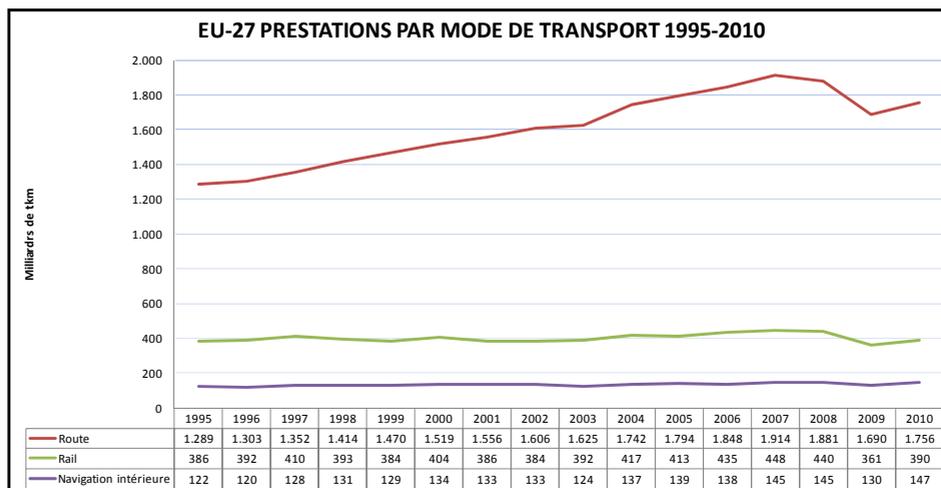
Un petit mot sur l'Institut pour le Transport par Batellerie, d'abord pour dire qu'il s'agit d'un organisme au sein duquel sont représentées les organisations professionnelles tant francophones que flamandes de la batellerie – je pense c'est important de le souligner – au côté des représentants du SPF Mobilité et Transports. C'est donc au niveau fédéral que se situe notre action, voire même, de plus en plus, au niveau international.

Par ailleurs, l'Institut étant désormais reconnu dans le cadre de la Convention Déchets, cela implique aussi une collaboration étroite avec les Régions, pour l'application de réglementations sans doute davantage d'ordre environnemental qu'économique et social.

Mon exposé va tourner autour de deux volets principaux : la situation de la flotte belge au 31/12/2012 d'une part ; les chargements et déchargements sur les voies navigables belges en 2012, d'autre part.¹ Le fait que les statistiques relatives à ces deux points soient disponibles deux mois après clôture de l'exercice est en soi un premier élément témoignant de l'animation du secteur, cette récolte d'informations devant aussi servir à alimenter des politiques aux niveaux régional, belge et européen.

Auparavant, nous devons correctement situer le transport de marchandises par voies navigables par rapport aux autres modes que sont la route et le chemin de fer, aussi bien à l'échelle belge qu'europpéenne.

Prestations par mode de transport de 1995 à 2010 dans l'Europe des 27

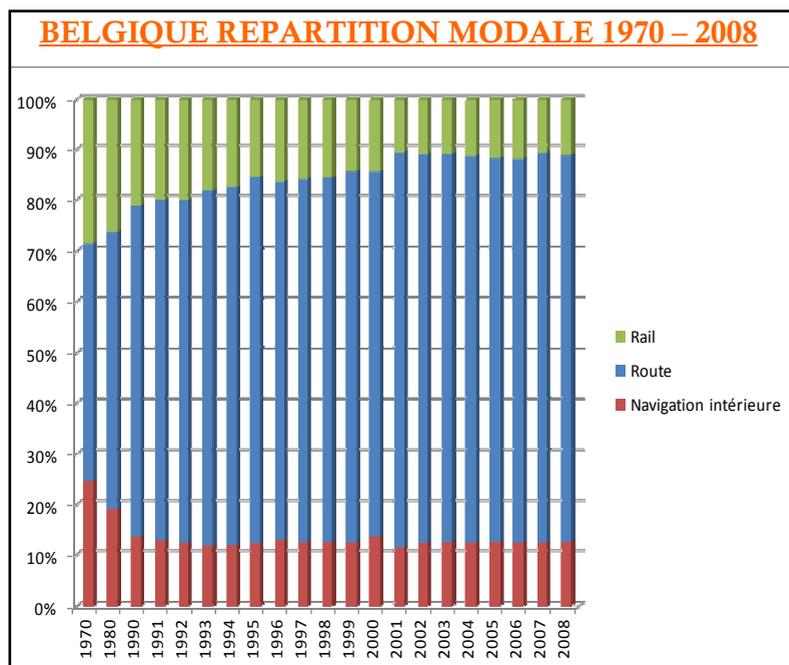


¹ Support de l'exposé avec l'intégralité des tableaux et données disponible sur la page de l'association : <http://www.provincedeliege.be/enseignement> - onglet Asbl Les Amis de Jean Boets.

Un tableau sommaire de l'évolution des prestations par mode de transport dans l'Europe des 27 suffit à s'en rendre compte : c'est un truisme d'affirmer que le transport routier représente le principal mode de déplacement de marchandises. Au niveau européen, il est évidemment secondé par le chemin de fer puis, de manière moindre, par la navigation intérieure, dont l'évolution apparaît en bas dudit tableau.

Il est important de relever la brisure importante des courbes intervenue suite à la crise de 2008, en insistant sur les impacts que celle-ci a pu avoir sur l'ensemble des prestations, exprimées ici en milliards de tonnes au kilomètre.

Autre élément important à comprendre lorsque l'on parle transport dans l'Europe des 27 : tous les pays ne sont pas directement concernés par le fluvial, alors que tous sont concernés par la route et le chemin de fer. Seuls une dizaine de pays ont ainsi un intérêt dans les politiques favorables au fluvial. C'est un élément essentiel à prendre en compte en matière de politique européenne de promotion du transport par voies navigables.



Répartition modale de 1970 à 2008 en Belgique

Le tableau proposé retrace l'évolution de la répartition modale pour la Belgique de 1970 à 2008, du fait que ce sont les dernières données nationales disponibles pour les différents modes de transport.

Sans surprise, la prédominance va également à la route, qui assure plus de 70% du transport national de marchandises. Il faut souligner les diminutions importantes qu'ont connues tant le chemin de fer que la navigation intérieure, particulièrement durant les décennies antérieures à 1990 pour cette dernière.

Autre élément important à prendre en compte dans le cadre des politiques européennes et belges de recours aux modes alternatifs que représentent le chemin de fer et la voie d'eau : excepté dans les cas où l'industrie est directement connectée au rail ou mouillée par la voie navigable, on a toujours recours à un mode de pré- ou de post-acheminement par transport routier.

Situation de la flotte belge de navigation intérieure au 31/12/2012

Au 31 décembre 2012, la flotte d'entrepreneurs de navigation intérieure domiciliés en Belgique était composée de :

- 1.000 bâtiments à cargaisons sèches d'une capacité totale de 1.476.864 tonnes, soit un tonnage moyen de 1.477 tonnes ;
- 209 bateaux citernes offrant un port en lourd de 359.164 tonnes, soit un tonnage moyen de 1.718 tonnes ;
- 92 pousseurs de 49.086 kw de puissance.

Soit un total de 1.301 bâtiments de navigation intérieure pour une capacité totale de 1.839.413 tonnes et une puissance globale de 727.055 kw.

(Source : SPF Mobilité et Transports – Navigation intérieure, 2013)

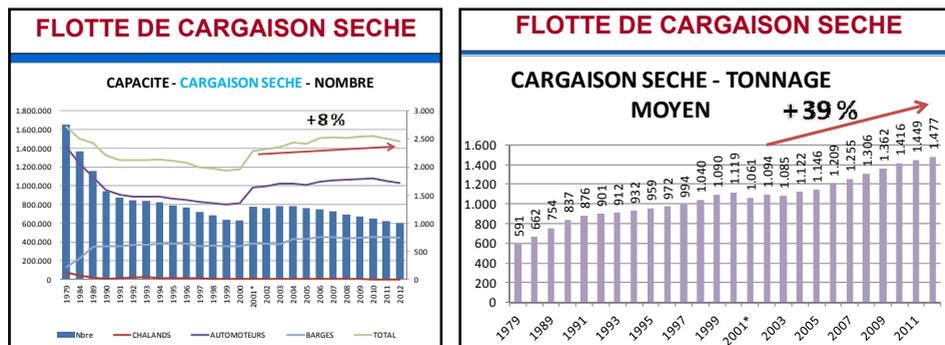
La répartition de cette flotte en ces 3 classes principales que sont les bâtiments à cargaisons sèches, les bateaux citernes et les pousseurs est révélatrice des différentes catégories de marchandises prioritaires en Belgique.

Ainsi, l'ensemble de la catégorie relative au transport de matériaux de construction relève des bâtiments à cargaisons sèches. Le transport de produit pétroliers, qui est la deuxième catégorie de marchandises la plus importante, ainsi que le transport de produits chimiques relèvent plutôt des bateaux citernes. Que ce soit pour les bâtiments à cargaisons sèches et les pousseurs, le transport de containers représente un développement important au niveau belge.

Si ce panorama synthétique n'offre pas de comparatif avec les années antérieures, vous retrouverez celles-ci dans les tableaux suivants, qui détaillent chaque catégorie. Elles révèlent une évolution principalement à la baisse du nombre de bateaux, notamment pour les bâtiments à cargaisons sèches.

Par ailleurs, les chiffres portant sur la flotte d'entrepreneurs domiciliés en Belgique, cela sous-entend que d'autres nationalités sont présentes ; j'y reviendrai.

Evolution de la flotte de cargaison sèche de 1979 à 2012 : nombre - capacité - type - tonnage



Je viens d'y faire allusion, le graphique à bâtonnets nous montre que nous sommes passés, de 1979 à aujourd'hui, d'une flotte de cargaison sèche de quelque 2.800 à 1.000 bâtiments, tendance confirmée à la baisse tout récemment encore.

Des éléments seront éventuellement apportés dans le fil des exposés sur la structure et la pyramide des âges en batellerie, conséquence des cessations d'activités du secteur.

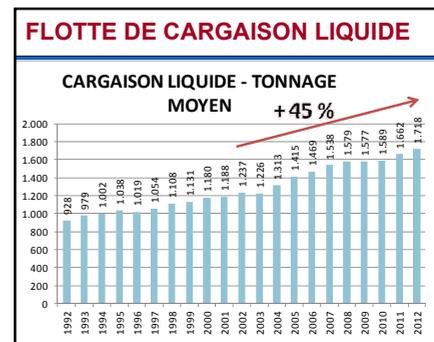
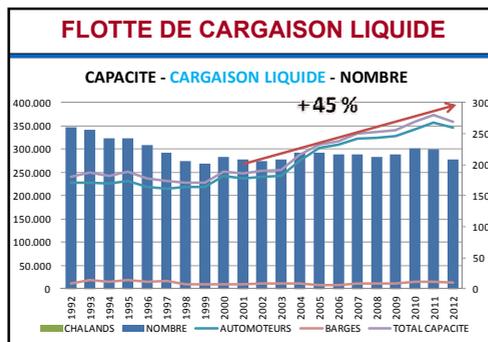
Une caractéristique du secteur est en effet la difficulté à assurer une relève par des plus jeunes lorsqu'un bateau arrête avec, à son bord, un entrepreneur, mais aussi une famille. Nous ne pouvons pas non plus ignorer les effets de la crise de 2008, synonymes, ces deux dernières années, d'une baisse significative de près de 10% du nombre de bateaux, baisse encore confirmée ces derniers mois.

