



Dans les méandres du futur « premier réseau fluvial d'Europe »

Sambre Europe Express

Le transport fluvial, c'est l'avenir, l'Europe est formelle. Pour stimuler l'économie. Pour soutenir l'industrie. Pour décarboner nos vies. Du Havre à Rotterdam, le programme européen Seine-Escaut veut moderniser les cours d'eau, notamment en Wallonie et notamment sur la Sambre : on creuse, on construit, on automatise, pour permettre à des bateaux plus gros de passer plus vite. Alors, « Wilfried » a décidé de faire l'inverse : ralentir. Prendre un vélo et caboter entre Charleroi et Namur, pendant quelques jours. Pour observer autrement, autre chose, sous la surface. Et écouter les murmures de ceux qui vivent auprès d'une rivière en profonde mutation.

Joseph se méfie des médias, lit peu les magazines et ne regarde jamais la télé, sauf quand même la chaîne américaine CNN, où il a vu, médusé, des perceuses avec une durée de vie de trente minutes, jetées après usage. « *Vous vous rendez compte ?* » Plus de doute, le monde va « *extrêmement mal* », les gens sont stupides, gaspilleurs, d'ailleurs Joseph le voit tous les jours chez lui, à Tamines, et Joseph ne croit que ce qu'il voit. Lui ? Il récupère. Ferraille, vieux meubles, caméras et coquetiers, parfois jusqu'à La Hulpe, et dans ces coins-là, le consumérisme, « *c'est à pleurer* ». Joseph a 56 ans, des anneaux brillants aux oreilles et un métier dont il ne rougit pas : « *Je vis des poubelles des gens.* » Dans une société comme la nôtre, jure-t-il, cela revient à bien gagner sa vie.

Heureusement, l'Europe a un plan pour Joseph. Pour toute la Belgique d'ailleurs, et aussi le nord de la France, jusqu'aux côtes normandes : elle renfloue ses voies navigables. En clair : des bateaux plus gros passeront plus souvent.

« *Mais tu sais que la Wallonie a toujours été prise pour une poubelle ?* » s'esclaffe le promeneur face à lui. Question rhétorique. Bien sûr que Joseph sait. Les frigos rouillés sortis de la Sambre. Les déchets glissés par-dessus les bateaux, juste devant lui. « *Et les huiles !* » s'écrie Joseph, et c'est comme si une aspirine tombait dans un soda, soudain le promeneur s'agitait, déborde. Son beau-père, « *à J'meppe* », il s'en souvient, « *tout son jardin couvert d'huiles après les rejets de l'usine !* » Quand ? Quelle usine ? Mystère. C'était il y a quelques années, par-là, la mémoire s'effiloche, vous savez. On retient l'essentiel : « *Ça avait fait un bordel.* » Puis les yeux roulent à terre et tapent le bout des pieds. L'indignation est déjà finie. La conversation glisse sur le Covid et les céleris qui n'ont plus de goût.

Les deux hommes ne se connaissent pas, ne se sont jamais parlé, n'ont même pas échangé leurs prénoms. Ils se croisent, parfois, le long de la rivière. Le promeneur, qui s'appelle en fait Guy, vient avec sa « *bête du Gévaudan* », un chien nommé Hadès qui doit bien « *faire son p'tit cardio* ». Il a déjà remarqué Joseph, le regard figé sur la surface de l'eau. « *Je m'disais, ce garçon-là, il est perdu.* » Joseph se redresse. Presque vexé : « *Je surveillais les tortues.* »

Il était une fois, au temps où la Belgique n'était pas encore Belgique, une rivière tortueuse, difficile à naviguer, minée de hauts-fonds : la Sambre. Un jour, lassés de ses caprices, des humains se sont mis en tête de la rendre moins sauvage, plus prévisible, donc plus rentable. Ils en ont raboté les courbes et rehaussé les berges, coupé des bouts ça et là et redressé le tout. Ils l'ont corsetée. On y a élevé des usines qui fabriquaient des nuages (mais surtout du verre) et, autour, se sont serrés de grands villages à la brique rouge, aux rues minces et rectilignes : Aiseau-Presles, Pont-de-Loup, Tamines, Auvelais, Moustier ou Franière. Les arpents humides de la rivière sont toujours bordés des maisons ouvrières d'époque, l'horizon obstrué de-ci de-là par les silos et la taule. Chez Joseph, l'ancien méandre est ainsi devenu mare, une petite mare roulée en boule entre une prairie et des bulles à verre. Des propriétaires désabusés y relâchent discrètement les tortues dont ils ne savent plus trop quoi faire, et des jeunes à mobylettes viennent se détendre en tirant dessus. Joseph passe derrière avec son filet, et retire un à un les plombs des carapaces étoilées.

