

L'Union Européenne s'est donné l'objectif de **déplacer le transport vers des modes plus intensifs, plus sûrs et plus propres**. La navigation intérieure est un choix évident pour jouer un rôle important en vue d'atteindre ces objectifs. Des mesures concrètes sont nécessaires pour exploiter totalement le marché potentiel de la navigation intérieure et la rendre plus attractive. Etant donné que la navigation intérieure a souvent une activité transfrontalière, une action est requise tant au niveau national qu'au niveau Communautaire.

Cet article résume, traduit et commente le plan européen NAIADES ( <http://naiades.info> )

### En bref

L'Union Européenne s'est donné l'objectif de **déplacer le transport vers des modes plus intensifs, plus sûrs et plus propres**. La navigation intérieure est un choix évident pour jouer un rôle important en vue d'atteindre ces objectifs. Des mesures concrètes sont nécessaires pour exploiter totalement le marché potentiel de la navigation intérieure et la rendre plus attractive. Etant donné que la navigation intérieure a souvent une activité transfrontalière, une action est requise tant au niveau national qu'au niveau Communautaire.

La Commission Européenne a donc lancé un programme d'action pour la promotion de la navigation intérieure, appelé **NAIADES** (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe, action et développement en Europe de la navigation et des voies navigables intérieures) en janvier 2006. Il est basé sur une évaluation permanente et une consultation étendue avec les États membres et le secteur.

Le programme inclut des recommandations pour des actions à prendre entre 2006 et 2013 par la Communauté Européenne, ses États membres et les autres parties impliquées. La mise en oeuvre du programme sera réalisée en coopération étroite avec les autorités nationales et régionales, les commissions des rivières, de même que le secteur du transport par voies navigables intérieures en Europe.

En parallèle avec NAIADES, des **initiatives ciblées** seront lancées **au niveau européen** pour assister le secteur du transport par navigation intérieure dans le déploiement de tout son potentiel, et pour mettre en place un cadre de travail favorable pour ce mode de transport particulier. Ces initiatives comprennent des mesures légales, des études scientifiques en profondeur et des projets de développement.

### Deux axes majeurs

La Wallonie est concernée par sa proximité avec deux axes majeurs de la navigation fluviale :

- Liaison Rhin/Meuse - Main - Danube (TEN-T project 18)

Cette liaison entre la Mer du Nord et la Mer Noire implique, sur une branche latérale, la mise au gabarit des écluses de la Meuse jusqu'à Namur

- Liaison Seine-Escaut (TEN-T-project 30)

Un canal à grand gabarit en construction entre la Seine et l'Escaut avec prolongation vers les Pays-Bas. Un projet relié est la mise à niveau de la liaison entre ce canal et Namur, bouclant avec le précédent une liaison France-Pays-Bas-Allemagne SANS passer par Anvers.

D'importance nationale mais pas transfrontières, le canal Charleroi-Bruxelles n'est pas repris dans un projet associé. Si ce n'est bien entendu la partie commune entre Seneffe et Marchienne-au-Pont et ses trois écluses vétustes à Viesville, Gosselies et Marchienne. Il est vrai que les obstacles à la modernisation entre Seneffe et Bruxelles sont nombreux, il y a des écluses au gabarit 1350 T sur le territoire des trois régions, et si l'une s'oppose à la modernisation, l'ensemble des régions y perd.

### Une évolution importante

Après avoir tout fait pour retirer de la circulation des bateaux trop petits, l'Union Européenne a compris qu'elle condamnait aussi des voies navigables qu'il était impossible de mettre au bon gabarit. Le concept actuel est basé sur des convois de barges capables d'emprunter les voies navigables majeures, mais composés de barges qui peuvent être elles-mêmes poussées sur des voies plus petites, aussi près que possible de l'utilisateur final. Nos anciennes voies à 350 T (Haute Sambre, Canal du Centre Historique, Blaton-Ath) retrouvent ici tout leur intérêt. Et alors que les péniches à l'ancien gabarit européen 1350 T (85 x 8,2 m) auraient pu être une espèce menacée, elles retrouvent avec ce plan un rôle important de lien entre la voie navigable principale et l'intérieur du pays.

### Sur le plan régional

La Région Wallonne elle-même est-elle consciente de ces enjeux, quand elle construit ou reconstruit des ponts à une hauteur insuffisante au-dessus de la voie navigable, par exemple sur le territoire de Seneffe ? On pourrait raisonnablement en douter. Dans la situation actuelle...

- Tout le canal Charleroi-Bruxelles, y compris le plan incliné de Ronquières, accessoirement les deux écluses de Maubray et Péronnes à l'extrémité du canal Blaton-Péronnes sont limitées à 85 x 10,5 m, soit en longueur un bateau de 1350 T, possibilité en largeur de placer 2 rangées de 2 bateaux de 350 T
- L'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu est limité sur papier à 85 x 11 m, mais les bacs ont une longueur de plus de 110 m, ils peuvent accueillir un bateau de 2000 T
- Les deux écluses entre l'ascenseur et Mons ont plus de 110 m... mais moins de 150.
- Les deux écluses de Pommerœul et d'Hensies, 145 m parfaitement inutiles pour l'instant, des litiges à propos des boues de dragage ont bloqué la partie française des travaux, un tronçon de 5 km sans écluse jusqu'à Condé.
- De nombreux ponts sur la liaison Est-Ouest limitent le passage des bateaux.
- À l'autre extrémité de l'échelle des tailles de bateau, la Haute Sambre ne connaît plus le moindre trafic de marchandise en amont de la carrière de Landelies. En cause, la navigation en France interrompue pour une très longue durée à cause du pont-canal de Vadencourt, fermé à la navigation, et sans volonté politique claire de remise en service. La région Wallonne a néanmoins entrepris une rénovation des écluses.