Par rapport à la capacité de cette flotte, le creux observé au cours des années 2000-2001 (celle-ci étant marquée d'une astérisque) doit être relativisé, vu l'introduction à cette date d'un nouveau calcul de recensement. Le saut rapporté étant artificiel, la tendance doit donc être appréciée dans son ensemble.

Que nous indique cette situation d'ensemble ? Que la capacité est en augmentation continue, aussi bien sur le total que pour la catégorie des automoteurs, catégorie la plus importante au niveau des cargaisons sèches. Cet accroissement dépend largement de l'évolution du réseau des voies navigables, dont l'état influe directement sur le type de bateaux admis à naviguer.

L'évolution du tonnage moyen est très significative, avec une augmentation de 39% entre 2001 et 2012, où l'on est passé d'un tonnage de 1.000 à quelque 1.500 tonnes.

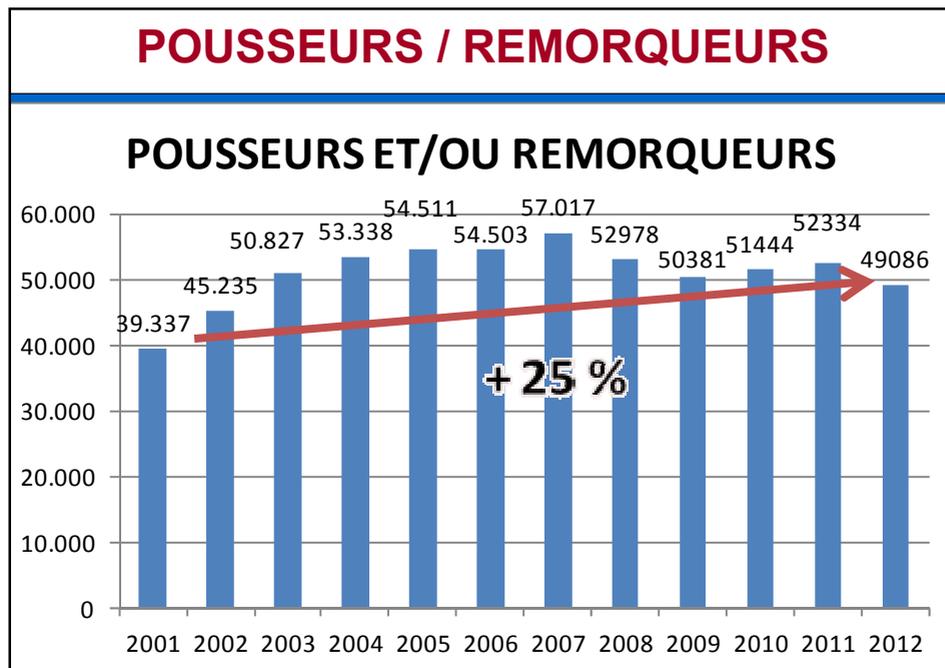
Evolution de la flotte de cargaison liquide de 1979 à 2012 : nombre - capacité - type - tonnage



D'une part, la diminution du nombre de bâtiments est moins importante au niveau de la flotte de cargaison liquide et des bateaux citernes ; d'autre part, les capacités y sont beaucoup plus importantes, avec une augmentation d'autant plus marquée : + 45%. Cette augmentation est également due à l'introduction de nouvelles réglementations techniques, synonymes de mises aux normes (double coque notamment) nécessitant des investissements parfois très importants.

Du côté du tonnage moyen, on est donc passé, de 2002 à 2012, de 1.237 à plus de 1.700 tonnes de capacité moyenne pour la flotte de cargaison liquide.

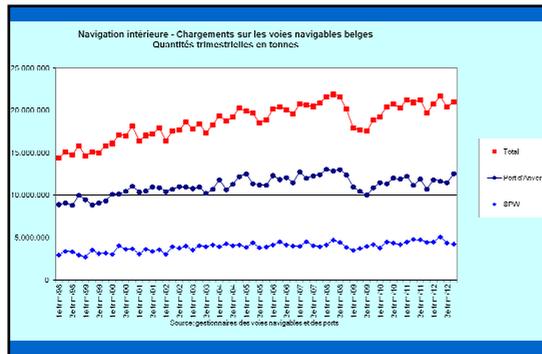
Evolution de la flotte de pousseurs/remorqueurs de 2001 à 2012



Pour les pousseurs, la mesure retenue porte sur la puissance, ceux-ci pouvant bien sûr être utilisés en combinaison avec des barges (cargaison sèche) ou des citernes (cargaison liquide).

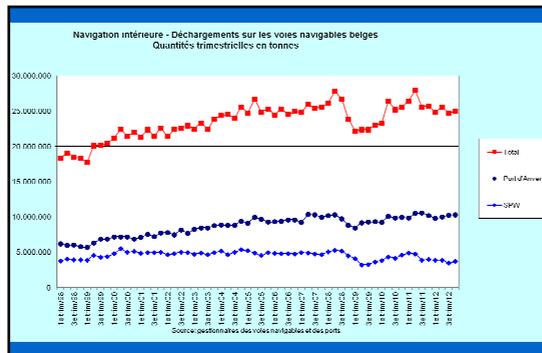
Ainsi note-t-on une augmentation de 25% de la puissance, non sans fluctuations selon les années.

Pour nous résumer, si l'augmentation des capacités dans les trois catégories indique une bonne santé relative du secteur de la navigation intérieure, nous ne devons méconnaître ni les problèmes évoqués, ni les difficultés rencontrées avec la concurrence, notamment hollandaise, qui représente la première flotte sur le plan international.



Evolution des chargements et déchargements sur les voies navigables belges, de 1998 à 2012

En ce qui concerne les chargements et déchargements effectués sur les voies navigables belges, les tableaux qui vous sont proposés permettent de suivre leur évolution trimestrielle. Ils offrent l'avantage de pouvoir détecter finement les tendances et permettent de différencier les principaux gestionnaires des voies navigables.



Du côté des chargements, on retrouve les effets de la crise déjà évoquée, de même qu'on se rend compte de l'importance du Port d'Anvers. Principal gestionnaire pour la région flamande, il achemine plus de 10 millions de tonnes (presque 15) sur le total de 20 millions de tonnes trimestrielles. Toujours en matière

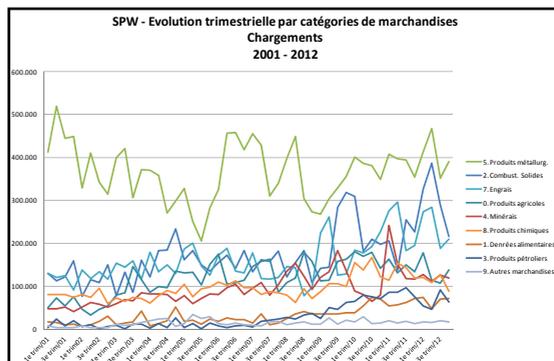
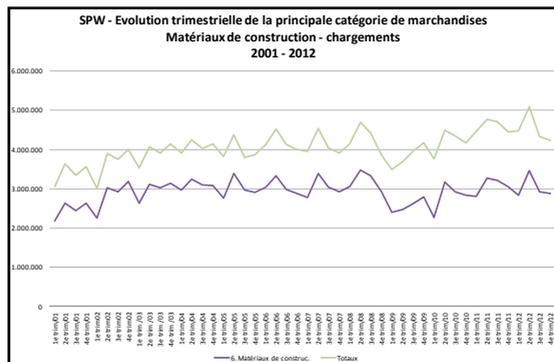
de chargements, notez aussi les fluctuations moins prononcées au niveau de la région wallonne, avec un niveau principalement situé aux alentours de 5 millions de tonnes trimestrielles.

Du côté des déchargements, on constate une évolution un peu moins marquée par la crise pour le total, avec un bémol pour la région wallonne. Une fois passée la baisse attendue en 2009, le fait est qu'une reprise a été enregistrée, toutefois suivie d'une nouvelle tendance à la baisse qui alimente dès lors deux scénarios. Les uns parlent de stabilisation, les autres redoutent une nouvelle diminution des déchargements au niveau général et plus particulièrement – j'insiste – au niveau de la région wallonne. En effet, ces derniers trimestres ont révélé une érosion importante dans certaines catégories précises de marchandises illustrées ci-après.

Evolution trimestrielle des chargements par catégories de marchandises en région wallonne, de 2001 à 2012

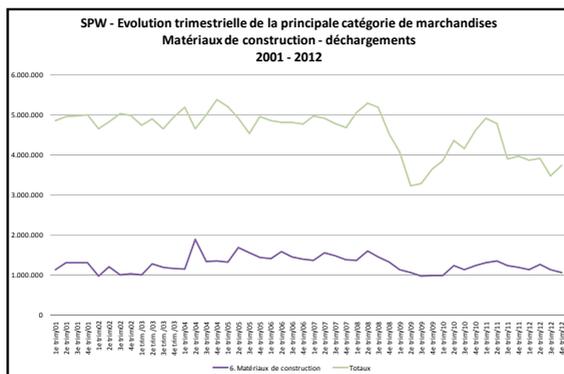
Les matériaux de construction représentent la principale catégorie de marchandises en région wallonne. En matière de chargements sur la période 2001-2012, un premier tableau permet de se rendre compte que l'évolution trimestrielle les concernant épouse en quelque sorte la tendance générale.

Le second graphique est consacré aux autres catégories de marchandises et offre cette fois un tableau beaucoup plus contrasté, avec des mouvements qui peuvent être importants dans certaines catégories de

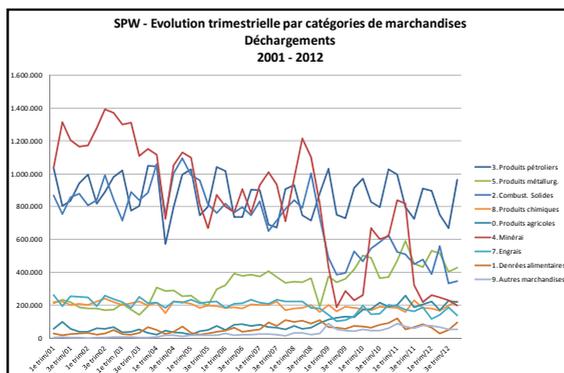


marchandises. C'est le cas pour les produits métallurgiques, les combustibles solides et les engrais, mais également pour les minerais. C'est donc essentiellement ce qui se rattache au secteur sidérurgique qui enregistre une tendance négative – élément qu'il me semble essentiel d'analyser par rapport à un secteur aussi traditionnellement important en région wallonne. Sans doute aurons-nous l'occasion d'y revenir dans nos discussions.

Evolution trimestrielle des déchargements par catégories de marchandises en région wallonne, de 2001 à 2012



Du côté des déchargements, la baisse globale enregistrée toutes catégories de marchandises confondues suite à la crise a moins affecté la catégorie principale que représentent toujours les matériaux de construction.



C'est donc, comme nous le montre le second tableau, que les catégories associées à l'activité sidérurgique ont quant à elles connu une fluctuation importante. Les combustibles solides, après avoir connu une baisse sensible à partir de la crise, tendent à se stabiliser, sans toutefois reprendre le niveau où ils étaient précédemment, ce qui donne une évolution d'ensemble assez contrastée. Les autres catégories de marchandises, elles, sont davantage stables.

Conclusions

En conclusion, le secteur de la navigation intérieure a des perspectives intéressantes :

- dans la cadre de développements européens ;
- dans le contexte des coûts externes liés aux différents modes de transports.

