



# Rapport annuel 2021

Un port citoyen ouvert sur le monde...



# TABLE DES MATIÈRES

 1. Introduction.....	5	 6. Travaux d'infrastructures.....	81
 2. Le Port autonome de Liège.....	9	<b>6.1. Installations ou aménagements réalisés par les usagers</b> .....	81
<b>2.1. Mission</b> .....	9	<b>6.2. Travaux subsidiés par le SPW réalisés par ou pour le compte du Port autonome de Liège</b> .....	81
<b>2.2. Gestion</b> .....	9	<b>6.3. Travaux non subsidiés : extension de la Maison du Port</b> .....	82
<b>2.3. Conseil d'administration</b> .....	12	 7. Symbiose entre économie et environnement.....	83
<b>2.4. Direction et Services</b> .....	14	 8. Evénements et actions de promotion en 2021.....	85
<b>2.5. Contrôle</b> .....	14	<b>8.1. Le Port autonome de Liège était présent</b> .....	85
<b>2.6. Rapport de rémunérations</b> .....	15	<b>8.2. Accueil de délégations au Port autonome de Liège au cours de l'année 2021</b> .....	87
<b>2.7. Formation des administrateurs</b> .....	18	<b>8.3. Zoom sur un trafic particulier !</b> .....	88
<b>2.8. Présentation de nos 33 zones portuaires</b> .....	19	<b>8.4. Description du projet Smart Track for Waterway et de la Journée de la Multimodalité urbaine : démonstration de la barge Zulu et du conteneur FlexiMalle</b> .....	90
<b>2.9. Conditions d'installation et de tarification</b> .....	46	<b>8.5. Première en Wallonie : le Port de Liège accueille le premier transfert transfrontalier de terres contaminées en vue de leur traitement et leur recyclage au port de Monsin</b> .....	92
 3. Bilan des activités 2021.....	49	<b>8.6. Rencontres avec divers représentants de la presse</b> .....	94
<b>3.1. Bilans statistiques</b> .....	49	<b>8.7. Visites scolaires</b> .....	95
<b>3.2. Tourisme fluvial</b> .....	63	<b>8.8. Les animations</b> .....	96
 4. Stratégie de réseaux.....	65	<b>8.9. Promouvoir l'intermodalité</b> .....	97
<b>4.1. Stratégie de réseaux</b> .....	65	<b>8.10. Liège Trilogiport en plein essor</b> .....	98
<b>4.2. Les Ports d'Anvers et de Liège renforcent leur collaboration grâce à la signature d'un nouvel accord de coopération</b> .....	68	<b>8.11. Eco-pâturage de 8,6 hectares avec des moutons et des vaches à Liège Trilogiport !</b> .....	102
<b>4.3. Le Conseil d'administration du Port de Liège en visite à Anvers pour une mission consacrée à son Port et à sa Ville !</b> .....	72	 9. Le Port autonome de Liège en quelques chiffres.....	104
 5. Bilan financier.....	77		
<b>5.1. Bilan après répartition</b> .....	77		
<b>5.2. Compte de résultats</b> .....	79		
<b>5.3. Affectations et prélèvements</b> .....	80		



01



# INTRODUCTION

L'année 2021 nous a tous confrontés à des événements inédits et marquants : d'une part, **la pandémie liée à la crise sanitaire du coronavirus** et d'autre part, **les terribles inondations ayant touché la région liégeoise** en juillet 2021.

**Dans ce contexte lié à la crise de la Covid-19, le Port autonome de Liège a réalisé en 2021 de belles performances.** Ainsi, en 2021, le trafic fluvial du Port de Liège a renoué avec la croissance et est reparti à la hausse en totalisant **près de 15 millions de tonnes de marchandises manutentionnées par la voie d'eau, soit une hausse de 7 % par rapport à l'année précédente.**

Un léger rebond des trafics globaux (eau-rail-route) a également bénéficié au Port de Liège l'an dernier. Son trafic global a ainsi augmenté de 1 % par rapport à 2020, pour frôler la barre des 19.5 millions de tonnes manutentionnées sur l'ensemble des 33 zones portuaires liégeoises.

**Pour la première fois depuis 10 ans,** le trafic de conteneurs enregistre un très léger recul (- 2 %) avec près de 114.000 EVP manutentionnés sur les trois terminaux à conteneurs du Port de Liège, en raison de la crise liée à la pandémie du coronavirus et des problèmes de logistique de la chaîne mondiale.

**Grande satisfaction :** le chiffre d'affaires du Port autonome de Liège s'élève en 2021 à 4.930.548 €, soit une augmentation de 11 %. Ces résultats permettent ainsi à notre organisme de maintenir ses investissements visant toujours à renforcer et à améliorer les infrastructures portuaires liégeoises.

Le Port autonome de Liège et ses concessionnaires ont également joué un rôle important dans le cadre de l'évacuation, par la voie fluviale, des déchets générés par les inondations de juillet 2021.

**Les concessionnaires portuaires ont fait preuve de résilience durant cette pandémie.** Cela se marque sur les résultats du port qui affichent une augmentation de 7 % de ses trafics fluviaux et une croissance de 11 % de son chiffre d'affaires. En cette période difficile, c'est exceptionnel.

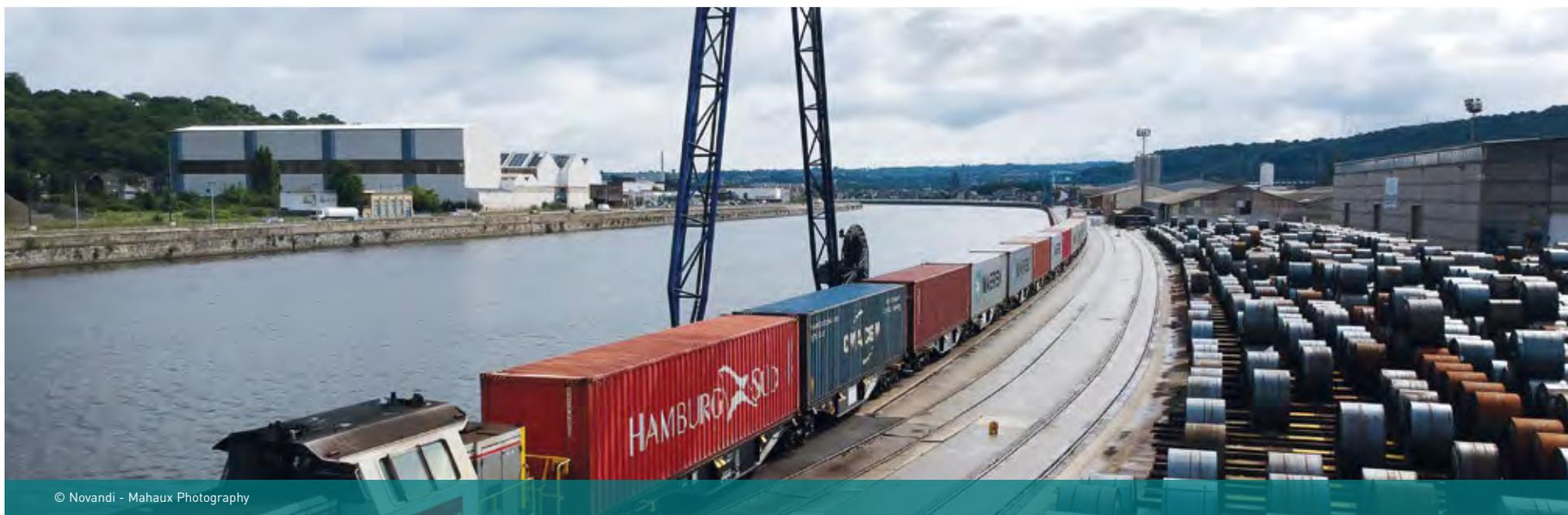
Le complexe portuaire liégeois, représente, selon la Banque nationale de Belgique, 8.032 emplois directs et 10.828 emplois indirects, soit un total de 18.860 emplois générés par l'ensemble des entreprises concessionnaires du Port autonome de Liège.

Le Port de Liège demeure un levier de développement socio-économique important pour la région. Il reste un acteur incontournable du développement durable : **77 % des trafics manutentionnés sur les diverses zones portuaires transitent par la voie d'eau,** ce qui constitue une réelle performance au niveau européen. Aujourd'hui, les modes de transport tels que le transport fluvial ou ferroviaire doivent faire partie d'une logistique durable en complémentarité avec la route.



*Covid-19 :  
Le Port de Liège  
assume son rôle  
sociétal.*

En tant que service essentiel, nous avons maintenu nos activités durant toute la crise de la Covid-19. Nous avons suivi scrupuleusement les recommandations sanitaires pour l'ensemble du personnel du Port autonome de Liège. La majorité des fonctions administratives ont été réalisées par les collaborateurs/collaboratrices en télétravail, permettant ainsi au Port de poursuivre pleinement ses missions.



© Novandi - Mahaux Photography



© Novandi - Mahaux Photography



© Novandi - Mahaux Photography

**Le Port de Liège gère 33 zones portuaires en région liégeoise.** Le domaine portuaire liégeois représente 382 hectares, où sont installées près d'une centaine d'entreprises.

Aujourd'hui, **le Port autonome de Liège continue ses investissements en faveur du report modal et de la multimodalité.** Le Port autonome de Liège travaille ainsi en continu sur divers projets pour développer la multimodalité tel le développement de la plate-forme multimodale Liège Trilogiport, la nouvelle extension de 5,8 hectares du terminal à conteneurs de Liège Trilogiport prévue en 2022, ainsi que le développement de projets liés au rail et à la multimodalité.