Les tireurs descendant de la colline, d'une barre d'immeubles, étourdis par des après-midi pleines de riens. Quand Joseph était gamin, il y avait les charbonnages, le labeur et la fierté. Ça occupait. « *On est quoi maintenant ?* » soupire-t-il. Tout a changé, Sambreville a changé. Il en connaît beaucoup, des gens qui allaient bien, retrouvés un jour sur un trottoir à tendre la main.

Heureusement, l'Europe a un plan pour Joseph. Pour toute la Belgique d'ailleurs, et aussi le nord de la France, jusqu'aux côtes normandes où s'ouvre la Manche : elle renfloue ses voies navigables. En investissant dans la circulation de marchandises sur l'eau, elle espère par ruissellement « créer de la valeur » dans ses territoires fluviaux. En bref : accroître le fret, booster l'économie. En chiffres : 175 000 nouveaux postes attendus et +25 % de trafic dès 2035 par rapport à 2015. En clair : des bateaux plus gros passeront plus souvent.

Entre Charleroi et Namur, les 110-mètres se banalisent aux côtés des actuels 80 et quelques, poussant leurs milliers de tonnes d'un client à l'autre. Ces « *grands gabarits* », comme on dit, œuvreront à l'exportation du savoir-faire wallon vers la Flandre, les Pays-Bas, et même Shanghai. Ou ils viendront d'ailleurs et ne feront que transiter. Peu importe : dans leur sillage, il y aura l'emploi et la croissance, la modernité et la

Joseph,
56 ans, Tamines
(Sambreville).



résilience, et quand les badauds les regarderont passer, ils verront le futur.

C'est l'idée, en tout cas. Une idée à dix milliards, baptisée « programme Seine-Escaut », mise en branle il y a deux décennies par des politiciens désormais à la retraite. « Le premier réseau fluvial européen », disent les documents officiels. Joseph n'en a jamais entendu parler. Il trouve ça assez bien. Ou plutôt, « *pas plus mal* ». La Sambre est là, pourquoi on ne l'utiliserait pas ? Il en est sûr : « *Un bateau, ça détruit pas.* »



Un bateau fait même mieux : il décarbone. Parce qu'il transporte beaucoup de marchandises d'un coup, un effet d'échelle s'opère : ramenées à la tonne, ses émissions de gaz à effet de serre sont jusqu'à cinq fois moins importantes qu'un camion. Certes, cela dépend du navire, de sa charge, de son trajet ; mais globalement, réduire les marchandises sur route et en mettre un peu plus sur l'eau demeure une stratégie cohérente dans la grande course contre la montre climatique. Un sacré sprint s'annonce : en Wallonie (comme ailleurs en Europe), le routier est largement en tête, avec 91 % de part modale en 2023. Le fret fluvial, lui, frôle les 3 %. La Région espère grimper à 18 % d'ici 2030.

Pour sextupler la part du fluvial, il faut plus de bateaux, oui, il faut de gros bateaux, certes, mais il faut aussi pouvoir naviguer. Alors, le Service public de Wallonie (SPW) rehausse les ponts, pour passer quatre niveaux de conteneurs au lieu de trois. Il agrandit les écluses, élargit les canaux. Il traque les centimètres. À Auvelais, les navires s'enfonçant

jusqu'à 2,80 mètres dans l'eau peuvent depuis juin 2024 emprunter l'écluse ; avant le chantier, la limite se situait à 2,60 mètres. Vingt centimètres gagnés, la taille d'une main les doigts écartés, pour 10 % de chargement en plus : 13,5 millions d'euros. Ça fait sourire un batelier. Des fois, son bateau s'enfonçait au-delà des 2,60 mètres autorisés. « *On disait pas, mais voilà quoi.* » Il traversait quand même.