Lorsque le Bureau Fédéral du Plan annonce une croissance de 68% du transport de marchandise d'ici 2030, il est clair que la majorité des flux ira à la route – que ce soit la route par camion ou par camionnette.

Cependant, il est tout aussi évident que d'autres critères vont de plus en plus être pris en compte : la congestion, la perte de temps, les problèmes de pollution, les divers effets externes liés au transport.

Parmi d'autres, une politique d'internalisation de ces coûts, qui consiste à faire supporter au pollueur le coût effectif des émissions qu'il génère, peut être un incitant favorisant l'alternative vers les autres modes de transport.

Bien sûr, cette option doit s'accompagner de développements divers, dont mes collègues auront certainement l'occasion d'aborder divers angles particuliers, que ce soit en termes d'infrastructures, de modernisation de la flotte, de professionnalisation du secteur, tous développements en cours au niveau international et belge.

Pour nous contacter, n'hésitez pas à passer via le site de l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl.²

Je reste à votre disposition en vous remerciant de votre attention.

² INSTITUT POUR LE TRANSPORT PAR BATELLERIE asbl, Rue de la Presse 19 à B-1000 Bruxelles-Belgique, Tél. +32-(0)2/217.09.67 – +32-(0)2/219.91.8, Courriel : itb-info@itb-info.be, Site : <http://www.itb-info.be>

M. Ivan FAGNANT

Merci Monsieur Swidersky. Vous avez laissé entendre que la suite des exposés pourrait venir compléter divers points que vous avez vous-même relevés. Aussi, je propose de poursuivre directement avec Monsieur Moens, avant de faire un premier point sur la question.



« La Wallonie à la croisée des grands ports » par M. Pascal MOENS, Directeur de la DPVNI – Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité

Merci Monsieur le Président, bonjour à toutes et à tous.

Tout d'abord, merci à l'asbl Les Amis de Jean Boets pour l'organisation de cette journée et merci à la Province de Liège de nous accueillir à bord de ce magnifique bateau-école. Je ne peux m'empêcher de penser que les personnes qui ne sont pas du secteur ne se rendent peut-être pas compte à quel point celui-ci est véritablement exceptionnel. Il s'agit d'un bâtiment unique non seulement en Belgique, mais aussi en Europe : je souhaitais d'emblée le souligner.

Je travaille au Service Public de Wallonie, à la Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité, ce dernier terme représentant une évolution récente et significative de notre travail. Je vais tenter de donner quelques éléments permettant à ceux d'entre vous qui ne sont pas du secteur de mieux cerner le milieu fluvial.

Au menu

Je déclinerai mon intervention en quelques points : – les voies navigables et le transport fluvial ; – les avantages du transport fluvial ; – le réseau wallon, belge, européen, existant et à venir ; – les bateaux, les outils de transbordement nécessaires au fonctionnement de ce transport fluvial, ainsi que les marchandises ; – les professionnels, dont ceux que vous représentez ici à travers l'école de batellerie ; – les aides, et notamment l'action

que la Région Wallonne entreprend pour promouvoir ce secteur.³

Une activité indispensable

Au préalable, il convient de rappeler que le transport est une activité indispensable à notre mode de vie actuel. C'est un facteur d'économie fondamentale, qui est également vécu comme un facteur de nuisances. Comme l'a rappelé Monsieur Swiderski, il s'agit d'une activité en constante augmentation, que les projections du Bureau du Plan estiment grimper, en Belgique, à + 68% à l'horizon 2030. Pour être tout à fait honnête, les projections effectuées avant la crise, en 2005, misaient sur une augmentation de + 60% au même horizon 2030 ; sept ans plus tard, alors que la crise est passée par là et est désormais prise en compte, la tendance n'en a pas moins été revue à la hausse. C'est dire à quel point il semble que nous ayons devant nous un très important défi à relever.

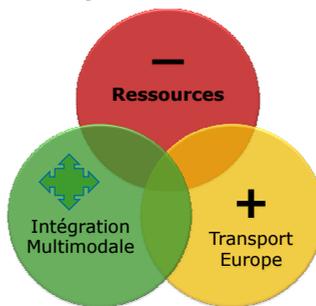
Une chaîne logistique devenue mondiale et intégrant tous les modes de transport

Les transports aujourd'hui ne sont plus l'affaire d'un mode unique de transport. Tous les modes sont plus ou moins intégrés avec plus ou moins d'efficacité et cette intégration tend à se réaliser à l'échelon planétaire.

Une équation à résoudre

Je vous parlais de défi à relever : l'enjeu est rien moins que répondre à une augmentation très importante du transport européen dans une Europe plus intégrée, avec, autre tendance lourde, beaucoup moins de ressources, qu'elles soient énergétiques, environnementales, financières. Pour y faire face et afin de résoudre cette équation, un outil parmi d'autres est

UNE ÉQUATION À RÉSOUDRE



³ Support de l'exposé avec l'intégralité des cartes, tableaux et illustrations disponible sur la page de l'association : <http://www.provincedeliege.be/enseignement> - onglet Asbl Les Amis de Jean Boets.

l'intégration multimodale, de façon à rendre plus efficaces les différents modes de transport quels qu'ils soient, là où ils sont.

Le mode de transport le plus ancien doté des technologies les plus modernes

Attention, quand on dit « plus efficace », on pense un peu vite à « plus vite, plus loin, plus rapide », alors que c'est aussi, et de plus en plus, « plus sobre, plus sûr, plus respectueux » – ce qui correspond très exactement à ce que peut offrir le transport fluvial. Car le fluvial, aujourd'hui, peut se définir comme alliant les fondamentaux les plus simples aux technologies les plus avancées.

Quelques particularités du transport fluvial

Bateaux de classe Va	
 RO-RO VESSEL Length 110m - width 11,40m - depth 2,50m	 72x
 TANK SHIP Length 110m - width 11,40m - depth 2,50m - load cap. 1000t	 120x
 CAR VESSEL Length 110m - width 11,40m - depth 2,50m - load cap. 600t	 600x
 CONTAINER VESSEL Length 110m - width 11,40m - depth 2,50m - load cap. 200TEU	 200x

Première particularité à retenir, le transport fluvial est synonyme de transport massifié. Il s'agit du mode qui possède la plus haute capacité de massification, permettant de prendre en charge de grands lots de marchandises.

Ses impacts sont limités. Tous modes de transport confondus, il est celui qui présente le moins d'impacts sur l'environnement et sur la société qu'il traverse. Notamment parce qu'il est massifié (une unité de transport fluvial étant nettement plus importante qu'une unité de transport autre), combiné avec l'avantage d'être sur l'eau, donc d'utiliser peu d'énergie. Notez que l'eau est également

une ressource vitale qu'il faut impérativement protéger. Aussi le transport fluvial se conçoit-il, dans son fonctionnement même, selon une logique d'attention constante apportée à cette ressource qu'est l'eau.

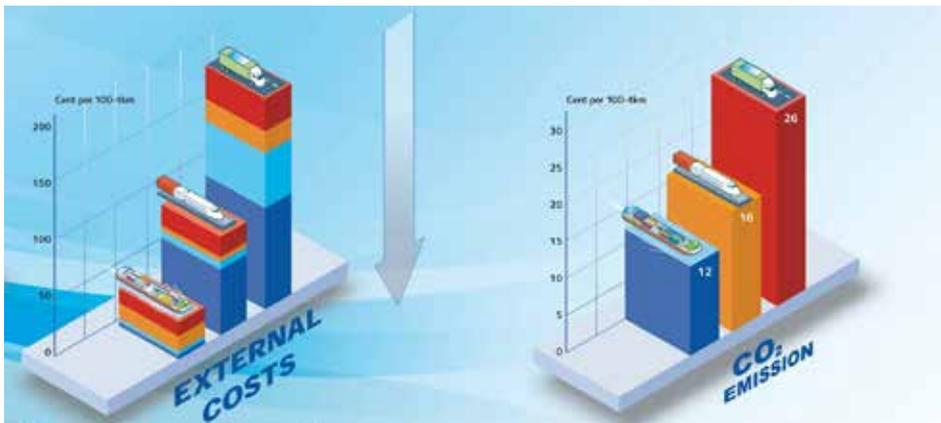
C'est un mode de transport particulièrement sûr : bien plus sûr que tous les autres

modes, y compris ferroviaire. Vous êtes nécessairement informés quand se produit un accident significatif dans le fluvial, pour la bonne et simple raison qu'il se produit rarement.

Le fluvial est par contre peu compatible avec le porte à porte. Je n'hésiterai pas à vous dire et vous répéter à quel point tout, absolument tout, est transportable par voie navigable, mais je vous conseillerai néanmoins de ne pas en faire un argument pour commander votre pizza par bateau.

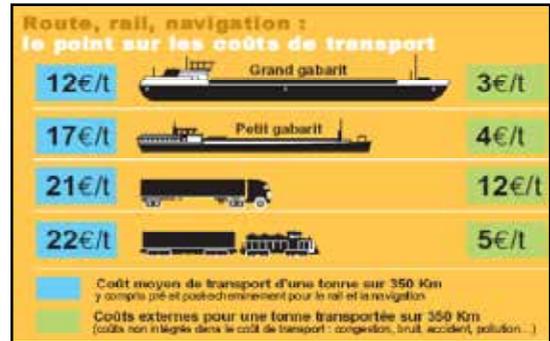
Le transport fluvial est en un sens le mode intermodal par excellence, puisque, comme l'a rappelé Monsieur Swiderski, il nécessite généralement, avant ou après, un acheminement via un autre mode de transport, souvent le routier.

Enfin, le mode fluvial est un mode économique. Une fois encore, attention aux associations hâtives : mode « économique » ne veut pas nécessairement dire mode « pas cher ». Un mode réellement économique peut se révéler cher, voire extrêmement cher dans certains cas, mais... pas pour tout le monde ! Ainsi, toutes les études visant à déterminer les coûts externes (coûts environnementaux et autres pris en charge par la société) par mode de transport concluent à l'avantage du mode fluvial sur tout autre mode, le transport routier s'avérant de loin le plus coûteux. Idem, naturellement, pour les études comparant les divers modes de transport au regard des émissions CO_2 produites.



Point sur les coûts par mode de transport

Le tableau suivant a été réalisé dans le cadre du très important projet Seine-Escaut dont je ne vais pas manquer de vous reparler. Retenons pour l'heure que, lorsque nous additionnons les coûts environnementaux et externes aux coûts du transport moyen selon les modes, le transport fluvial reste de loin le plus intéressant.



Pour être valablement interprété, le facteur économique se doit désormais d'intégrer tous les coûts ; c'est bien sûr sous cet angle qu'une fois encore, multi- et co-modalités apparaissent comme des facteurs de performance.

Les défis de la Wallonie et de l'Europe d'aujourd'hui

Je relèverai en quelques points :

- le défi environnemental, commun à toute l'Europe et, pourrait-on ajouter, à la planète entière ;
- la crise économique, qu'on a abondamment évoquée ;
- la nécessité de repenser la mobilité : vu l'augmentation annoncée des transports, il est clair qu'il nous faut impérativement réfléchir à « une autre mobilité » ;
- le redressement économique de la région et sa convergence vers les moyennes européennes.

A la lumière de ces enjeux, le secteur transport-logistique apparaît comme un pôle de développement essentiel et le transport fluvial comme un outil qu'il faut développer et valoriser pour rencontrer ces différents défis.