Les investissements réalisés visent à **renforcer et à améliorer continuellement les équipements et infrastructures portuaires liégeoises** tout en augmentant

leur attractivité. Grâce à cette politique volontariste, le Port autonome de Liège entend ainsi **répondre aux objectifs de la Déclaration de politique régionale du Gouvernement wallon en termes de report modal** (c'est-à-dire le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail et/ou la navigation fluviale).

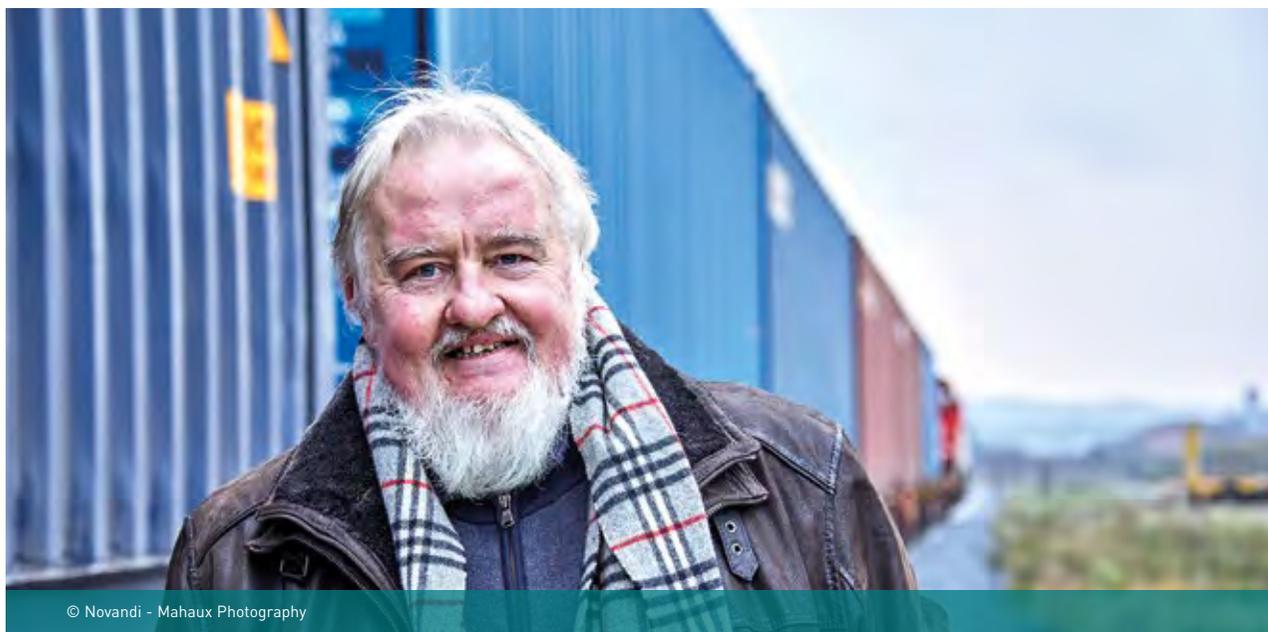
J'espère qu'à la lecture de ce rapport annuel vous apprécierez le travail accompli au cours de l'année 2021 afin de faire croître, encore et toujours, le rôle joué par le Port en faveur de la région, tant par la promotion du mode de transport le plus respectueux de l'environnement que pour son rôle économique régional de premier plan.

Je vous souhaite une bonne lecture et reste à votre entière disposition.

Au nom du Conseil d'administration,



**Emile-Louis Bertrand**  
Directeur général



© Novandi - Mahaux Photography





02



# LE PORT AUTONOME DE LIÈGE

## 2.1. Mission

Etablissement public créé par la Loi du 21 juin 1937 modifiée par la Loi du 10 janvier 1969 et par le décret-programme du 18 décembre 2003, le Port autonome de Liège gère 33 ports échelonnés le long de la Meuse et du canal Albert et a pour missions essentielles :

- l'exécution, sur les terrains qui lui sont concédés, de tous les travaux d'extension et d'amélioration nécessaires pour l'accomplissement de sa mission; l'outillage des ports et la réglementation de leur usage;
- l'entretien, à ses frais exclusifs, de tous les ouvrages du Port autonome de Liège;
- la perception de tous les produits quelconques de l'exploitation des ports, notamment: produits de location des biens meubles et immeubles, perception des péages, des redevances, des droits de quai, des produits de location de terrains et de matériel, de hangars, généralement de tous produits quelconques de l'exploitation des ouvrages compris dans sa circonscription;
- l'octroi de concessions et d'autorisations à des tiers;
- la réglementation, dans les limites indiquées dans les statuts et dans les actes de reprise des ports existants, du mouvement et du stationnement des bateaux ainsi que des questions intéressant la navigation;
- toutes autres opérations qui pourraient être confiées au Port autonome de Liège par arrêtés royaux et du Gouvernement wallon.

## 2.2. Gestion

Le Port autonome de Liège est administré par un Conseil d'administration dont la moitié des membres est déléguée par la Ville de Liège qui est appelée à participer à la gestion, et l'autre moitié par la Wallonie.

Les mandats sont d'une durée de six ans renouvelables par moitié tous les trois ans.

Le Conseil d'administration comprend un président, un vice-président et dix membres. Le Bourgmestre de la Ville de Liège est de droit président du Conseil d'administration.

Le Directeur général du Port remplit le rôle de secrétaire du Conseil d'administration.





© Port autonome de Liège

### Siège administratif

Quai de Maestricht, 14  
4000 Liège

**T** +32 4 232 97 97

info@portdeliege.be

www.portdeliege.be

TVA BE 0202.414.452

Ouverture des bureaux : de 8h à 16h30

### Siège travaux

Port de Monsin  
Rue de l'île Monsin, 40  
4020 Liège

**T** +32 4 264 02 22

Ouverture des bureaux de 8h à 12h et de 12h30 à 16h

### Sûreté portuaire

Philippe Prijs  
Officier de sûreté portuaire

**M** +32 496 16 67 17

### Capitainerie - Port des Yachts

(rive gauche de la Meuse, à l'aval du pont Albert 1<sup>er</sup>)  
Port des Yachts, 1  
4000 Liège

**T** +32 4 223 14 04

**M** +32 477 23 13 51

pyl@portdeliege.be

### Ouverture des bureaux :

**Hors saison** (du 16 septembre au 14 mai) :

- en semaine : de 8h à 9h et de 15h à 16h
- samedi : sur rendez-vous entre 9h et 12h

**En saison** (du 15 mai au 15 septembre) :

- en semaine : de 8h à 9h et de 15h à 18h
- samedi : de 15h à 18h  
ou sur rendez-vous de 9h à 12h
- dimanche : de 15h à 18h

### Bureau de Police

Port des Yachts  
(rive gauche de la Meuse, à l'aval du pont Albert 1<sup>er</sup>)  
Port des Yachts, 1  
4000 Liège

**T** +32 4 223 14 04

Ouverture des bureaux de 8h à 9h et de 15h à 16h



## 2.3. Conseil d'administration



WALLONIE



**3 commissaires**  
2 Wallonie  
1 Ville de Liège

© Novandi - Maheux Photography



**Présidence**  
M. Willy DEMEYER  
Bourgmestre de la  
Ville de Liège



VILLE DE LIÈGE



**Direction générale**  
M. Emile-Louis  
BERTRAND



© Novandi - Maheux Photography

## Présidence

**Willy DEMEYER**  
Bourgmestre de la Ville de Liège

## Administrateurs pour la Ville de Liège

**Grégory BENVIGNA**  
Conseiller communal

**Quentin le BUSSY**  
Conseiller communal

**Louis MARAITE**  
Conseiller communal

**Mehdi SALHI**  
Conseiller communal

**Corinne WEGIMONT**  
Conseillère communale

## Vice-Présidence

**Arnaud DEWEZ**  
Bourgmestre de Dalhem

## Administrateurs pour la Wallonie

**Isabelle THOMSIN**  
Echevine de la Ville de Herstal

**Julien LENZINI**  
Conseiller du Ministre Jean-Claude Marcourt

**Daniel WATHELET**  
Conseiller communal de la Ville de Liège

**Melissa TREVISAN**  
Doctorante ULiège

## Commissaires

**Stéphane LEFEBVRE**  
Directeur général  
du CHR Verviers

**Dominique PERRIN**  
Chef de cabinet adjoint  
au Cabinet de Monsieur le Ministre Henry

**Philippe ROUSSELLE**  
Directeur général  
de la Ville de Liège





## 2.4. Direction et Services

### Maison du Port

#### Direction générale



Emile-Louis BERTRAND  
info@portdeliege.be

#### Service administratif

#### Secrétariat

#### Comptabilité et Affaires générales

#### Communication

#### Service économique et commercial

#### Service technique

#### Sûreté portuaire

### Bâtiment technique

#### Service Travaux

### Port des Yachts

#### Service Police

#### Port des Yachts - Capitainerie

## 2.5. Contrôle

Le Conseil d'administration du Port autonome de Liège et, plus spécialement, les commissaires contrôlent la gestion.

La vérification de la comptabilité se fait par Monsieur le Commissaire de la Ville de Liège et par Messieurs les Commissaires du Gouvernement wallon.

Un compte de « recettes et de dépenses » est transmis annuellement à Monsieur le Ministre de la Mobilité pour être soumis à la Cour des Comptes.