Douze kilomètres en aval, à Franière, un autre chantier se prépare. Un bassin en forme de triangle va être modifié, ou plutôt, partiellement détruit : une digue où aiment cacarder les oies bernaches complique actuellement les demi-tours des 110-mètres. La Sambre n'est pas bien large entre Charleroi et Namur, trente ou quarante mètres, plus rarement cinquante ; plusieurs zones de virement comme celle-ci doivent être aménagées pour fluidifier le trafic. La légende raconte que, faute de tels bassins pour se remettre dans le bon sens, les grands bateaux sont parfois obligés de naviguer en marche arrière.

Au total, c'est presque la moitié du réseau wallon qui sera modifié d'ici 2030, soit 200 des 450 kilomètres de voies d'eau aujourd'hui utilisées. Évidemment, tous ces chantiers ont des conséquences ; fin 2023, le rapport des incidences environnementales réalisé par le bureau d'études Stratec déroulait la liste dans un tableau coloré. En vert, en positif, on retrouve le bilan socio-économique, sans surprise la mobilité, mais aussi le bruit — moins de camions, c'est en effet moins de *vroum bip bip*. C'est par contre autant de *kof kof* : sur la qualité de l'air, des impacts négatifs sont attendus. À fret égal, observe le rapport, si les navires émettent moins de dioxyde de soufre

que les camions, ils crachent plus d'oxyde d'azote et presque autant de particules fines. Bref, sans un verdissement massif de la flotte wallonne (et européenne), on risque toujours d'avoir les bronches en feu, mais cette fois au bord de l'eau.

Côté biodiversité ? C'est la demi-teinte. Les bassins de virement, par exemple : rouge carmin, « très négatif » pour la faune et la flore. Aménager les quais : « négatif », du beau rose saumon. Mais rassurez-vous, c'est juste au début, affirme le rapport : grâce à des « mesures pertinentes », tous les impacts négatifs finiront par se résorber. On coupe des arbres ? Oui, mais pas quand il y a des nids dessus. On émiette des berges ? Oui, mais le SPW reboise « dans les plus brefs délais ». La compensation viendrait décidément à bout de toutes les difficultés.

En parallèle, la Région prévoit également de creuser des mares et de poser des paniers végétalisés. Si ces installations sont évidemment



bienvenues, voire urgentes (après des décennies d'anthropisation débridée, tous les habitats d'eau douce wallons sont en état défavorable de conservation), leurs effets demeurent néanmoins fluctuants — on parle de préserver le vivant, pas d'emboîter des Lego. Prenez les paniers végétalisés installés sur les affluents de la Sambre par le contrat de rivière Sambre : « *En matière d'impacts sur la biodiversité, c'est super positif* », observe son administratrice Donatielle de Cartier d'Yves. « *Quand ça fonctionne*. » À Franière, la zone refuge n'est plus que brindilles. Ailleurs, elle a été grignotée par un ragondin. Vers Namur, un bateau a foncé dedans.



D'un coup sec, elle lance sa ligne. Elle essaie encore un peu, sans trop d'illusions ; ça ne mord pas aujourd'hui. « *Quand c'est le vent du nord, la pêche n'est pas bonne* », marmonne la pêcheuse aux cheveux d'argent. Elle est venue de Spy pour l'après-midi, se demande si elle ne devrait finalement pas rentrer. Regard en biais vers le voisin, un pépé à panama qui fume sans les mains. « *Il n'a pas l'air de prendre grand-chose non plus*. »

— Et vous pêchez quoi sinon ?
— Des brèmes. Des perches, des têtes rousses.

Ce qui veut bien mordre.

— Et vous les mang...
— Noooooon.

— Pourquoi ?

— C'est trop sale.

Un silence.

— Ici c'est pour le sport.

Sa ligne s'éloigne dans l'eau brunâtre. Elle mouline un peu; toujours rien. Au coup d'après, le fil s'entortille sur lui-même. La pêcheuse le pose alors sur ses genoux, tente d'en démêler le noeud, s'arrête. Puis commence à ranger.

La Sambre est sale. La Sambre est polluée. La pêcheuse n'est pas la seule à le penser dans le coin. Une promeneuse, s'inquiétant de jeunes baigneurs : « *J'espère qu'ils se douchent à l'Iso-Betadine*. » Un campeur, après le plongeon d'un labrador : « *Pauvre bête*. »

L'inquiétude est fondée : en Wallonie, aux dernières nouvelles, aucune eau de surface n'était en bon état chimique. En 2020 (données les plus récentes), 100 % des 352 masses d'eau contenaient des PBT ubiquistes, des substances toxiques et persistantes qui s'accumulent dans le vivant. Sur la basse Sambre, les dernières analyses (2018) révélaient notamment des pollutions au mercure, à l'hydrocarbure, à l'insecticide. Au chlorure de vinyle monomère aussi, le fameux CVM, utilisé pour fabriquer du plastique PVC.