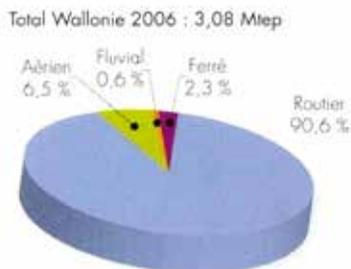
Importance du réseau fluvial belge par rapport aux autres réseaux

Maintenant, que représente ce réseau fluvial belge comparativement aux réseaux routier et ferroviaire ?

En quelques chiffres

Routes	30.000 km (86%)	500.000.000 t (72%)*
Chemin de fer	3.500 km (10%)	60.000.000 t (8%)*
Voies navigables	1.500 km (4%)	140.000.000 t (20%)*
		(Région wallonne 45.000.000 t*)

* Chiffres antérieurs à 2012 à titre indicatif, l'ordre de grandeur restant le même.

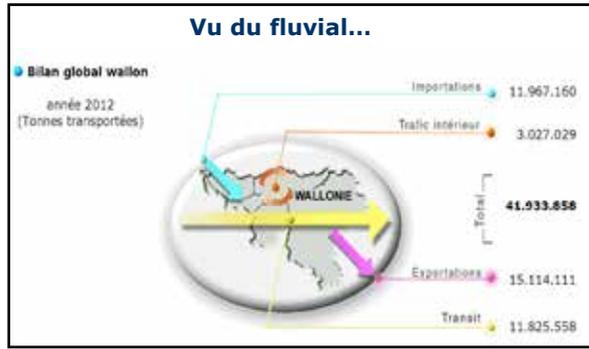


Consommation énergétique du secteur transport en Wallonie par mode.
Source : Bilan énergétique de la Région wallonne 2006 - ICEDD pour le compte de la DGIRE.

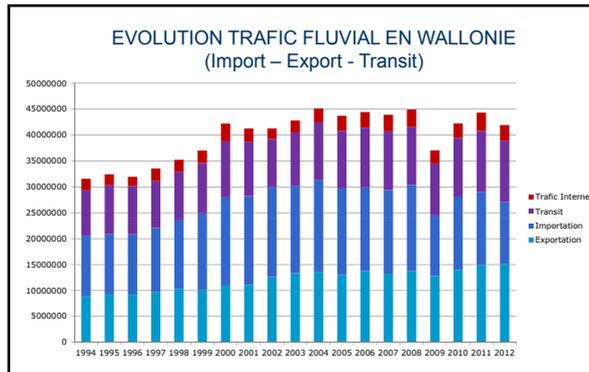
On constate que, d'un côté, le réseau fluvial est incontestablement le plus modeste, mais que, de l'autre, il est relativement important en termes de services rendus. Cette performance est d'autant plus remarquable si on regarde la consommation énergétique des modes de transport.

De fait, en termes de consommation énergétique, le réseau routier représente plus de 90% du total (aérien compris) pour une prestation équivalente à moins de 75% des marchandises transportées. Le fluvial s'attribue, lui, 20% des marchandises avec seulement 0,6% du total de la consommation énergétique. Ce ratio exceptionnel appelle évidemment une réflexion autour des fameux défis énergétiques et environnementaux que nous avons à rencontrer aujourd'hui.

Répartition du trafic fluvial wallon



En 2012, près de 42 millions de tonnes ont été transportées sur le réseau fluvial wallon. Celles-ci se répartissent essentiellement en exportations, importations et transit, le trafic intérieur se réservant la portion congrue. La voie navigable est donc avant tout une voie internationale.



Toutefois, même modestes, les chiffres dévolus au trafic intérieur tordent le cou à une idée reçue selon laquelle le transport massifié rime obligatoirement avec longue distance ; en réalité, le trafic intérieur existant suffit à démontrer que les transports massifiés peuvent aussi se concevoir sur de très courtes distances.

Evolutions prévisibles

Aujourd'hui, c'est évidemment au niveau européen que sont déterminées les grandes priorités pour l'avenir des grands réseaux.

Pour faire simple, retenons que l'Europe redéfinit le fonctionnement des réseaux transeuropéens de transport en deux catégories : le *Core Network* (réseau principal)

Sur les trente projets prioritaires qui concernent les réseaux et les transports, deux concernent le fluvial. La Wallonie est présente dans chacun de ces deux projets européens importants, puisqu'elle crée ni plus ni moins un lien entre ces deux grands axes prioritaires que forment le projet Meuse-Rhin-Main-Danube et le projet Seine-Scheldt, également appelé Seine-Escaut.



WALLONIA BUILDS A LINK BETWEEN TWO PRIORITY PROJECTS



Le projet Seine-Escaut

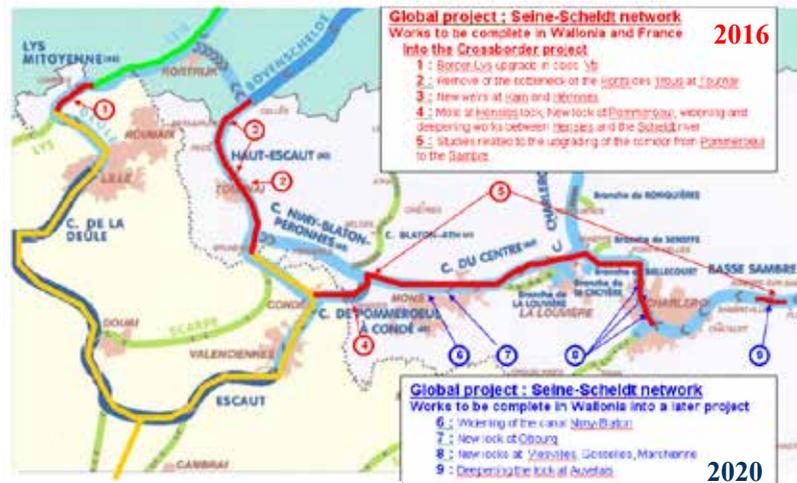
Le projet Seine-Escaut est le plus grand projet européen de construction fluviale pour les années à venir. Il s'agit entre autres de construire, dans le Nord de la France, un grand canal reliant le bassin parisien au Nord de l'Europe : notamment aux ports maritimes que sont Dunkerke, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam, ainsi qu'au réseau wallon et son ouverture vers l'Est via le réseau Meuse-Rhin-Main-Danube.

La Région Wallonne est bien entendu particulièrement active au niveau de ce projet.

**THE SEINE-SCHeldT LINK
(NETWORK OF MULTIMODAL PORTS)**

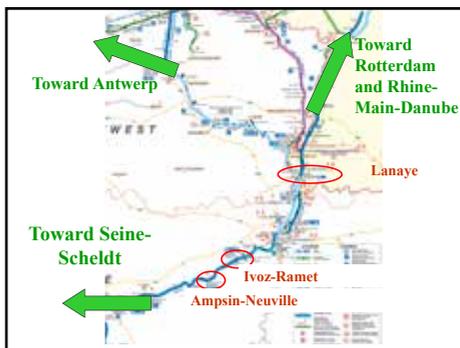
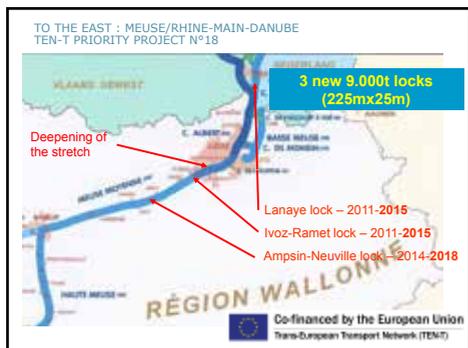


**A l'Ouest : Seine-Escaut
Projet prioritaire TEN-T N°30**



 **Co-financed by the European Union**
Trans-European Transport Network (TEN-T)

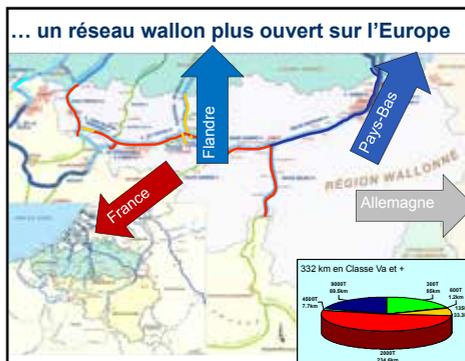
Le projet Meuse-Rhin-Main-Danube



La Région est également impliquée dans le deuxième grand projet cité : le projet Meuse-Rhin-Main-Danube, qui suppose l'amélioration de tout le bassin fluvial mosan.

Parmi les grands chantiers y relatifs, je relèverai les travaux entrepris aux écluses d'Ivoz-Ramet, tout près d'ici, et de Lannaye, à la frontière des Pays-Bas. Débutés en 2011, ces deux chantiers ne seront pas terminés, selon les estimations actuelles, avant fin 2014. Dans les deux cas, il s'agit d'investissements extrêmement importants qui modifient significativement le réseau fluvial wallon.

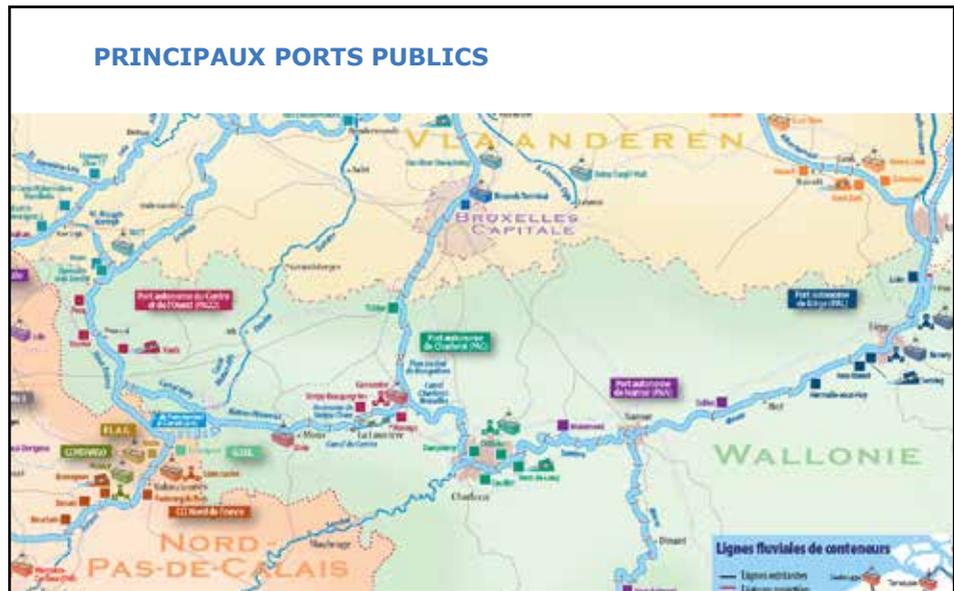
Réseau fluvial objectif 2020, un réseau wallon plus ouvert sur l'Europe



D'autres projets sont également en cours ou à l'étude en vue de développer et d'harmoniser notre réseau fluvial.

Il s'agit d'une politique ambitieuse, qui n'est pas simple à mettre en œuvre, surtout en période d'austérité budgétaire avec ses priorités immédiates. Toutefois, les enjeux sont particulièrement importants pour la Belgique en général et la Wallonie en particulier. Ils vont bien au-delà d'une simple ambition à disposer d'un meilleur réseau, puisqu'il s'agit en réalité d'être de mieux en mieux connecté aux autres afin de pouvoir faire face aux besoins annoncés et attendus en matière de transport.