La Cour des Comptes contrôle annuellement la gestion du Port autonome de Liège. Par ailleurs, sur proposition du Port autonome de Liège, Monsieur le Ministre Philippe Henry, Vice-Président, Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité a désigné la S.R.L. LONHIENNE & Associés, Réviseur d'entreprises, pour l'exercice comptable 2021 en qualité de Commissaire aux comptes auprès du Port autonome de Liège.

## 2.6. Rapport de rémunérations

### 2.6.1. Informations générales

<b>Nom de l'organisme</b>
PORT AUTONOME DE LIEGE
<b>Nature juridique</b>
OIP de type 2
<b>Références légales</b>
Le Port autonome de Liège a été créé par la Loi du 21 juin 1937, modifiée par la Loi du 10 janvier 1969 et par le décret - programme du 18 décembre 2003
<b>Ministre de tutelle</b>
Philippe HENRY
<b>Période de reporting</b>
2021

### 2.6.2. Informations relatives aux administrateurs publics

#### Informations relatives aux mandats et à la rémunération

Nom de l'organe de gestion	Titre	Date de désignation	Durée du mandat	Rémunération brute annuelle
Port autonome de Liège		jj/mm/aaaa	Années	Eur
DEMEYER Willy	Président	de plein droit		-
GILLIQUET Marc	Administrateur	01/10/2015	5	209,32 €
PHLYPO Jean-Claude	Administrateur	01/10/2015	5	209,32 €
DEWEZ Arnaud	Vice-Président	01/02/2021	5	2.101,56 €
TREVISAN Melissa	Administratrice	01/02/2021	5	1.477,78 €
WEGIMONT Corinne	Administrateur	24/06/2019	6	2.315,06 €
MARAITE Louis	Administrateur	27/05/2019	2	2.101,56 €
LENZINI Julien	Administrateur	01/02/2021	5	2.315,06 €
SALHI Mehdi	Administrateur	2/09/2019	5	1.682,92 €
BENVEGNA Gregory	Administrateur	27/05/2019	5	2.315,06 €
le BUSSY Quentin	Administrateur	27/05/2019	5	1.892,24 €
THOMSIN Isabelle	Administratrice	01/02/2021	5	1.473,60 €
WATHELET Daniel	Administrateur	01/02/2021	5	1.896,42 €
GEMENNE Rémi	Administrateur suppléant	01/02/2021	5	209,32 €
TASSET Jean-Paul	Administrateur suppléant	27/05/2019	5	213,50 €

## Règles générales relatives à la rémunération des administrateurs publics

Chaque présence au Conseil d'administration donne droit à un jeton de 120,23 € à indexer (1,741 du 01/01/2021 au 30/09/2021 et 1,7758 du 01/10/2021 au 31/12/2021) pour tous les Administrateurs ainsi que pour le Vice-Président.

Le Président a droit à un montant brut annuel de 3.340,00 € à indexer (1,741 du 01/01/2021 au 30/09/2021 et 1,7758 du 01/10/2021 au 31/12/2021) qu'il ne prélève pas.

## Informations relatives aux mandats dérivés

Le mandat dérivé est le mandat que l'Administrateur public a obtenu dans une personne morale dans laquelle l'organisme détient des participations ou au fonctionnement de laquelle il contribue et où l'Administrateur public a été désigné sur sa proposition.

## Informations relatives à la répartition des genres

	F	H	Total
Membres de l'organe de gestion			
dont administrateurs publics	3	8	11



## Informations relatives à la participation aux réunions

Nom de l'organe de gestion	Titre	Autre organe décisionnel
<b>Port autonome de Liège</b>		
DEMEYER Willy	Président	9/11
GILLIQUET Marc	Administrateur	1/11
PHLYPO Jean-Claude	Administrateur	1/11
DEWEZ Arnaud	Vice-Président	10/11
TREVISAN Melissa	Administratrice	7/11
WEGIMONT Corinne	Administrateur	11/11
MARAITE Louis	Administrateur	10/11
LENZINI Julien	Administrateur	11/11
SALHI Mehdi	Administrateur	8/11
BENVEGNA Gregory	Administrateur	11/11
le BUSSY Quentin	Administrateur	9/11
THOMSIN Isabelle	Administratrice	7/11
WATHELET Daniel	Administrateur	9/11
GEMENNE Rémi	Administrateur suppléant	1/11
TASSET Jean-Paul	Administrateur suppléant	1/11

**Autres organes préparatoires :** Comité d'audit du Conseil d'administration.

### 2.6.3. Informations relatives au gestionnaire

#### Informations relatives à la relation de travail

Nom de l'organe de gestion	Titre	Nature de la relation de travail	Si contrat :	Si mandat FP :
Port autonome de Liège			- Type de contrat	- Date AGW désignation
			- Date signature	- Date entrée en fonction
			- Date entrée en fonction	
BERTRAND Emile-Louis	Directeur général	mandat		- GW du 25/05/2020 - Mandat du 01/06/2020 au 31/12/2024.

#### Informations relatives à la rémunération

Détail de la rémunération brute annuelle relative à la période de reporting (montants en EUR).

Gestionnaires	Rémunération de base	Rémunération variable	Plan de pension complémentaire	Autres composantes de la rémunération	Total
		Le cas échéant	Le cas échéant		Rémunération brute annuelle
BERTRAND Emile-Louis	146.531,21 €				146.531,21 €

## 2.6.4. Informations relatives aux commissaires du Gouvernement wallon

### Informations relatives aux mandats et à la rémunération

Nom de l'organe de gestion	Date de désignation	Durée du mandat	Rémunération brute annuelle
<b>Port autonome de Liège</b>	<b>jj/mm/aaaa</b>	<b>Années</b>	<b>Eur</b>
LEFEBVRE Stéphane	10/10/2019	Non précisé	2.315,06 €
PERRIN Dominique	10/10/2019	Non précisé	1.473,60 €

Leur indemnité est déterminée par le décret du 29 mars 2018. Rémunération par des jetons de présence du même montant que les administrateurs.

### Informations relatives à la participation aux réunions

Nom de l'organe de gestion	Autre organe décisionnel
<b>Port autonome de Liège</b>	
LEFEBVRE Stéphane	11/11
PERRIN Dominique	7/11

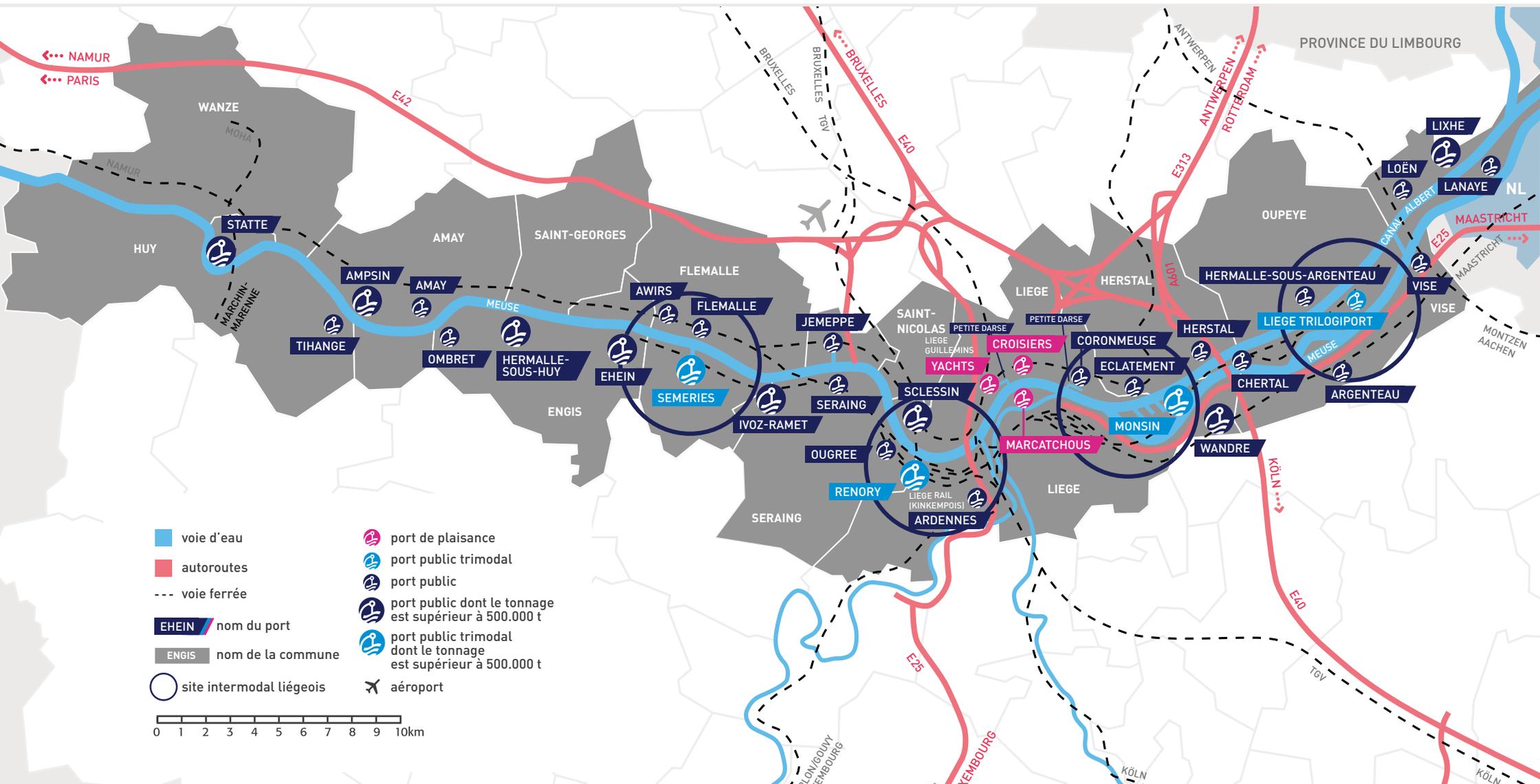
**Autre organe préparatoire :** Comité d'audit du Conseil d'administration.