Ineos Inovyn,
Jemeppe-sur-Sambre.

Mais sur les berges, personne ne semble s'encombrer de ces détails. On dit que c'est sale, c'est tout. Alors par précaution, on ne mange pas, on ne boit pas, on ne se baigne pas. Pas même vite fait. Pas même son chien.

La Sambre est sale. La Sambre est polluée. Une promeneuse, s'inquiétant de jeunes baigneurs : « J'espère qu'ils se douchent à l'Iso-Betadine. »



La photo date de 2019. La scène est sobre, costumes sombres, coq wallon en toile de fond. Mal éclairée. Deux hommes se serrent la main. À gauche, le représentant de Carlo Di Antonio, à l'époque ministre wallon de l'Environnement et de la Mobilité. À droite, un cadre de l'entreprise Inovyn. De leur main libre, ils tiennent un prix, chacun un côté, comme à l'école : celui célébrant une « belle progression du transport fluvial ». Entre 2015 et 2018, l'entreprise avait augmenté de 40 % son trafic sur l'eau.

Inovyn, devenue depuis Ineos Inovyn, fait partie de ces entreprises dont la marchandise est, pour le dire vite, « fluvialisable », ou en tout cas un peu plus facilement que d'autres ; des produits lourds ou volumineux comme des pierres, du sable, des ciments pour bâtir, des engrains pour fertiliser les champs, ou pour Inovyn, des produits chimiques. Le géant britannique, brièvement partenaire de Solvay et aujourd'hui leader européen du PVC, cuisine le CVM, la soude caustique, et même du chlore « ultra bas carbone », que les bateaux viennent chercher directement sur ses quais, au creux d'un méandre, à Jemeppe-sur-Sambre.

Le *Redoutable* patiente, amarré devant l'usine. En face, le *Novandi 2* reçoit sa cargaison, des millions de grains blancs qui tombent en silence d'un long toboggan. « *C'est du sel* », commente Stéphane, capitaine du *Redoutable*. « *Pas du sel de cuisine hein. Du sel industriel, pour faire les médicaments, pour tout faire quoi*. » Lui sera chargé demain ; en attendant, il repeint le pont.

Stéphane ne devrait pas être là. Il préfère naviguer loin, Rotterdam, Hambourg, et pourquoi pas la Hongrie bientôt ? Il est quand même venu, juste pour cette fois, pour « *dépanner un copain* ».



Stéphane, batelier,
capitaine du *Redoutable*.

Trois allers-retours à Anvers, et basta. Parce qu'en Wallonie, «franchement, c'est catastrophique».

Quais fissurés. Amarrage aléatoire. Faible entretien. Plus de trente ans qu'il est sur des bateaux, celui des parents puis le sien, alors des canaux, il en connaît quelques-uns. «*Vous voyez la différence entre la Wallonie, la Hollande, l'Allemagne ou même la Moselle. C'est des autoroutes, là-bas.*» Coup de menton vers le Novandi 2 : «*Lui, il vient ici en marche arrière.*»

La modernisation Seine-Escaut ? Hormis les écluses, Stéphane ne la voit pas. Lui qui a connu la manivelle, les portes qu'on fermait à la force des bras, est même agacé par tous ces changements : sur la basse Sambre, les huit écluses sont désormais gérées à distance par le centre Perex. «*On ne gagne pas de temps du tout*», assure Stéphane. Et puis avant, il y avait le côté humain. L'éclusier qui déboulait en cas de pépin, attrapait un cordage, serrait la main. Là, il y a des caméras.

Les griefs de Stéphane font écho aux revendications de la Fédération de la batellerie wallonne : une gestion efficace du réseau, des investissements dans l'entretien, de meilleures conditions de travail. L'ASBL alerte aussi sur la pénurie de capitaines wallons : en 2023, seules seize personnes se sont lancées en batellerie. Or, comment développer le fret fluvial, comment embrayer la transition écologique, sans personne à la barre ? D'autant que même avec, ce n'est pas forcément gagné.