Les ports et les terminaux intermodaux en Wallonie



Les ports constituent l'interface nécessaire pour accéder à ces infrastructures. De fait, une différence essentielle entre la route et la voie navigable est qu'il faut accéder à cette dernière.



Comment ? La conception de la chaîne logistique autour de la voie d'eau est évidemment un facteur de succès. C'est le cas quand les infrastructures sont adaptées et que le processus de production est véritablement intégré à la voie d'eau, de l'implantation de l'usine au marché via le mode de transport fluvial, en passant par le transport multimodal.

Autrement, on accède à des plateformes de services multimodaux : notamment pour le transport par conteneurs (j'ai déjà dit à quel point il s'agit d'un outil important pour permettre à tous types de marchandises d'accéder au fluvial), mais pas seulement. Accès à des murs de quais, grues, engins divers : un ensemble de moyens sont disponibles pour chaque type de matériaux, même quand on ne dispose pas d'un processus industriel intégré à la voie d'eau.

Parmi les terminaux modaux récemment implantés en Wallonie, le site de Garocentre est situé près du Canal du Centre. C'est une plateforme particulièrement bien adaptée pour le transport de conteneurs et des produits métallurgiques.

Des bateaux aux outils de transbordement



Du plus petit au plus grand, il existe des bateaux pour tout type de transport possible. C'est pourquoi le recours au transport par voies navigables mérite qu'on y réfléchisse, quels que soient les matériaux et quantités à transporter.

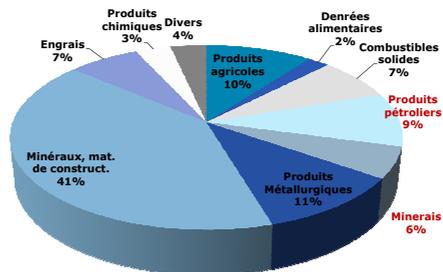


Parallèlement aux bateaux existent des outils de transbordement variables selon les besoins. Les quelques illustrations reprises permettent d'apprécier l'adéquation du secteur à diverses marchandises : céréales, produits chimiques, granulats, conteneurs, etc.

Les produits transportés en 2012

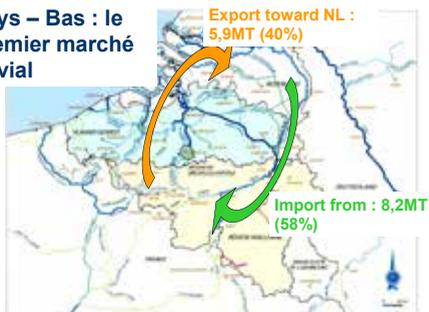
Les minéraux et matériaux de construction représentent aujourd'hui plus de 40% des produits transportés. Malgré les difficultés du secteur, les produits métallurgiques restent importants, comme le sont par ailleurs les produits agricoles et pétroliers. Viennent ensuite les combustibles solides et les engrais, puis les minerais, les produits divers, chimiques, les denrées alimentaires.

Une fois encore, retenons qu'il est possible de tout transporter par l'eau.

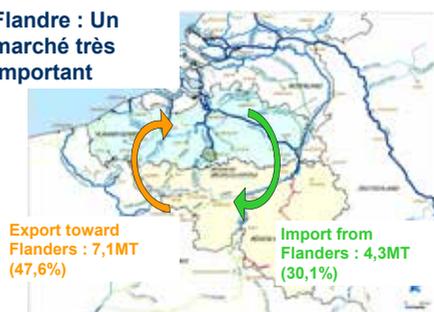


Les Pays-Bas et la Flandre en tant que marchés fluviaux

Pays – Bas : le premier marché fluvial



Flandre : Un marché très important



Nous avons vu que la voie navigable wallonne est une voie où priment les transports à l'exportation et à l'importation.

Les Pays-Bas constituent notre premier marché et sont concernés par quelque 40% des flux fluviaux à l'exportation et 58% à l'importation. L'autre marché important est évidemment la Flandre, qui absorbe près de 48% des flux fluviaux à l'exportation et d'où proviennent quelque 30% des flux importés.

Actuellement, nous sommes donc dans le cadre d'un mode de transport international, mais avec des distances relativement courtes.

Le transport fluvial, une affaire de professionnels

Le transport fluvial est une affaire de professionnels : chargeurs, destinataires, bateliers, affréteurs.

L'école où nous nous trouvons est bien placée pour savoir que ceux-ci doivent être formés de la manière la plus pointue possible. Le métier de batelier est particulièrement complet et polyvalent, le batelier devant assurer toutes les tâches d'un transporteur, doublé d'un chef d'entreprise, d'un mécanicien et d'un comptable.

Aides disponibles

Je terminerai sur les aides et incitants que la Wallonie a mis en place en faveur du transport fluvial.

Des primes aux modes de transport alternatifs permettent aux entreprises de s'équiper en outils de transbordement. On parle d'une aide significative pouvant atteindre près de 30% du montant investi, ce qui en fait une des aides les plus importantes qu'on puisse trouver en Wallonie.

Des primes à l'adaptation technique de la flotte permettent quant à elles aux bateliers d'équiper leur bateau et de le moderniser. Cette aide est également très importante pour le secteur.

Enfin, existent les primes à l'acquisition d'un premier bateau de navigation intérieure d'occasion, destinées aux jeunes bateliers qui s'installent, ainsi que des primes aux services réguliers de transport de conteneurs.

Conseils et expertise gratuits

La DPVNI⁴ apporte également aux entreprises des conseils et une expertise gratuits dans leur choix de solutions logistiques fluviales performantes et fiables.

Je reste bien entendu à votre disposition pour toutes vos questions. Merci.

M. Ivan FAGNANT

Merci, Monsieur Moens. Je crois qu'il est intéressant de faire un premier point, avant d'enchaîner sur l'exposé consacré à la formation au métier de batelier.

Etant historien de formation, le panorama qui nous a été brossé du secteur m'a fait repenser à la situation portuaire qui était celle de la Belgique à sa création. Quand la Belgique naît (de la volonté, entre autres, de l'Angleterre), rappelons-nous que Léopold I^{er} débarque à la Panne ! C'est que nous n'avons pas encore de grand port, Ostende étant pour ainsi dire l'unique port qui nous relie à l'Angleterre. Cette situation va perdurer bien longtemps, jusqu'à ce que Léopold II oriente Ostende plutôt vers le tourisme. Comment se fait-il qu'on ne parle pas encore d'Anvers ? D'une part parce que les Hollandais continuent à l'occuper, d'autre part parce qu'il faudra attendre 1839 et le traité des 24 articles (en lieu et place du traité des 18 articles de 1831) pour que la navigation sur l'Escaut soit garantie. Cette brève évocation nous fait comprendre à quel point tout cela est d'une complexité étonnante – complexité que nous retrouvons dans l'actualité.

Des articles de presse ont récemment évoqué de possibles difficultés concernant le grand projet de plateforme multimodale de pointe qu'est Trilogiport à Liège. Dans quelle mesure les développements initialement prévus vont-ils pouvoir être menés à bien ? Les conditions d'accès du projet aux subsides européens sont-elles toujours remplies ? Encore faut-il rappeler que nous vivons une époque où plus aucun projet significatif de développement n'est à l'abri d'un blocage par des riverains prêts à introduire tel ou tel recours devant telle ou telle instance. L'avenir d'Ivoz-Ramet et de Lanaye, pour reprendre deux des projets cités, a bien entendu partie liée avec celui de Trilogiport.

4 DPVNI – Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité, Rue Forgeur, 2 à B-4000 Liège-Belgique, Tél. +32-(0)4/220.87.50 – +32-(0)4/220.87.60, Courriel : dpvni@spw.wallonie.be, Site : <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>

L'autre problème récemment rapporté par les médias concerne l'Escaut et la modification souhaitée du pont de Tournai. A nouveau, on s'interroge sur les difficultés auxquelles peuvent se heurter ce genre de dossiers, d'autant que ces projets de développement se déroulent sur fond d'interrogations elles-mêmes relatives à l'avenir du secteur métallurgique.

Enfin, de France nous parviennent des informations qui posent elles aussi question. Compte tenu des suites de la crise de 2008, nos voisins sont-ils encore prêts à s'investir comme prévu dans les chantiers liés au développement du projet Seine-Escaut ?



Incontestablement, les voies navigables représentent, non pas la solution, mais certainement une réponse à un certain nombre de problèmes auxquels notre société est effectivement confrontée... Mais pour autant que leur développement ne soit pas entravé par tel intérêt particulier, telle difficulté imprévue, tel changement de priorités ! Nous serions évidemment heureux d'entendre les arguments qui permettraient de dissiper certains doutes.

M. Pascal MOENS

Votre intervention porte sur des dossiers très divers. Aussi vais-je m'efforcer de les reprendre plus ou moins dans l'ordre et de vous confier sur ceux-ci mon sentiment personnel, bien entendu sans garantie.

Concernant la crise économique mondiale, commençons par reconnaître que les voies navigables ne vont pas pouvoir la résoudre ! Ce que je veux dire par là, c'est qu'effectivement, le secteur fluvial subit le contexte économique actuel comme, malheureusement, bien d'autres secteurs. Nous le subissons peut-être plus que d'autres dès lors que nous ne sommes certainement pas les plus visibles. Il faut effectivement un certain courage aux pouvoirs publics pour soutenir ses investissements et ses efforts dans un mode que le grand public, les citoyens, les électeurs, tout compte fait, ne voient guère. C'est d'autant plus difficile que les priorités se multiplient et que les moyens, eux, deviennent plus rares.

Il n'empêche que le transport fluvial, que ce soit au niveau européen, belge ou wallon, continue de recueillir des déclarations politiques fortes en sa faveur, ce qui me semble encourageant malgré les difficultés rencontrées – vous me permettrez de ne rien affirmer à ce stade sur le secteur sidérurgique. Bien sûr, nous devons remettre l'ouvrage sur le métier chaque année ; tous autant que nous sommes autour de la table, nous allons devoir nous battre, encore et encore, pour le développement de notre secteur. Mais tant qu'à présent existe vraiment, en Europe, une tendance favorable au développement du fluvial.

Reprenons maintenant les quelques grands dossiers que vous avez évoqués.

Trilogiport va-t-il pouvoir continuer à se développer comme prévu ? Personnellement, je le crois. Est-ce que tout cela va encore prendre du temps ? Sans doute, parce que, comme vous l'avez bien noté, il s'agit de dossiers compliqués, où, en effet, certains intérêts particuliers peuvent parfois efficacement s'opposer à l'intérêt général. Espérons toutefois que de bonnes nouvelles pourront être annoncées dans les prochains mois.

Concernant la navigation sur l'Escaut, il est exact que la traversée de Tournai représente un dossier complexe. Toutefois, une dynamique s'est mise en place dans le contexte des grands projets européens cités, qui a permis d'initier la réflexion avec les autorités

locales. Si l'on doit encore s'accorder sur les modalités concrètes, le problème n'en reste pas moins inscrit à l'agenda. Etudes et discussions se poursuivent donc, et je ne vois pas pourquoi nous ne réussirions pas, à terme, à trouver également des solutions pour ce volet.

Plus globalement, le grand projet Seine-Escaut a-t-il du plomb dans l'aile en France ? Le fait est qu'il est aujourd'hui à l'examen du nouveau gouvernement français. Ce n'est pas une surprise à partir du moment où l'équipe qui a marqué son accord pour un projet se chiffrant en milliards d'euros cède la place à une autre, censée assumer la facture. Un examen a donc lieu aujourd'hui en France, qui me semble légitime et au cours duquel il me semble normal que toutes les questions soient posées. Pour autant, il s'agit d'un projet qui a suffisamment d'arguments économiques, environnementaux et internationaux en sa faveur pour ne pas être menacé en son principe, quand bien même, plus que probablement, des modalités pratiques de financement seraient revues. Une fois encore, l'Europe a fait savoir qu'elle restait ouverte aux propositions.