## 2.7. Formation des administrateurs

Au cours de l'année 2021, une visite exclusive du Port et de la Ville d'Anvers a été organisée à l'attention des administrateurs du Port autonome de Liège. Un article est dédié à cette visite dans le chapitre 4.



## 2.8. Présentation de nos 33 zones portuaires



## 3 terminaux à conteneurs à Liège



## Présentation de nos 33 zones portuaires



© AdobeStock

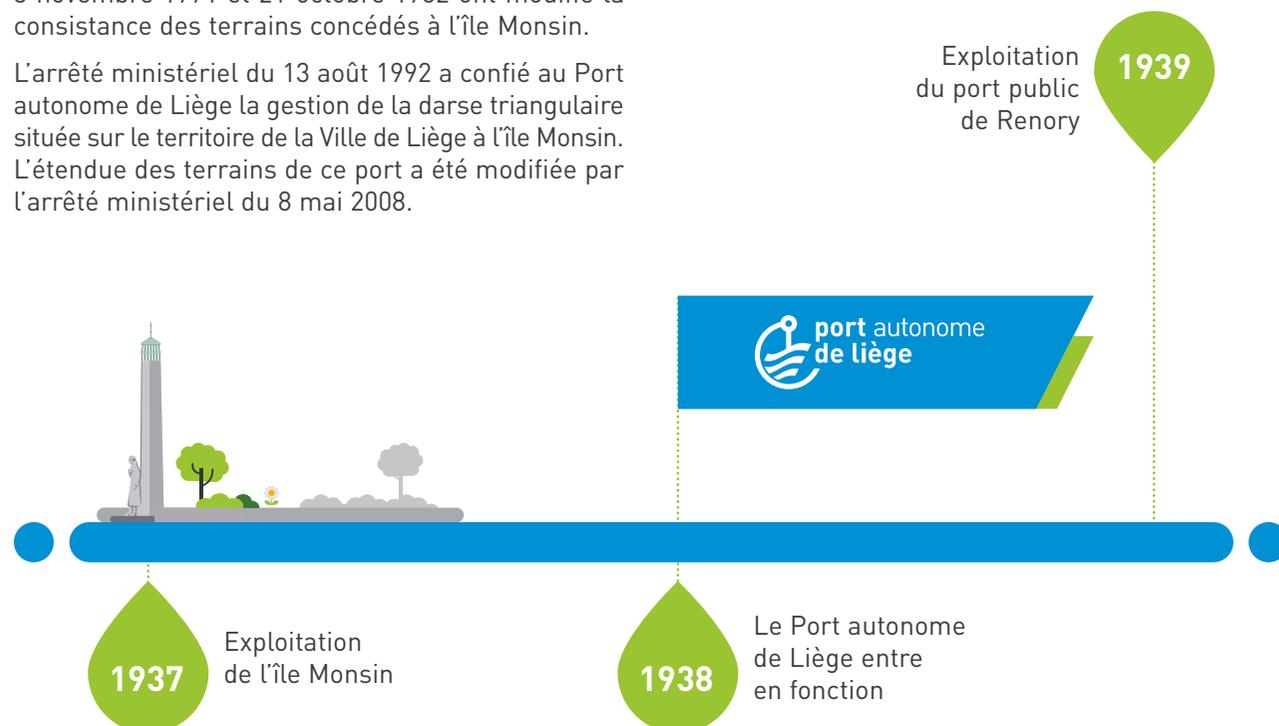
Ci-dessous, le relevé historique des différents arrêtés royaux et ministériels attribuant pour gestion les diverses zones portuaires au Port autonome de Liège.

L'article 38 du règlement organique stipule que **le Port autonome de Liège entre en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 1938**.

La Loi du 21 juin 1937 confie au Port autonome de Liège l'**exploitation de l'île Monsin**, comportant deux darses. Des arrêtés royaux des 10 mars 1939, 25 novembre 1953, 10 octobre 1956, 4 août 1961, 18 juin 1965, 3 novembre 1971 et 21 octobre 1982 ont modifié la consistance des terrains concédés à l'île Monsin.

L'arrêté ministériel du 13 août 1992 a confié au Port autonome de Liège la gestion de la darse triangulaire située sur le territoire de la Ville de Liège à l'île Monsin. L'étendue des terrains de ce port a été modifiée par l'arrêté ministériel du 8 mai 2008.

Par arrêté royal du 11 janvier 1939, l'Etat a concédé au Port autonome de Liège, à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1938, l'**exploitation du port public de Renory**. Par ailleurs, par arrêtés royaux des 29 novembre 1955 et 20 octobre 1956 et par arrêté ministériel du 13 juillet 2001 et du 14 mars 2016, l'exploitation de certains terrains situés à Angleur a été concédée au Port autonome de Liège en vue de l'extension du port de Renory.



Par arrêté royal du 13 août 1940, il a été concédé au Port autonome de Liège, à partir du 28 septembre 1940, l'**exploitation du port public de Coronmeuse**. Ce transfert a été confirmé par arrêté du Régent en date du 10 novembre 1945. Un arrêté royal du 3 février 1976 a modifié l'étendue des terrains concédés au port de Coronmeuse. D'autre part, par décisions du Conseil communal des 17 janvier 1955 et 23 avril 1956, la Ville de Liège a cédé au Port autonome de Liège certains terrains situés rive gauche du port de Coronmeuse. Un arrêté ministériel du 31 juillet 1996 concède au Port autonome de Liège la gestion d'un terrain supplémentaire situé à l'extrémité aval du bassin de Coronmeuse.

Par arrêtés ministériels du 23 octobre 2012, les terrains du port de Coronmeuse, situés rive gauche de la Meuse, en aval du pont Atlas V, ont été d'une part, retirés de la gestion du Port autonome de Liège, et d'autre part, désaffectés et placés en dehors du domaine public de la Région wallonne.

Par arrêté du Régent du 17 octobre 1947, il a été concédé au Port autonome de Liège, à partir du 1<sup>er</sup> mai 1947, l'**exploitation du port public de Sclessin**. Les limites concédées de ce port ont été modifiées par arrêtés ministériels des 31 mars 1995, 24 novembre 2009, 12 septembre 2013 et 9 décembre 2021.

Par arrêtés royaux des 6 mars 1951, 17 juillet 1953, 27 avril 1957 et 20 août 1964, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion des terrains situés à Souverain-Wandre, rive droite de la Meuse**.

Par arrêtés royaux des 14 juillet 1951, 9 décembre 1953 et 29 août 1973, l'Etat a concédé au Port autonome de Liège l'**exploitation du port public de Jemeppe**.

Par arrêtés royaux des 8 février 1960, 1<sup>er</sup> février 1967 et 10 avril 1971, il a été concédé l'**exploitation du bassin intérieur de Jemeppe**.

Par arrêtés royaux des 6 avril 1954, 23 juillet 1957, 11 mars 1968 et 29 mars 1970, il a été concédé au Port autonome de Liège l'**exploitation du port public d'Ivoz-Ramet**. L'étendue des terrains de ce port public a été modifiée par arrêtés royaux des 21 octobre 1976, 7 octobre 1983, 9 juillet 1984, 10 août 1984, 8 juillet 1985, 19 novembre 1986, 4 février 1988 et par arrêtés ministériels des 9 août 2010 et 23 septembre 2011.

Par arrêtés royaux des 5 mars 1963 et 29 juin 1971, il a été concédé au Port autonome de Liège l'**exploitation du port de Seraing** ainsi que l'ensemble des nouveaux ouvrages de ce port.



Par arrêté royal du 17 avril 1972, tel que modifié par arrêtés ministériels des 8 décembre 2000 et 14 novembre 2003, il a été concédé au Port autonome de Liège l'**exploitation du Port des Yachts** de Liège. L'étendue de la zone d'eau de ce port public a été modifiée par arrêtés ministériels du 24 juin 2014 et du 16 septembre 2020.

Par arrêté royal du 21 avril 1972, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port public d'Ougrée**.

Par arrêté royal du 23 juin 1972, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port des Ardennes**, à Angleur. L'étendue des terrains de ce port a été modifiée par arrêté royal du 10 juillet 1979 et arrêté ministériel du 3 septembre 1993.