Le programme Seine-Escaut l'affirme et le répète : le transport fluvial permettra «d'éviter la circulation de millions de poids lourds sur les routes» en Europe. Mais cela ne va pas de soi. Si des canaux fonctionnels permettent matériellement un report modal, la diminution des camions n'est ni automatique ni instantanée. Pour une entreprise, augmenter le volume fluvial, cela peut aussi simplement vouloir dire augmenter les volumes tout court. Une production supplémentaire qu'il faudra ensuite livrer. Par camion ?

Pour passer la seconde, voire la troisième, niveau décarbonation du fret (2030, c'est dans cinq ans), il faut une vision d'ensemble, une stratégie d'intermodalité, activant plusieurs leviers à la fois. En plus d'un réseau complet et efficace soutenant le report du routier vers des transports émettant moins de gaz à effet de serre (fluvial et ferroviaire, vélo-cargo pour la fin du trajet), il s'agira aussi d'optimiser les livraisons, de diminuer les déplacements à vide, le tout en sortant des énergies fossiles et des fausses bonnes idées comme le biocarburant aérien s'il vous plaît. Et au pas de course : pour rappel, la planète se réchauffe plus vite que ce que prévoyaient les modèles climatiques. Les sécheresses s'installent et s'intensifient. Les fleuves s'affinent et leur niveau baisse. Or jusqu'à preuve du contraire, pour balader de gros bateaux, il faut de l'eau.

Sinon, il y a toujours l'option de consommer autrement.



Ce dimanche à Namur, aucun navire ne circule sur la Sambre. Trafic interrompu entre l'écluse de Salzinnes et le pont de France. Les quais, eux, sont noirs de monde. Les gens sont sortis, pour voir, et pour beaucoup, c'est une première : en place des bateaux flottent sur la rivière des milliers de plastiques.

Il y a aussi Marc. Marc et son kayak jaune. Cinquante-sept ans, cheveux longs, verbe haut. Également connu sous l'appellation «le type qui ramasse les déchets en kayak». À une époque, c'était «pouilleux du coin», puis les médias l'ont remarqué, l'ont légitimé, et désormais, «Marc Kayak» est une petite célébrité à Namur,



L'équation est simple : plus le kayak de Marc se remplit de plastique, plus les déchets sont visibles, et donc plus les citoyens y sont sensibilisés. Dans l'eau, il s'en rend bien compte, les gens ne les voient tout simplement plus.

même que Benoît Poelvoorde l'a mis sur scène une fois. «*Tout ça parce que je ramasse de la merde!*» Et il éclate de rire. Le monde est si étrange.

Tout est parti d'un bout de frigolite. Celui que s'est enfilé un cygne, il y a quatorze ans, et avec lequel l'oiseau s'est étouffé lentement. Marc l'a regardé agoniser, impuissant. Il décide alors de passer le reste de sa vie sur l'eau, à repêcher ce qu'il y peut de déchets, c'est-à-dire pas grand-chose.

Il le sait, le dit d'emblée : ce qu'il fait ne sert à rien. «*L'important, c'est que les gens me voient le faire.*» L'équation est simple : plus son kayak se remplit, plus les déchets sont visibles, et donc plus les citoyens y sont sensibilisés. Dans l'eau, Marc s'en rend bien compte, les gens ne les voient tout simplement plus.

Ce qui nous amène à sa mission du dimanche : gérer les milliers de plastiques sur la Sambre.

Marc Kayak et son kayak, Marc, au confluent de la Meuse et de la Sambre, à Namur.

Pollution volontaire ? Tragique accident ? Non : course de canards. De jolis canards en PVC, déversés par pelleteuse du haut d'un pont sous les rires des passants. Six cents mètres de parcours, avec à la clé, lunettes connectées, scie sauteuse et charité. Marc fait partie de la brigade de pédalos-kayaks chargée de surveiller qu'aucun volatile ne s'échappe dans la nature. «*Dommage que ce ne soient pas des canards en bois.*»

Demain, les canards auront disparu. Le tronçon sera ouvert. Le trafic reprendra. Les bateaux descendront les eaux de rouille, jusqu'à ce que celles-ci s'éclaircissent, se diluent puis disparaissent, avalées par la grande Meuse. Ils tourneront ensuite doucement vers la gauche, pointant leur gros ventre vers Liège, les ports, la mer. Bientôt, la Sambre sera loin derrière. Comme si elle n'avait jamais existé. ♦

Ce reportage a été réalisé avec le soutien du **Fonds pour le journalisme en Fédération Wallonie-Bruxelles**.