Ainsi le fluvial continue-t-il d'occuper une place très importante au niveau de la politique européenne des transports, l'Europe continuant de jouer un rôle très important aux côtés des états membres et des régions.

M. Ivan FAGNANT

Merci Monsieur Moens. Je me tourne vers Monsieur Swiderski pour lui demander s'il souhaite réagir.

M. Frédéric SWIDERSKI

Nous avons vu que le transport de produits divers par containers reste modeste en Wallonie. Trilogiport représente certainement une opportunité pour développer cette catégorie particulière, étant entendu qu'elle peut aussi intéresser d'autres plateformes.

Cela étant, il me semble impossible de penser le développement du secteur sans tenir compte des contingences financières auxquelles sont aujourd'hui confrontés les bateliers. Raison pour laquelle nous mettons actuellement l'accent sur la promotion du

transport fluvial auprès des institutions financières – leur intervention se révélant d’une importance cruciale pour l’avenir du secteur.

Il faut bien comprendre qu’un mètre courant de bateau de navigation intérieure peut valoir jusqu’à 25.000 euros. C’est pourquoi, même soutenus, les investissements consentis par les bateliers représentent une charge financière très importante, que seuls un fret et un bénéfice suffisants permettent de supporter. Or, nous avons vu que le secteur est actuellement confronté à une surcapacité. Celle-ci est-elle structurelle ou conjoncturelle ? La question fait débat.

Toujours est-il que cette surcapacité met actuellement une pression tellement importante sur les frets que l’avenir même du secteur est en jeu. Aussi, la réflexion sur le développement du transport par voies navigables doit-elle impérativement passer par ces questions financières.

M. Ivan FAGNANT

Merci Monsieur Swiderski. Nous allons passer la parole à Monsieur Pascal Roland, Professeur de Batellerie ici même.



« La formation au métier de batelier » par M. Pascal ROLAND, Professeur de Batellerie, Enseignement de la Province de Liège

Bonjour à tous,

Je vais vous parler de l’organisation de la formation au métier de batelier en Europe, dans notre pays et dans l’Enseignement de la Province de Liège. J’aborderai divers points complémentaires, parmi lesquels les différentes fonctions relatives aux équipages et l’évolution des normes de sécurité dans le transport par voies navigables. Je conclurai sur quelques pistes de développement.⁵

⁵ Support avec illustrations et tableaux complémentaires disponible sur la page de l’association : <http://www.provincedeliege.be/enseignement> - onglet Asbl Les Amis de Jean Boets.

1. La formation au métier de batelier en Europe, en Belgique et dans l'Enseignement de la Province de Liège

En Europe

L'Europe compte 26 écoles de batellerie réparties sur 15 pays. En vue de l'harmonisation croissante des programmes existants, celles-ci sont regroupées au sein d'une organisation appelée Edinna, pour *Education in Inland Navigation*, active au niveau des institutions européennes, commissions de rivière et structures diverses ayant la formation à la navigation intérieure dans leurs compétences.



Edinna travaille actuellement sur différents projets :

- le S.T.C.I.N. : *Standards of Training and Certification in Inland Navigation*. Comme son nom l'indique, son but est d'harmoniser les compétences des équipages européens par la conception de standards de formation et certification en navigation intérieure. De fait, les chemins menant à une même qualification peuvent varier selon les Etats. Aussi les autorités européennes souhaitent s'assurer de la convergence nécessaire à une navigation sûre sur toutes les voies navigables et quels que soient les équipages ;
- le *Riverspeak* : langage harmonisé pour les voies navigables européennes. Sur le terrain, un problème de communication peut avoir des implications importantes en termes de sécurité. Par le recours à un vocabulaire et des phrases de référence, le *Riverspeak* vise à faciliter les communications, y compris lors de la navigation au radar ou dans certaines situations particulières. En tant que membre d'Edinna, l'école de batellerie de Huy travaille activement sur ce projet ;
- les simulateurs : exercices sur simulateurs de navigation et normes techniques y relatives doivent également être harmonisés. Avec l'augmentation des formations à mettre en place, parallèlement aux bateaux-écoles, l'utilisation de simulateurs de navigation intérieure est importante, notamment pour permettre d'apprendre des situations qu'on ne rencontre pas dans la région où les formations sont données.

On peut également imaginer simuler des tronçons de rivières particulièrement délicats ou dangereux, difficilement accessibles ou praticables en temps normal. Ainsi les simulateurs permettent-ils d'aborder des aspects particuliers et de répéter différentes manœuvres avant évaluation en débriefing. Sur ces divers projets liés aux simulateurs de navigation, notre école de batellerie collabore avec les collègues anversoïis.

En Belgique

En Belgique, les formations en batellerie sont en effet dispensées par deux écoles de batellerie : Anvers pour la Flandre et ici même pour la Wallonie.



Au Nord, l'école de Kallo qu'est le Cenflumarin à Zwijndrecht (sud-ouest d'Anvers) dispense les formations en navigation intérieure et rhénane. La formation s'effectue dans le cadre du plein exercice, de la 3^e à la 7^e année, et débouche sur l'obtention des

titres de navigation : certificat de conduite A/B avec la mention P (la patente du Rhin), le certificat VHF (certificat restreint de radiotéléphoniste de station de navire), capacité professionnelle, etc. Une 7^e année permet aux élèves d'obtenir la qualification donnant l'accès à la navigation en estuaire. L'école possède plusieurs bateaux, dont le bateau-école Thémis II (55 sur 7m20), capable d'accueillir une vingtaine d'élèves.

Toujours au sud-ouest d'Anvers, Lena (pour Leren en Navigeren) est un simulateur installé dans les bâtiments de Syntra à Sint-Niklaas. Certaines formations sont dispensées pour l'apprentissage de l'application des règles de route, de la signalisation et de l'utilisation d'appareils d'aides à la navigation. Ce simulateur est en phase de développement dans le cadre des travaux de la CCNR (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin) pour mettre en place un standard technique. L'Ecole de Batellerie de Huy peut profiter de ce simulateur, notamment pour calquer des situations spécifiques en termes de navigation et de sécurité. Simuler un moteur ou une barre qui tombent en panne permet ainsi d'apprécier directement la réaction des candidats.

Dans l'Enseignement de la Province de Liège

En Communauté Française, c'est donc l'Enseignement de la Province de Liège qui forme au métier de batelier et dispense les formations y relatives.

Comme précisé dans le discours d'ouverture de Monsieur le Député provincial - Président, l'école de batellerie de Huy existe depuis 1981 et, dès cette époque, se dote d'un bateau-école, le « Libertas », qui constitue déjà un outil pédagogique unique en Wallonie.

Les formations se donnent alors dans la cadre du plein exercice.



C'est en 1991 que la formation au métier de batelier est transférée au CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance). A cette époque, nos élèves commencent aussi à être formés en entreprise. La formation dure 4 ans et les élèves viennent à l'école

1 mois sur 2. Ils apprennent les rudiments à bord du bateau-école, avant de naviguer à bord de différents bateaux sur le réseau des voies navigables européennes.

C'est en 2000 que nous avons commencé à donner des cours aux bateliers ayant besoin de qualifications particulières comme l'ADNR, devenu depuis ADN (accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure). En 2003, le Forem de Bierset collabore avec l'Ecole de Batellerie pour former des matelots. Notre centre de formation en navigation intérieure peut aussi proposer des formations personnalisées destinées aux agents des autorités publiques ainsi qu'au personnel navigant.



Le 4 mai 2012, la Province de Liège inaugure le nouveau bateau-école à bord duquel nous nous trouvons. Le « Province de Liège I & II » est une unité composée d'un pousseur de 50 mètres et d'une barge (bateau-citerne) de 34 mètres. Les équipements embarqués permettent de former de manière plus pointue les élèves aux différentes techniques de la navigation intérieure et rhénane.

Les orateurs qui m'ont précédé ont déjà dit à quel point il s'agit d'un outil pédagogique véritablement exceptionnel.

Actuellement, l'école de batellerie de Huy forme environ 80 élèves dans les différentes disciplines de la navigation intérieure.

2. Les membres d'équipage en batellerie



Qu'ils transportent des marchandises ou des passagers, les bateaux comptent à leur bord un certain nombre de membres d'équipages chargés d'effectuer certaines tâches. Ainsi les règlements imposent-ils les fonctions et le nombre de ces membres d'équipage. Du matelot léger (mousse ou homme de pont) au capitaine (conducteur) en passant par les fonctions de matelot, maître matelot et timonier, tous doivent être formés en respectant des normes de formation reconnues dans les différents pays ayant des voies de navigation intérieure.

Dès 1981, l'Ecole de Batellerie de Huy a développé des formations relatives à ces différentes fonctions. En débutant sa formation, l'élève (de 15 ans) passera 2 années pour devenir matelot. Par la suite, il effectuera un cursus de 2 années supplémentaires pour pouvoir être préparé à la fonction suprême de capitaine.

Pendant ces formations, les élèves obtiennent des qualifications supplémentaires pour pouvoir exploiter correctement un bateau fluvial.

Ces titres sont : le Certificat VHF, l'attestation des connaissances particulières de l'ADN, la compétence professionnelle pour permettre l'exploitation commerciale d'une entreprise de batellerie. Nos étudiants reçoivent donc une formation théorique et pratique très poussée pour être prêts à affronter les différentes phases de la profession, incluant des formations spécifiques à la sécurité, aux opérations de chargement et déchargement et au transport de passagers.

Lors des formations, les élèves ont évidemment la possibilité d'effectuer un temps de service à bord du bateau-école pour obtenir une expérience particulière sur des voies navigables spécifiques.

C'est d'autant plus important que chaque fonction exige désormais une formation de plus en plus pointue, notamment au niveau technique. La barre classique a maintenant cédé la place à un système de pupitres disposés autour du timonier ou du barreur. Le poste de pilotage étant aussi le bureau commercial du batelier, un conducteur moderne doit être capable d'assurer la navigation tout en négociant par téléphone tel transport avec tel intermédiaire.

3. Les examens et les titres de navigation (qualifications) concernant les équipages (examens fédéraux)

Les élèves obtiennent leurs documents de navigation en passant par les différentes autorités compétentes ayant un rapport avec les titres liés à l'exploitation des bateaux. Ce mode de contrôle nous permet de constater si les formations sont données correctement et si les compétences requises sont bien acquises lors du cursus scolaire de nos élèves. Ainsi la collaboration entre les autorités et les écoles de batellerie reconnues a-t-elle toujours fonctionné de manière positive. Les écoles participent à l'élaboration de banques de questions pour l'obtention des différentes fonctions à bord des bateaux.

Pour accéder aux différents titres de navigation, les élèves doivent obtenir les permis et remplir les conditions suivantes :

- Certificat de conduite A ou B mention P (le premier permettant la navigation en eaux maritimes et européennes, excepté le Rhin) ou Patente du Rhin (autorisant la navigation sur les eaux rhénanes en plus des eaux maritimes et européennes) ;
- Patente Radar ;

- Compétence professionnelle pour obtenir l'accès à la profession ;
- Attestation relative aux connaissances de l'ADN ;
- Certificat restreint de radiotéléphoniste ;
- Fonction de matelot en navigation intérieure.