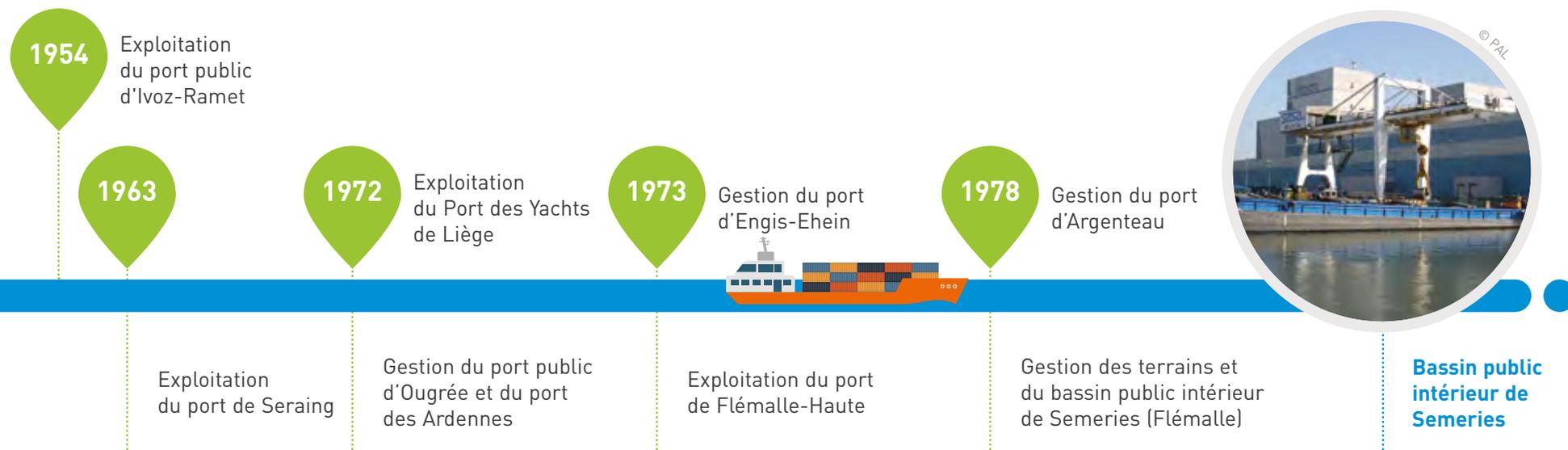
Par arrêtés royaux des 19 janvier 1973 et 16 juillet 1974, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port d'Engis-Ehein**. Le port d'Engis a été repris au Port autonome de Liège par arrêté ministériel du 6 mars 2008. Par arrêtés ministériels des 11 janvier 1993, 16 mars 2006, 16 janvier 2013 et 25 septembre 2015, l'étendue des terrains constituant le port d'Ehein a été modifiée.

Par arrêté royal du 31 août 1973, il a été concédé au Port autonome de Liège l'**exploitation du port de Flémalle-Haute**.

Par arrêté royal du 5 juin 1978, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port d'Argenteau**, à Visé. L'étendue des terrains de ce port a été modifiée par arrêtés ministériels des 11 juin 2007 et 25 septembre 2015.

Par arrêtés royaux des 5 juin 1978 et 26 avril 1984, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion des terrains et du bassin public intérieur de Semeries**, à Flémalle ainsi que l'ensemble des nouveaux ouvrages d'aménagement portuaire y réalisés.

Par arrêté royal du 12 août 1981, il a été retiré au Port autonome de Liège, en vue de permettre la réalisation des aménagements routiers s'inscrivant dans le cadre de l'assainissement du site et de la rénovation du port de Renory, la gestion de trois parcelles de terrain de l'Etat situées sur le territoire de la Ville de Liège et de la Ville de Seraing.



Par arrêté royal du 21 août 1981, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port public de Herstal, rive gauche du canal Albert**.

Par arrêté royal du 29 juin 1982, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion de l'ancien port public des Croisiers-Chérayoie**, à Liège.

Par arrêté royal du 26 avril 1984, l'Etat a concédé au Port autonome de Liège la gestion d'une bande de terrain de 400 mètres de longueur comprise entre les ports d'Ougrée et de Renory.

Par arrêté royal du 9 juillet 1984, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion des ports de Tihange, Ampsin et Ombret**. L'étendue des terrains des ports de Tihange et d'Ampsin a été modifiée par arrêtés royaux des 13 novembre 1985 et 27 mars 1987. L'étendue des terrains du port d'Ombret a été modifiée par arrêté ministériel du 15 novembre 2006. L'étendue des terrains du port de Tihange a été modifiée par arrêtés ministériels des 5 mai 2009 et 13 novembre 2014.

Par arrêté royal du 23 avril 1985, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port de Visé**. La configuration des terrains de ce port a été modifiée par arrêtés ministériels des 20 septembre 2004, 16 octobre 2014 et **27 mars 2020**.

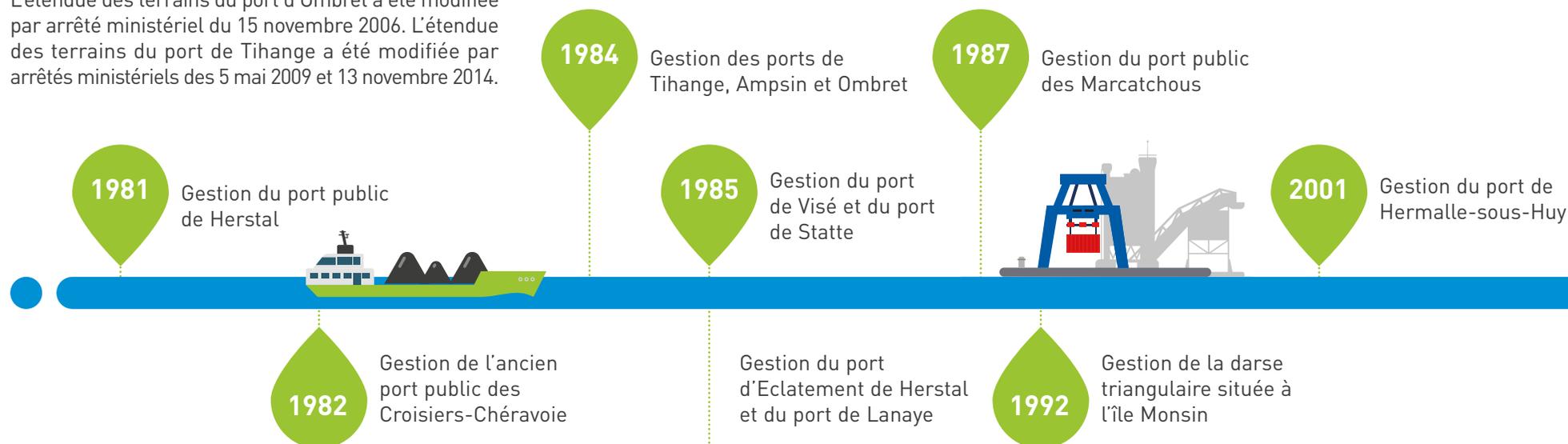
Par arrêté royal du 8 juillet 1985, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port de Statte** sur le territoire de la Ville de Huy. L'étendue des terrains de ce port a été modifiée par arrêtés ministériels des 18 mai 1992, 14 septembre 1992, 26 novembre 2007 et 9 février 2010.

Par arrêté royal du 19 novembre 1985, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port d'Eclatement à Herstal**. L'étendue des terrains du port d'Eclatement de Herstal a été modifiée par arrêté royal du 28 août 1987.

Par arrêté royal du 21 novembre 1985, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port de Lanaye**.

Par arrêté royal du 24 mars 1987, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port public des Marcatchous**, sis rive droite de la Meuse, en amont et en aval de la passerelle Saucy.

Par arrêté royal du 5 octobre 1989, la propriété des participations de l'Etat, d'un montant de 5.000.000,00 de francs, a été transférée au 1<sup>er</sup> janvier 1989, à la Région wallonne, en vertu de l'article 57 § 2 de la Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, suite à la Loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles, modifiée par la Loi du 8 août 1988.



Par arrêté ministériel du 18 juin 2001, la Région wallonne a concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port de Hermalle-sous-Huy**. L'étendue des terrains de ce port public a été modifiée par arrêtés ministériels des 11 juillet 2005 et 19 avril 2011.

Par arrêté ministériel du 11 juin 2004, il a été confié au Port autonome de Liège la **gestion des terrains de la Région wallonne, constituant la plate-forme multimodale de Hermalle-sous-Argenteau dite « Liège Trilogiport »** sise rive droite du canal Albert entre les ponts de Hermalle-sous-Argenteau et de Haccourt. L'étendue des terrains de ce port a été modifiée par arrêtés ministériels du 17 mai 2017 **et du 16 octobre 2020**.

Par arrêté ministériel du 13 avril 2005, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port de Hermalle-sous-Argenteau**, rive gauche.

Par arrêté ministériel du 29 avril 2005, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port d'Amay**.

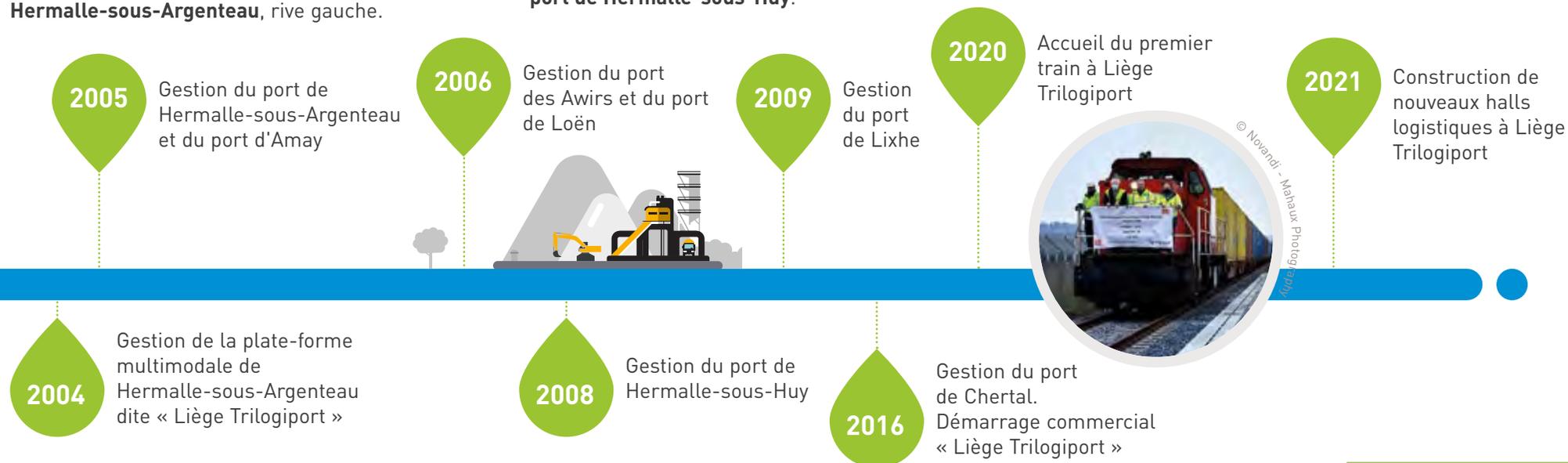
Par arrêté ministériel du 6 avril 2006, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port des Awirs**, sis rive gauche de la Meuse à l'amont de l'ancienne écluse des Awirs. L'étendue des terrains de ce port public a été modifiée par arrêté ministériel du 13 novembre 2014.

