

**Journée du transport fluvial - OPVN**  
**Clabecq, le 20.06.2008**

**Discours de Monsieur Guy ZONE, Administrateur Délégué de la SA SARSI**

Le site qui nous accueille pour l'événement de ce jour faisait partie de l'usine des Forges de Clabecq, reprise en 1997, suite à sa mise en faillite, par la société DUFERCO. La décision prise par cette dernière de concentrer ses activités sur le laminoir à Ittre et sur la zone « hauts fourneaux » à Clabecq laissait ce site de 10 Ha à l'état de friche industrielle.

Les pouvoirs publics, conscients des problèmes que peuvent poser l'abandon des sites, avaient pris, fin des années 70, des mesures légales visant à lutter contre ce phénomène. La politique du Gouvernement wallon était d'établir une liste de sites désaffectés (dénommés SAED ou SIR) appelés à être réhabilités par une série d'opérateurs publics composée essentiellement d'intercommunales et de sociétés spécialisées telles que la SORASI (Liège) et la SARSI (Brabant wallon). Ces opérations étaient bien sûr menées en s'appuyant sur des mesures légales, administratives et financières bien définies.

C'est ainsi qu'un arrêté du Gouvernement wallon qualifia le site de Clabecq de Site d'Intérêt Régional et confia sa réhabilitation et sa réaffectation à la SARSI. L'acquisition du site se fit par voie amiable et pour le franc symbolique en 1999.

La première question qui se posait à nous était de définir les grands axes de réaffectation du site. La présence à l'avant du site de nombreux et vastes halls industriels, témoins d'une activité sidérurgique récemment mise à l'arrêt, et l'existence à l'arrière du site d'une zone peu bâtie et surtout bordée sur près d'un kilomètre par le canal Bruxelles-Charleroi, nous amenait à penser l'avenir du site en termes de « redéploiement économique » basé sur une activité industrielle mettant autant que possible en valeur le transport fluvial.

Cette synergie avec la voie d'eau, nous l'avons voulue eu égard aux multiples avantages que représente ce mode de transport et plus particulièrement dans le cas de Tubize, handicapée par l'enclavement de son réseau routier.

La zone « halls industriels » est aujourd'hui occupée par deux entreprises, la société HS STEEL, confectionnant des ferrailages pour l'armature des bétons, et la société MODULART, fabriquant des maisons sur base de modules préfabriqués en béton. Une troisième entreprise, la société HENSFERSTAU, active dans le négoce des produits longs, s'apprête à occuper la surface restante avec la construction de nouveaux halls sur une surface de 25.000 m<sup>2</sup>.

Toutes ces sociétés ont manifesté leur intérêt potentiel pour l'utilisation de la voie d'eau.

Enfin, la SARSI, grâce à l'appui financier apporté par des subsides de la Région wallonne, va débiter les travaux d'infrastructure (route et impétrants) du site.

Venons-en à la partie du site qui retient plus particulièrement notre attention aujourd'hui : la plateforme multimodale.

Le souhait que nous avons de réaliser cette plateforme se heurtait à deux obstacles importants.

Tout d'abord, fallait-il trouver des candidats concessionnaires susceptibles d'utiliser au maximum la voie d'eau et, scénario idéal, en combinaison avec un atout remarquable qui est la présence sur le site d'une voie ferrée reliée au réseau ferroviaire public. Ensuite, fallait-il aussi les moyens financiers et l'aide de professionnels du métier afin d'aménager et de gérer une telle plateforme.

Deux éléments providentiels allaient alors nous permettre de concrétiser notre souhait. Ils se nomment GRALEX et le PORT AUTONOME DE CHARLEROI.

La société GRALEX, exploitant la carrière de porphyres de Quenast, utilisait déjà la voie d'eau avec un transport routier de ses produits pierreux depuis la carrière jusqu'au canal à hauteur de Ittre.

La possibilité de pouvoir acheminer leurs produits par une voie ferrée existante entre la carrière et notre site et de les transborder directement vers la voie d'eau, a séduit ses responsables, conscients de la saturation à terme du réseau routier. L'idée était née de construire la trémie souterraine sous la voie ferrée.

Ce projet a d'emblée été soutenu par le PAC et le MET qui ont proposé à la SARSI un véritable partenariat en proposant de prendre en charge la construction des infrastructures de base de la plateforme (mur de quai et dalle en béton) et sa gestion technique. Cette collaboration s'est révélée dès le départ entière et efficace.

Rapidement sont venus s'adjoindre d'autres candidats à l'occupation de la plateforme. C'est ainsi que deux concessionnaires ont été retenus, à savoir les sociétés GOBERT et CETRAVAL.

Je souhaiterais conclure cet exposé par un constat relatif à la motivation que j'ai perçue de la part des industriels qui ont choisi de s'établir sur le site de Clabecq, d'utiliser la voie d'eau. S'il est vrai que la rentabilité est l'objectif final et tout à fait normal, même obligatoire, de toute entreprise, les raisons qu'elle a de recourir au transport fluvial sont guidées par des considérations diverses. Tantôt l'objectif est de s'installer près d'une infrastructure offrant, en temps opportun, un accès potentiel aisé à la voie d'eau, tantôt il est d'anticiper la problématique de l'engorgement du réseau routier, tantôt il est d'ordre économique immédiat parce qu'il y a une réduction des coûts de transport, tantôt enfin parce que ce mode de transport présente des avantages indéniables en matière de réduction de la pollution atmosphérique, il contribue à donner à son utilisateur une image de marque sur le plan environnemental.

Mes remerciements les plus chaleureux vont à tous les acteurs que j'ai eu l'occasion de citer. Leur qualité de professionnalisme et d'esprit d'entreprendre sont les garants d'un bel avenir pour la plateforme multimodale de Clabecq.

Mes remerciements pour votre attention.