Toutes ces compétences dépendent de lois et règlements très précis pour être reconnues, tant au niveau national qu'international. Lorsque nos jeunes élèves reçoivent les différentes formations, ils doivent être encadrés par du personnel qualifié ayant l'expérience de la navigation fluviale comme de la vie à bord des bateaux.

4. L'évolution des normes de sécurité dans le transport par voies navigables et l'implication concernant les équipages (Riverspeak, marchandises dangereuses, transport de passagers, etc.)

Les normes de sécurité ont toujours été prioritaires en batellerie et évoluent sans cesse, tant au niveau du matériel qu'au niveau humain, pour garantir une sécurité maximale. Tant les nouvelles normes techniques au niveau de la construction des bateaux que les nouveaux standards de formation au niveau des équipages confirment le statut du fluvial comme mode de transport le plus sûr.

Les accidents sont rares, très rares. Aussi le rapport d'enquête consécutif à l'accident du Waldhof (chavirage d'un bâtiment transportant de l'acide sulfurique, le 12 janvier 2011, sur le Rhin) a-t-il conduit à l'adaptation en cours des normes de formation concernant la stabilité des bateaux. Par ailleurs, le personnel embarqué reçoit des formations adaptées aux nouvelles situations de transports dans le cadre d'une chaîne logistique plus performante. L'avenir débouchera aussi sur des formations continuées pour permettre aux membres d'équipage de pouvoir s'entraîner avec des coaches à leur disposition. Ces formateurs devront tenir à jour leurs connaissances pour les transmettre aux futurs équipages.

L'évolution de la sécurité passera aussi par l'apprentissage d'une langue commune aux différentes nationalités de navigants sur le réseau transeuropéen. D'où l'importance du travail effectué sur le *Riverspeak* dans l'ensemble des écoles européennes.

Il est important de souligner qu'une mise à disposition du bateau-école aux divers

services de secours (pompiers, police fluviale, protection civile, divers) permet également de former leur personnel aux différentes techniques liées aux bateaux.

D'une manière générale, la sécurité va gagner en importance, que ce soit pour le transport des passagers ou des marchandises, que celles-ci soient sèches ou liquides, classées dangereuses ou non. Si le concept continue bien évidemment de concerner les bateaux et leurs équipages, il s'étend aussi à tout ce qui se trouve autour du bateau et à l'environnement.

5. Conclusions

L'avenir du transport par voies navigables devra tenir compte de plusieurs paramètres, qui sont :

- le vieillissement de la population navigante ;
- l'évolution des réglementations liées à la navigation intérieure ;
- les conditions d'exploitation des entreprises de batellerie ;
- l'harmonisation des normes sociales, techniques, des qualifications des équipages (subsistent de légères différences) ;
- le choix des populations pour consommer des produits transportés par des modes de transport verts ;
- le développement de réseaux fluviaux harmonisés (tant sur le plan technique qu'au niveau des régimes législatifs) ;
- ./..

Depuis 1981, les différents organismes comme la DPVNI, l'ITB, le Service Social de la Batellerie, le Fonds de la Navigation Rhénane Belge, le SPW, le SPF et le Fonds FEDER ont aidé et soutenu l'Ecole de Batellerie pour œuvrer aux divers développements des métiers du secteur fluvial. Les organisations professionnelles ont également concouru à l'élaboration des différentes matières à enseigner pour devenir batelier. Dans le futur, les collaborations entre les différents acteurs du monde fluvial devront encore être accrues, collaborations qui permettront à la société de développer la mobilité.

Merci pour votre attention. Je reste à votre disposition pour des questions éventuelles.

M. Ivan FAGNANT

Merci Monsieur Roland. Je reviens un instant sur le volet que vous avez consacré à la sécurité pour saluer la présence de Monsieur Philippe Humblet, Secrétaire du Comité Provincial de Liège Pour la Promotion du Travail, qui apporte régulièrement son concours à l'asbl Les Amis de Jean Boets. C'est encore le cas aujourd'hui pour ce panel consacré au transport par voies navigables.

Je vous propose de réagir directement à l'exposé de Monsieur Roland. Pour avoir connu l'Ecole de Batellerie organisée en CEFA, je note qu'une dimension nouvelle est apparue, avec un accès aux formations via l'Enseignement de Promotion Sociale. Comment s'organisent en fait les différents niveaux de formation ?

M. Pascal ROLAND

Aux côtés de la formation au métier de batelier pour les jeunes accessible au CEFA, différentes formations pour adultes sont dispensées via l'Enseignement de Promotion Sociale. C'est le cas d'une formation de matelot organisée en collaboration avec le Forem de Bierset, actuellement en cours. Une dizaine de candidats s'apprentent ainsi à passer les examens se déroulant au niveau du SPF Mobilité et Transport.

Alors que certaines formations s'adressent aux demandeurs d'emploi (qualification au transport de marchandises dangereuses, certificat de radiotéléphoniste, etc.), d'autres sont destinées directement au personnel navigant. Encore pouvons-nous offrir aux bateliers qui le désirent telle qualification/spécialisation complémentaire.

Pour en revenir au CEFA, une vingtaine d'élèves le fréquentent pour recevoir en 4 ans une formation complète au cours de laquelle ils obtiennent les différentes qualifications qui existent en navigation intérieure (certificat VHF, transport de passager, navigation au radar, etc.), mais également les compétences professionnelles pour gérer cette véritable entreprise qu'est le bateau. Concrètement, ils sont 1 mois sur 2 en entreprise, l'autre mois avec nous, éventuellement internes.

M. Ivan FAGNANT

Merci pour ces précisions.

A l'époque où Monsieur Roland Père faisait tourner la section, nous avons en quelque sorte anticipé la création des CEFA, en imaginant avant l'heure un enseignement à horaire réduit permettant de mieux tenir compte du contexte particulier de formation en batellerie. Le concept a bien entendu été consolidé avec la création des CEFA en 91, et je suis heureux de voir à quel point la filière a continué de progresser positivement.

Y a-t-il d'autres questions ou réactions ?

Mme Pascale PITANCE, Directrice générale adjointe, Formation de la Province de Liège

En tant que Directrice générale adjointe du Département Formation de la Province de Liège, je tiens à remercier personnellement Monsieur Roland pour son engagement sans faille en faveur de l'Ecole de Batellerie, au moment où celle-ci vit cette fantastique aventure que constitue la modernisation de la formation au travers du « Province de Liège ».



De l'extérieur, on ne se rend pas forcément compte à quel point ce bâtiment n'est pas un école comme les autres, mais constitue une véritable entreprise où les soucis les plus prosaïques côtoient les aspirations les plus hautes à développer l'Ecole de Batellerie.

Ayant les formations de l'Ecole du Feu dans mes attributions, je peux par exemple mettre en exergue le fait que le bateau va prochainement être utilisé pour l'entraînement des pompiers-plongeurs, qui, jusqu'ici, devaient aller jusqu'à Zeebrugge pour effectuer les exercices de plongée sous coque. Ils vont désormais pouvoir le faire ici même, dès lors que Monsieur Roland les accueille à bras ouverts pendant les vacances de carnaval.

J'avais du coup envie de demander à Monsieur Roland s'il ne pouvait pas développer davantage les quelques perspectives qu'il a citées en conclusion de son exposé, en nous

mettant éventuellement dans la confiance de divers projets ou idées en cours. Au niveau de la formation CEFA proprement dite, comme vous l'avez dit, il est certain qu'un aspect très important est de former des bateliers qui soient aussi des gestionnaires d'entreprise. Mais encore ?



M. Pascal ROLAND

De nombreuses possibilités sont actuellement à l'étude, notamment la création d'une 7^e année spécifique à la navigation intérieure, inspirée par la 7^e année centrée sur la navigation en estuaire qu'ont récemment mise en place nos collègues du Nord du pays.

Par ailleurs, les commissions de rivières ont formulé des besoins en qualifications complémentaires pour obtenir des compétences supplémentaires dans le cadre du transport de passagers. C'est encore une autre perspective de développement.

Du côté des gestionnaires de voies navigables, la Région Wallonne pourrait être demandeuse de formations diverses, relatives à la radiotéléphonie maritime (VHF) ou encore l'utilisation de bateaux spécifiques avec des conduites particulières comme le *Z-drive*⁶ (dont est pourvue notre barge). Cette dernière demande émane des Ingénieurs impliqués dans le développement de l'écluse d'Ivoz-Ramet. Nous devons encore nous rencontrer pour étudier la mise en place éventuelle d'un programme.

Bref, il est aujourd'hui possible de pouvoir étudier et répondre positivement à toute une série de demandes techniques, en termes de formations.

Dans cette perspective, nous sommes également ouverts à tout ce qui concerne la sécurité dans le cadre de la navigation. Vous avez cité notre collaboration avec l'Ecole du Feu. La protection civile et la police fluviale sont également concernées par des formations pouvant associer volets pratique et réglementaire.

⁶ Connue sous le nom de *Z-drive* (« transmission en Z », en anglais), un propulseur azimutal est un type de transmission permettant à l'hélice (le propulseur), placée sous la coque du navire, de pivoter sur 360° pour effectuer des changements rapides de direction.

Les éclusiers peuvent également bénéficier ici d'informations importantes relatives à la navigation intérieure : types de bateaux, leur conception, leur amarrage, etc. En l'occurrence, il ne s'agit évidemment pas d'apprendre à nos collègues éclusiers comment fonctionne une écluse, mais bien de proposer une série d'informations relatives aux utilisateurs, dans le cadre d'une formation éventuelle.

Voilà quelques-unes des diverses perspectives en cours ou à l'étude.

M. Ivan FAGNANT

Merci, Monsieur Roland. Nous avons encore deux interventions prévues : l'une de Monsieur Etienne Fiévez, Directeur de l'IPEPS de Huy-Waremme, sur la spécificité des formations en batellerie via l'Enseignement de Promotion Sociale, l'autre de Monsieur Bernard Godeaux, Directeur de la Catégorie Economique de la Haute Ecole de la Province de Liège, sur le baccalauréat en transport et logistique d'entreprise de la Haute Ecole.

Monsieur Fiévez, je vous cède la parole, en espérant que nos derniers échanges n'ont pas trop empiété sur votre intervention.



M. Etienne FIEVEZ, Directeur, Institut Provincial d'Enseignement de Promotion Sociale de Huy-Waremme

L'important est que l'information soit dite. Je ne vais donc pas revenir sur le succès que nous connaissons au niveau des formations organisées en Promotion Sociale, mais plutôt orienter mon intervention sur le métier.

À l'Université de Liège, en psychologie sociale, le thème de mon travail de fin d'études portait sur la complexité du choix d'un métier. Il s'agissait surtout de poser une approche globale, en réseau, sans découpe, pour faire apparaître les relations entre les éléments du choix, d'envisager les liaisons avec l'environnement, d'étudier les influences entre les éléments du système et ce, dans une perspective systémique et dynamique.

Si je prends aujourd'hui la mesure du métier de batelier à l'aune de cette étude, quelques éléments apparaissent comme caractéristiques.

Tout d'abord, avec étonnement, nous trouvons au métier une certaine proximité, moins avec celui de chauffeur routier, de conducteur de train ou de pilote d'avion qu'avec celui d'agriculteur. Par exemple, le fait de la propriété de l'outil, d'une exploitation familiale : une exploitation où lieux de vie et de travail se confondent, se mêlent et s'entremêlent. Mais aussi, une exploitation qui vit en harmonie avec l'environnement, avec la nature. Là-bas, les champs, les prés, les pâtures... Ici, la voie d'eau, son rythme et ses changements.