Par arrêté ministériel du 23 juin 2006, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port de Loën**, sis rive gauche du canal Albert à Visé (Lixhe). L'étendue des terrains de ce port public a été modifiée par arrêté ministériel du 15 mars 2021.

Par arrêté ministériel du 26 novembre 2008, il a été concédé au Port autonome de Liège la **gestion du port de Hermalle-sous-Huy**.

Par arrêté ministériel du 5 mai 2009, il a été concédé au Port autonome de Liège, la **gestion de l'appontement de chargement et de déchargement situé en rive gauche du canal Albert à l'amont de l'Usine CBR au port de Lixhe (Visé)**. L'étendue des terrains de ce port public a été modifiée par arrêtés ministériels du 24 septembre 2014 et 15 mars 2021.

Par arrêté ministériel du 29 août 2016, il a été concédé au Port autonome de Liège, la **gestion des terrains en rive droite du canal Albert, à l'entrée du site de Chertal, constituant le nouveau port dit de "Chertal"**.



# 33 zones portuaires

1<sup>er</sup> Port fluvial belge

3<sup>ème</sup> Port fluvial européen

Port des Yachts  
1 port de plaisance

27 km  
de quais

382 ha de terrains  
portuaires

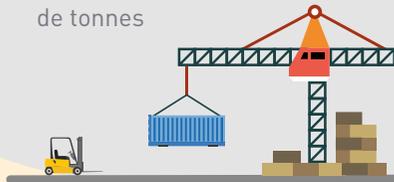
10.828  
emplois  
indirects

8.032  
emplois  
directs

113.909  
conteneurs (EVP)  
manutentionnés  
en 2021

+ de 19 millions  
de tonnes

Liège Trilogiport  
Une plate-forme  
multimodale  
de 120 ha





© SPW

## Port de Statte

### Localisation

Ville de Huy et Commune de Wanze, rive gauche de la Meuse

### Accès

Pont de Ben-Ahin

### Superficie totale

5 ha 93 a

### Superficie disponible

Néant

(Depuis la voirie d'accès à l'extrémité aval du port, le terrain non concédé représente une superficie de 3ha 64a. Cependant, la Ville de Huy interdit toute activité économique sur la zone aval ; seule l'activité liée au tourisme fluvial est acceptée sauf acceptation par la commune d'une autre activité).

### Infrastructure

- Longueur du quai : 1.050 m
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 69,15$
- Niveau du quai :  $\pm 73,00$

### Equipement

- Eclairage public

### Usager

- S.A. BIOWANZE



© SPW

## Port de Tihange

### Localisation

Ville de Huy, rive droite de la Meuse

### Accès

Via N90 et N644 (Liège - Huy)

### Superficie totale

3 ha 78 a dont 3 ha 23 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 541 m
- Enfoncement admis : 2,50 m

- Niveau du plan d'eau :  $\pm 69,15$
- Niveau du quai :  $\pm 71,40$

### Equipement

- Egout, électricité, téléphone et eau

### Usagers

- S.A. EDF Luminus / S.A. ENGIE Electrabel
- S.A. HOLCIM (Belgique)
- S.P.R.L. MLD Recyclage





© SPW

## Port d'Ampsin

### Localisation

Commune d'Amay, rive gauche de la Meuse

### Accès

Via N617 (Liège - Huy)

Via N90 et N644 par le pont d'Ampsin

### Superficie totale

1 ha 87 dont 1 ha 80 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 675 m
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 69,15$
- Niveau du quai :  $\pm 70,15$

### Equipement

- Possibilité électricité et téléphone
- Eclairage public

### Usager

- S.A. CIMENTERIES CBR



© SPW

## Port d'Amay

### Localisation

Commune d'Amay, rive gauche de la Meuse

### Accès

Via N90 par le pont d'Ombret

Via N617 (Liège - Huy)

### Superficie totale

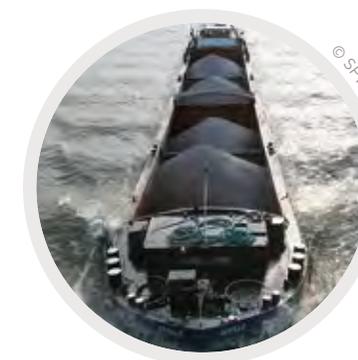
61 a dont 23 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

23 a

### Infrastructure

- Longueur de la rive : 644 m
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,45$
- Niveau du quai :  $\pm 68,25$



© SPW



© SPW

## Port d'Ombret

### Localisation

Sur les communes d'Amay et Engis,  
rive droite de la Meuse

### Accès

Via N90 et N644  
N617 par le pont d'Ombret

### Superficie totale

90 a dont 61 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

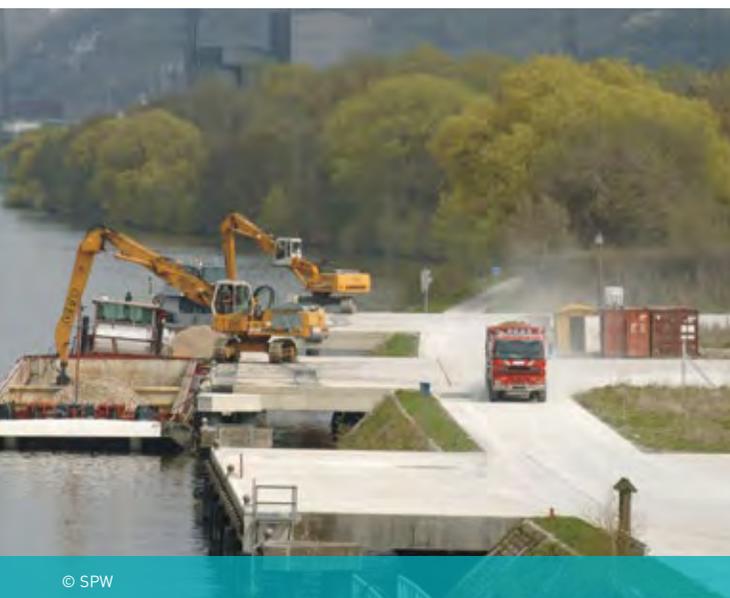
61 a

### Infrastructure

- Longueur du quai : 400 m
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,45$
- Niveau du quai :  $\pm 68,00$  (fruit 1/20)

### Equipement

- Possibilité électricité, téléphone et eau



© SPW

## Port de Hermalle-sous-Huy

### Localisation

Commune d'Engis, rive droite de la Meuse

### Accès

Via N617 par le pont de Hermalle-sous-Huy  
Via N90 et N644

### Superficie totale

3 ha 69 a dont 3 ha 05 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

18 a

### Infrastructure

- Longueur de la rive : 946 m
- Enfoncement admis : 3,00 m  
(uniquement au droit des quais)

- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,45$
- Niveau des quais
  - $\pm 67,48$  (port amont)
  - $\pm 67,20$  (port aval)

### Equipement

- 4 quais de déchargement (50 m)
- 1 quai de chargement (63 m)
- 4 dalles de stockage ( $\pm 5.500 \text{ m}^2$ )

### Usagers

- S.A. BELGIAN SCRAP TERMINAL WALLONIE (BST Wallonie)
- S.A. CARRIERES ET FOURS A CHAUX « DUMONT-WAUTIER »
- S.A. ECODREAM
- S.R.L. LOISEAU



© SPW

## Port d'Ehein

### Localisation

Commune d'Engis, rive droite de la Meuse

### Accès

Via N617

Via N90 et N644

### Superficie totale

2 ha 94 a dont 2 ha 13 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

6 a

### Infrastructure

- Longueur des quais : 1.244 m
- Enfouissement admis : 3,00 m

- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,45$
- Niveau des quais :
  - $\pm 66,50$  en aval du pont
  - $\pm 68,00$  en amont du pont

### Equipement

- 1 grue de 10 t
- Egout, possibilité électricité et téléphone

### Usagers

- S.A. CARMEUSE
- S.C.S. N&B KNAUF



© SPW

## Port des Awirs

### Localisation

Commune de Flémalle, rive gauche de la Meuse

### Accès

Via N617 (Liège - Huy)

### Superficie totale

78 a dont 31 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur de la rive : 818 m

- Enfouissement admis : 3,00 m (accostage autorisé uniquement devant le mur de quai et au droit des ducs d'Albe)
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,45$

### Equipement

- 1 appontement

### Usager

- S.A. ENGIE Electrabel





© PAL

## Port de Flémalle

### Localisation

Commune de Flémalle, rive gauche de la Meuse

### Accès

Via N617 (Liège - Huy)

### Superficie totale

4 ha dont 3 ha 22 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 730 m
- Enfoncement admis : 2,80 m

- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,45$
- Niveau du quai :  $\pm 66,50$

### Equipement

- 1 pont portique de 8,5 t
- 2 ponts roulants de 10 t
- 1 pont-à-peser de 50 t
- 2 entrepôts d'une superficie totale de 500 m<sup>2</sup>
- Egout, téléphone, électricité BT (possibilité HT), éclairage public et eau

### Usager

- S.A. GPF1



© PAL

## Port de Semeries

### Localisation

Commune de Flémalle, rive droite de la Meuse

### Accès

- Routier : via N90 et N644
- Maritime :
  - goulet de 27 m de largeur sur 44 m de longueur
  - tirant d'air de 7,50 m

### Superficie totale

6 ha 47 a dont 5 ha 40 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

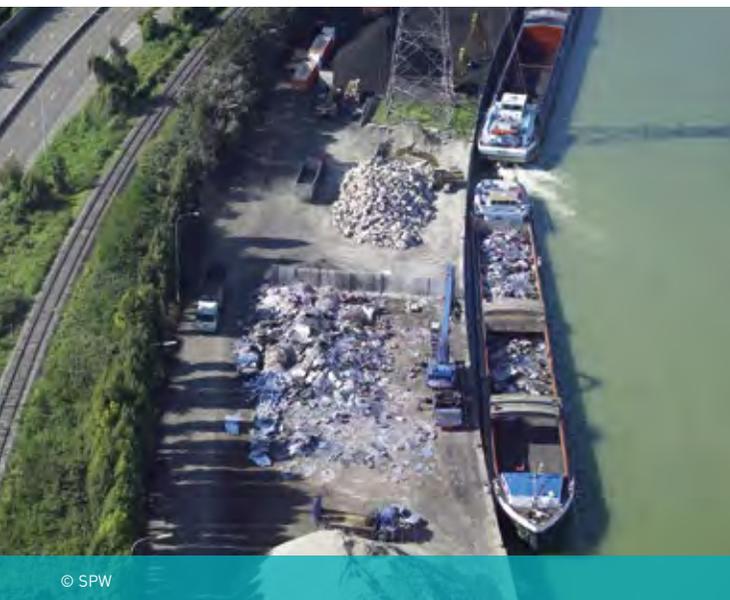
- Longueur des quais : 554 m (458 m utiles)
- Enfoncement admis : 3,00 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,45$
- Niveau du quai :  $\pm 66,95$

### Equipement

Voie ferrée (quai nord - 450 m), égout, téléphone, électricité BT et HT, eau et éclairage public

### Usagers

- S.C.I.R.L. INTRADEL
- S.A. SEGAL



© SPW

## Port d'Ivoz-Ramet

### Localisation

Sur la Ville de Seraing et la Commune de Flémalle, rive droite de la Meuse

### Accès

Via N90 (Liège – Huy)

### Superficie totale

6 ha 98 a dont 6 ha 07 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

45 a

### Infrastructure

- Longueur du quai : 1.186 m (1.110 m utiles)
- Enfoncement admis : 2,50 m-3,00 m quai Val Fil
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00

- Niveau du quai : ± 63,80

### Equipement

- 1 pont portique et 1 grue mobile de 5 t
- 2 grues mobiles de 15 t
- 1 pont-à-peser de 50 t
- Egout, électricité BT et HT, éclairage public, eau, téléphone et gaz

### Usagers

- A.S.B.L. BLEGNY MINE (Bateau « Pays de Liège »)
- S.A. COLAS
- S.A. EDF Luminus
- S.A. EUROPORTS INLAND TERMINALS (E.I.T.)
- S.A. SOMEF



© SPW

## Port de Seraing

### Localisation

Ville de Seraing, rive droite de la Meuse

### Accès

Via N90 (Liège - Huy)

### Superficie totale

2 ha 14 a dont 1 ha 22 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

17 a 19

### Infrastructure

- Longueur des quais :
  - en Meuse : 455 m (375 m utiles)
  - en bassin : 488 m (175 m utiles)

- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau des quais : ± 65,00 - ± 62,50 (quai de 154 m côté voirie)

### Equipement

- Egout, électricité (cabine HT à proximité), éclairage public, téléphone et eau
- Quai de chargement roulier pour colis lourds (accès direct d'un convoi routier sur bateau)

### Usager

- S.A. EUROPORTS INLAND TERMINALS (E.I.T.)



© SPW

## Port de Jemeppe

### Localisation

Ville de Seraing, rive gauche de la Meuse

### Accès

- Routier : Via N617 (Liège - Huy)
- Maritime :
  - goulet de 13,60 m de largeur sur 18 m de longueur
  - tirant d'air de 6,65 m

### Superficie totale

3 ha 20 a dont 2 ha 22 a de terrains exploitables

### Superficie disponible 47 a

### Infrastructure

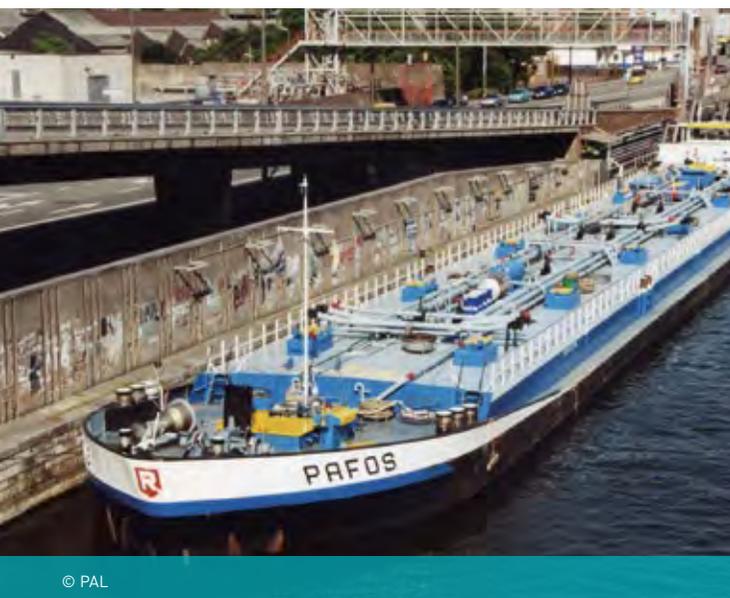
- Longueur des quais :
  - en Meuse : 723 m – en bassin : 360 m
- Enfoncement admis :
  - 2,80 m sur les 180 m amont – 2,50 m pour le reste
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau des quais :
  - amont : ± 64,00 à 65,00 – aval : ± 63,50
  - bassin : ± 65,00

### Equipement

- 2 entrepôts d'une superficie totale de 1.500 m<sup>2</sup>
- Egout, eau, téléphone, électricité BT et HT et éclairage public (bassin)

### Usagers

- S.A. FRISAYE TRANSPORTS
- S.A. SOMEF



© PAL

## Port de Sclessin

### Localisation

Ville de Liège, rive gauche de la Meuse

### Accès

Via N617 (Liège - Huy)

### Superficie totale

Néant (quai sans terrain attendant)

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 460 m (363 m utiles)
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du quai : ± 62,20
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00

### Usagers

- EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL B.V.
- VARO ENERGY TANKSTORAGE N.V.





© SPW

## Port d'Ougrée

### Localisation

Ville de Seraing, rive droite de la Meuse

### Accès

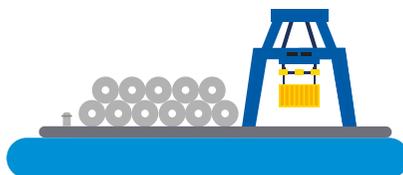
Via N90 (Liège - Huy)

### Superficie totale

1 ha de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant



### Infrastructure

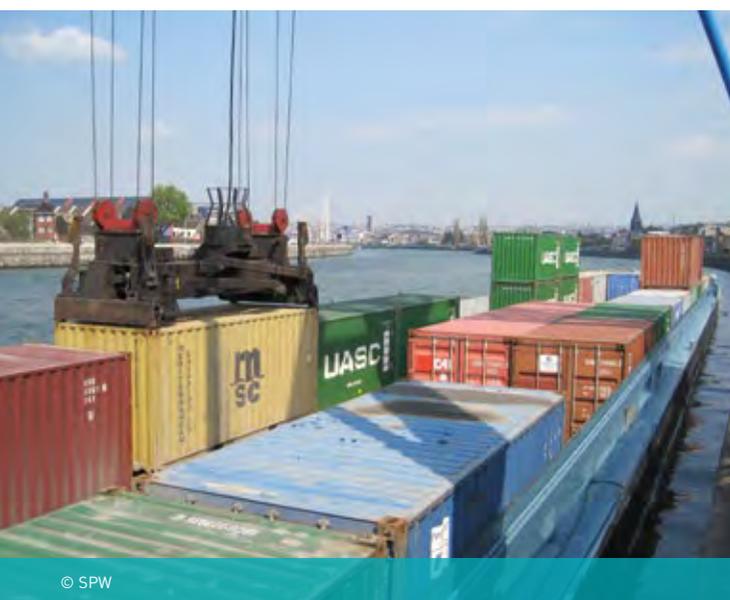
- Longueur du quai : 422 m
- Enfoncement admis :
  - 2,50 m (sur 160 m amont)
  - 3,40 m (sur 245 m aval)
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau du quai : ± 64,00

### Equipement

- Eclairage public et téléphone

### Usager

- S.A. ARCELORMITTAL BELGIUM



© SPW

## Port de Renory

### Localisation

Villes de Liège et de Seraing, rive droite de la Meuse

### Accès

Via N90 (Liège - Huy)

### Superficie totale

14 ha 33 a dont 13 ha 48 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

2 ha 63 a

### Infrastructure

- Longueur du quai : 1.734 m (1.692 m utiles)
- Enfoncement admis : 2,5 m sur 960 m et 3 m sur 197 m
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau des quais :
  - ± 63,50 sur 960 m – ± 65,55 sur 332 m aval

### Equipement

- Raccordement ferré (3.330 m), égout, électricité BT et HT, éclairage public, téléphone et eau
- 1 pont portique de 5 à 6 t
- 3 ponts portiques de 35 à 50 t
- 2 grues mobiles de 5 et 6 t
- 2 grues mobiles de 20 et 50 t
- 3 ponts à peser de 60 t
- 9 entrepôts d'une superficie totale de 7.800 m<sup>2</sup>

Le port est équipé pour la manutention de conteneurs entre les 3 modes de transport (fluvial, routier et ferroviaire) et il est desservi par une navette fluviale de conteneurs.