Ensuite, autre caractéristique du métier, un certain frein par rapport aux déploiements économiques. Freins dus, comme dans bien d'autres professions, à un certain protectionnisme de ses membres. Mais, rassurons-nous, comme pour nos exploitations agricoles, ces freins tendent à disparaître et bien des bateaux affrétés aujourd'hui tiennent plus de la jeune entreprise que du petit commerce.

Mais ce protectionnisme a pourtant une autre conséquence. Le métier est méconnu et mal connu. Les actes réalisés, les gestes posés sont plus souvent imaginés que cernés. Le métier fait rêver, mais il porte en lui des exigences qu'il faut savoir accepter, qu'il faut pouvoir supporter. Être matelot avant d'être capitaine, travailler ici aujourd'hui et demain là-bas...

C'est un métier technique alliant pratique et théorie. Je ne vais pas revenir sur tous les points soulignés par les orateurs et intervenants qui m'ont précédé, mais néanmoins redire à quel point c'est un métier polyvalent. C'est un métier en phase avec le développement du secteur logistique, secteur important s'il en est en Wallonie, et dont vous parlera mieux que moi Monsieur Godeaux.

C'est donc un métier original, un beau métier, mais c'est aussi un métier pour lequel le recrutement de candidats ne va pas de soi. Pour organiser notre formation, nous devons porter loin notre information. Depuis maintenant dix ans, nous pouvons le faire grâce à l'aide du Centre de compétence de Bierset (Forem Logistique de Liège) et du réseau du Forem.

Je tiens à les en remercier, tout comme je remercie également l'asbl Les Amis de Jean Boets Amis de Jean Boets d'avoir organisé le panel de ce jour.



**M. Bernard GODEAUX, Directeur de la Catégorie Economique,
Haute Ecole de la Province de Liège**

Je remercie à mon tour l'asbl Les Amis de Jean Boets de nous permettre aujourd'hui – à bord même du « Province de Liège » – de faire un nouveau point sur la situation du transport par voies navigables, en écho au colloque sur la voie d'eau organisé en mars 2006 à la Haute Ecole de la Province de Liège, et dont l'association Jean Boets avait publié les actes. C'est important de le rappeler.

Si, comme les intervenants l'ont souligné au cours de cette matinée, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts, la Haute Ecole reste attentive au développement de ce secteur, tout particulièrement au travers de son baccalauréat en transport et logistique d'entreprise.

En terme d'intermodalité, la Catégorie économique de la Haute Ecole n'a pas manqué d'organiser, dès 2008 et sous la houlette de Monsieur Emile-Louis Bertrand, Directeur du Port Autonome de Liège, une réflexion sur le Trilogiport, proche de trois marchés européens frontaliers, permettant trois accès à la mer, par trois modes de transport.

Si, depuis une douzaine d'années, la Province de Liège a investi le secteur des études en logistique, c'est parce que, loin d'être seulement une activité très technique, elle forme réellement une condition d'existence du monde, dont elle contribue à organiser les aspects et les fonctionnements.

La Haute Ecole a encore renforcé sa visibilité dans le secteur de la logistique par l'organisation d'une co-diplomation en partenariat avec la Haute Ecole Charlemagne de la Communauté Française. Nous collaborons également avec deux autres Hautes Ecoles organisant des études en logistique en Fédération Wallonie-Bruxelles : la Haute Ecole Francisco Ferrer (Institut Cooremans) et la Haute Ecole HELHa (Haute École Louvain en Hainaut) à La Louvière. Par ailleurs, nous travaillons également en collaboration avec Logistics in Wallonia et le Forem Formation Logistique de Liège, représenté aujourd'hui. Cette dynamique est à l'image du secteur.

Au-delà du seul champ économique, la logistique s'impose à toutes les institutions,

publiques ou privées. Réaliser un acte, une opération quelconque, confronte toujours à une question de maîtrise logistique. Dans ce cadre, comme dans celui de toute activité, les conditions d'assemblages – c'est-à-dire les moments et les lieux où sont regroupés des matériaux, des objets, des individus, des données au service d'une action – sont cruciales.

Les entreprises qui participent de l'activité logistique représentent des gisements notables d'activités, de valeur ajoutée et d'emplois, qui justifient leur attractivité auprès des opérateurs politiques locaux. Ce vaste domaine foisonne d'intervenants variés (nous les avons déjà évoqués) : transporteurs maritimes ou fluviaux, terrestres, aériens ou mixtes, propriétaires des marchandises acheminées, clients finaux aux demandes très pressantes et prestataires de la fonction logistique proprement dite.

Au travers de ce vaste complexe, la Haute Ecole pourvoit ces entreprises en étudiants stagiaires.

Comme dans d'autres secteurs sans doute, il ressort qu'un profil de fonction « type » épouse également le transport fluvial. Il s'agit de la connaissance des langues et, en particulier, du néerlandais. Monsieur Swiderski a souligné l'importance du port d'Anvers comme des bateliers flamands et hollandais. Toujours est-il que, parallèlement au *Riverspeak*, le néerlandais s'avère aussi prépondérant par la maîtrise de son vocabulaire technique. De son côté, l'anglais constitue évidemment un atout pour les étudiants qui se destinent au métier d'affréteur ou d'agent maritime.

Une autre caractéristique qui se dégage de ces métiers repose sur la flexibilité, tant du point de vue des déplacements que de celui de l'horaire de travail.

Mais la question essentielle est la suivante : des bacheliers (bac+3, donc) diplômés en transport et logistique, dans le domaine du transport fluvial ? Pourquoi faire ?

Depuis une dizaine d'années, on a vu apparaître de nouveaux acteurs, à mesure que les besoins des différents opérateurs de la chaîne de valeur devenaient de plus en plus compliqués à satisfaire. Spécialisés exclusivement dans la mise en place et le contrôle global des chaînes logistiques complexes, ces intervenants pilotent des flux, des systèmes d'informations de plus en plus sophistiqués, affectent des entrepôts, affrètent des moyens de transport, commandent des actes de manutention, gèrent

les risques (comme on l'a bien souligné tout à l'heure). Qu'il s'agisse d'affréteurs, de planificateurs ou de *forwarders* – ces expéditionnaires qui cherchent du fret pour les compagnies fluviales –, la logistique demeure un des grands enjeux de demain, car c'est elle, qui, par eau, terre ou air, gère les flux et les volumes des grands centres urbains auxquels le bassin liégeois à la prétention d'appartenir.

Nous sommes réunis aujourd'hui pour évoquer les perspectives d'avenir. Pour faire face à la complexité croissante des métiers du fluvial, l'exigence d'équilibre financier et de maîtrise des coûts de plus en plus pointue, nul doute que des ponts voire des liens doivent apparaître ou se développer entre l'enseignement supérieur et les autres axes de formations existants. Comme l'ont bien relevé tous les intervenants avant moi : comptabilité, aptitude à négocier, gestion d'entreprise sont autant de défis à relever et de compétences à acquérir pour ces jeunes, qu'il nous appartient de former dans un monde toujours plus vaste, complexe et interconnecté.

Je vous remercie.

M. Ivan FAGNANT

Merci, Monsieur Godeaux.

Nous arrivons au terme du temps que nous nous étions impartis pour faire le point sur le sujet du jour. Si personne n'a plus de questions à poser, il me reste à remercier plusieurs personnes. Prioritairement nos orateurs et intervenants : Messieurs Frédéric Swiderski, Pascal Moens et Pascal Roland, ainsi que Messieurs Etienne Fiévez et Bernard Godeaux.

Ensuite, au niveau des deux directions générales de l'Enseignement et de la Formation de la province de Liège : Madame Pascale Pitance, Directrice générale adjointe du Département Formation et Monsieur Daniel Roland, Inspecteur de l'Enseignement, qui nous ont aidé à organiser ce colloque.

Je remercie également la direction de l'Ecole Polytechnique de Huy et tout particulièrement Monsieur Pierre Renaville, Coordonnateur du CEFA, qui nous ont accueilli sur ce magnifique bateau. En termes d'organisation pratique et d'accueil, je dois y associer

Madame Dominique Duchenne, Directrice de l'Institut Provincial d'Enseignement Secondaire de Huy, puisque les professeurs et élèves qui ont magnifiquement assuré le service de ce déjeuner-débat proviennent des deux écoles hutoises.



Avec leurs étudiants, Madame Hubin et Monsieur Meulewaeter ont en effet relevé le défi de nous servir directement à bord de ce bateau-école, aux ressources décidément étonnantes. Nous avons vraiment apprécié votre impeccable organisation, essentielle pour que nous puissions tenir le programme que nous nous étions imposé dans les meilleures conditions. Merci et bravo. L'autre personne qui contribue de son côté aux meilleures conditions d'écoute, de visibilité et d'échange durant nos débats, c'est Monsieur Yves Delbrassine, du Service Audio-Visuel, que je remercie.

Je reviens sur le soutien que nous apporte régulièrement le Comité Provincial de Liège et de la Promotion du Travail en remerciant une fois encore son secrétaire, Monsieur Philippe Humblet. Enfin, il me reste à saluer les participants et à vous remercier toutes et tous pour votre contribution à la réussite de cette journée.

* *
*



Créée en 1974, cette A.S.B.L. a pour objectif de contribuer à la promotion de l'économie en y associant la Province de Liège, l'enseignement et les opérateurs de formation.

Elle est par vocation l'instrument privilégié pour assurer une liaison souple et efficace entre le monde économique et les opérateurs de formation.

3 pôles d'activités



Formations

Le CECOTEPE conçoit et organise des formations à destination des entreprises, des enseignants et des demandeurs d'emploi. Ses domaines d'expertise sont notamment la pédagogie, la sécurité, la logistique, la santé, la communication et l'informatique.

Du recyclage ponctuel (quelques jours) à la formation approfondie de longue durée, son expérience vous permet de trouver des solutions adaptées à vos problèmes !



Recherche appliquée

Le CECOTEPE mène différents types de recherches appliquées en partenariat avec des entreprises. Les domaines de recherche actuellement en cours sont par exemple l'aérospatiale, l'agroalimentaire, les micro-technologies.



Assistance technique

En Belgique et à l'étranger, le CECOTEPE propose une assistance technique en ingénierie de la formation professionnelle adaptée à vos besoins ! Quels que soient l'importance de votre projet et le domaine de compétence, chaque programme est réalisé par une équipe d'experts disponibles et mobiles.



**VOTRE ANNONCE SUR CETTE PAGE ?
C'EST DÉSORMAIS POSSIBLE**

Il ne vous en coûtera que

100 Euros la demi-page

200 Euros la page complète

pour une double parution

**Nos brochures sont largement diffusées
auprès d'un public de décideurs et d'acteurs
des milieux politiques, socio-économiques et pédagogiques**

N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER

**ASBL
LES AMIS DE
JEAN BOETS**



**ASSOCIATION
POUR LA PROMOTION
DE LA CULTURE TECHNIQUE**

**Rue du Commerce, 14
4100 SERAING
Tél. : 04 330 73 47
Fax : 04 330 73 49**

**Site : www.provincedeliege.be/enseignement — onglet Asbl Les Amis de Jean Boets
Courriel : asbl.lesamisdejeanboets@provincedeliege.be**

**Editeur responsable :
Ivan FAGNANT, Président
Rue de Battice, 38 — 4800 PETIT-RECHAIN**

Avec le soutien du Service public de Wallonie et de la Province de Liège - Enseignement