### Usagers

- S.A. ATRIUM NOVANDI
- S.A. EUROPORTS INLAND TERMINALS (E.I.T.)
- S.A. DP World Liege – LCT Sud



© SPW

## Port des Ardennes

### Localisation

Ville de Liège, rive gauche du canal de l'Ourthe

### Accès

Autoroute E25 à proximité

### Superficie totale

1 ha 78 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

L'assainissement du terrain disponible, anciennement occupé par l'UPTR, est à réaliser avant une nouvelle occupation (superficie concernée : 1 ha 53 a 93).

### Infrastructure

- Longueur du quai : 172 m (156 m utiles)
- Enfoncement admis : 1,80 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 64,25$
- Niveau du quai :  $\pm 67,60$

### Equipement

- Electricité HT et téléphone

### Usager

- S.A. FLUXYS



© PAL

## Port des Marcatchous

### Localisation

Ville de Liège, rive droite de la Meuse, au pied de la passerelle Saucy

### Accès

- Piétonnier : par la passerelle Saucy
- Voie d'eau :
  - via le canal Albert et la Meuse liégeoise en provenance du Limbourg et d'Anvers ( $\pm 120$  km)
  - via la Basse Meuse, le canal Albert et la Meuse liégeoise en provenance de Maestricht ( $\pm 30$  km) et des Pays-Bas
  - via la Haute Meuse en provenance de la France ( $\pm 110$  km) et de la Sambre ( $\pm 60$  km)

### Superficie totale

6 a constitués par un terre-plein

### Infrastructure

- Longueur de quai : 150 m
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 60,00$
- Niveau du quai :  $\pm 61,25$  m sur 100 m

### Equipement

- Port destiné à accueillir des bateaux de ligne pour passagers.
- Eau, électricité et éclairage public



© SPW

## Port des Yachts

### Localisation

Ville de Liège, rive gauche de la Meuse, entre le pont Albert 1<sup>er</sup> et le pont Kennedy

### Accès

- Routier : via le pont Albert 1<sup>er</sup>
- Voie d'eau :
  - via le canal Albert et la Meuse liégeoise en provenance du Limbourg et d'Anvers (± 120 km)
  - via la Basse Meuse, le canal Albert et la Meuse liégeoise en provenance de Maestricht (± 30 km) et des Pays-Bas
  - via la Haute Meuse en provenance de la France (± 110 km) et de la Sambre (± 60 km)

### Superficie totale

84 a constitués par un terre-plein

### Infrastructure

- Longueur des quais :
  - en bassin : 765 m
  - en Meuse à l'amont du pont Albert 1<sup>er</sup> : 205 m
  - en Meuse à l'aval du pont Albert 1<sup>er</sup> : 447 m
- Enfoncement admis :
  - en bassin : 2,00 m
  - en Meuse : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau des quais :
  - en bassin : ± 61,00 m
  - en Meuse à l'amont du pont Albert 1<sup>er</sup> : ± 62,50 m
  - en Meuse à l'aval du pont Albert 1<sup>er</sup> : ± 62,00 m

### Equipement

- Port à vocation touristique équipé de pontons et de catways et offrant les services suivants : raccordement en eau et électricité, Wi-Fi, éclairage public, conteneur pour déchets ménagers, dépôt huiles usagées et endroit sécurisé
- Borne interactive
- Capitainerie « Georges Truffaut » avec service d'accueil, locaux d'accueil, laverie, sanitaires et douches.

### Heures d'ouverture

**Hors saison** (du 16 septembre au 14 mai)

- en semaine : de 8h à 9h et de 15h à 16h
- **samedi** : sur rendez-vous entre 9h et 12h

**En saison** (du 15 mai au 15 septembre)

- en semaine : de 8h à 9h et de 15h à 18h
- **samedi** : de 15h à 18h ou sur rendez-vous de 9h à 12h
- **dimanche** : de 15h à 18h.

En dehors de ces heures, la Capitainerie reste disponible à la demande.

- Brasserie-Restaurant « La Capitainerie »



© PAL



© SPW

## Port des Croisiers-Cheravoie

### Localisation

Ville de Liège, rive gauche de la Meuse et au pied de la passerelle Saucy

### Accès

- Piétonnier : par la passerelle Saucy
- Voie d'eau :
  - via le canal Albert et la Meuse liégeoise en provenance du Limbourg et d'Anvers ( $\pm 120$  km)
  - via la Basse Meuse, le canal Albert et la Meuse liégeoise en provenance de Maestricht ( $\pm 30$  km) et des Pays-Bas
  - via la Haute Meuse en provenance de la France ( $\pm 110$  km) et de la Sambre ( $\pm 60$  km)

### Superficie totale

10 a constitués par un terre-plein

### Infrastructure

- Longueur du quai : 158 m
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 60,00$
- Niveau du quai :  $\pm 61,25$  sur 53 m  $\pm 63,20$  pour le reste

### Équipement

- Port destiné à accueillir des bateaux de ligne pour passagers
- Eau, électricité et téléphone



© SPW

## Port de Coronmeuse

### Localisation

Ville de Liège, rive gauche de la Meuse

### Accès

- Routier : quai de Coronmeuse - Autoroutes E25 et E40 via le pont Atlas V
- Fluvial : goulet de 14,40 m à 18,30 m de large sur 102 m de long
- Tirant d'air : 3,40 m à 5,70 m sur 21 m de long

### Superficie totale

Néant - Bassin sans terrains attenants

### Infrastructure

- Longueur des quais : 1.532 m (781 m utiles)
- Enfoncement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 60,00$
- Niveau des quais :  $\pm 62,10$  (62,30 rive droite)

### Équipement

- Eau, éclairage public, possibilité électricité et téléphone





© Aerialmedia

## Port de Monsin

### Localisation

A l'aval de Liège, à l'origine du canal Albert. Le port est ceinturé par le canal Albert et la Meuse.

### Accès

Par les ponts Marexhe, Milsaucy et le pont barrage. Accès direct à l'autoroute E25 Liège - Maestricht.

### Superficie totale

93 ha dont 72 ha de terrains exploitables

### Superficie disponible

1 ha 12 a

### Infrastructure

- Situation des quais (longueur utile)
  - canal Albert : 790 m

- darse sud : 1.250 m
- darse nord : 896 m
- quai en Meuse : 1.150 m
- darse en Meuse : 190 m
- darse couverte : 220 m
- darse triangulaire : 71 m
- Enfoncement admis :
  - darse sud, darse nord, canal Albert : 3,00 m
  - darse couverte : 3,40 m
  - darse triangulaire : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau :
  - ± 60,00 en canal Albert
  - ± 54,30 en Meuse
- Niveau des quais :
  - ± 62,00 en canal Albert
  - ± 58,65 en Meuse

### Equipement

- 1 voie dorsale de 2,7 km sur laquelle se greffent 12 quais et routes desservant les installations de l'île Monsin
- 15 km de voies ferrées sillonnent l'île Monsin
- 1 gare de triage (superficie de 7 ha)
- Egout, eau, téléphone, électricité BT et HT, gaz et éclairage public
- 1 darse couverte de 110 m de long et 26 m de large munie d'une porte anti-vagues et d'un volet de fermeture, occupant une superficie totale de 15.100 m<sup>2</sup> dont 10.000 m<sup>2</sup> réservés au stockage et à la manutention de produits à l'abri des intempéries. Elle est desservie par 2 quais et 3 voies ferrées.
- 2 ponts portiques de 9 à 15 t
- 2 ponts portiques de 25 à 30 t
- 22 ponts roulants de 0,5 à 5 t
- 11 ponts roulants de 7,5 à 10 t
- 3 ponts roulants de 12 à 15 t

- 4 ponts roulants de 20 à 30 t
- 2 ponts roulants de 45 t
- 12 grues de 2 à 4 t
- 7 grues de 5 t
- 1 grue de 12 t
- 19 ponts à peser de 4 à 100 t
- 44 entrepôts d'une superficie totale de 102.135 m<sup>2</sup>
- 51 silos à céréales d'une capacité totale de 25.000 t

### Usagers

- S.A. ANCIENS ETABLISSEMENTS ROBERT COLLETTE (HUBO) (3)
- S.A. CIMENTERIES C.B.R. CEMENTBEDRIJVEN (25)
- S.A. DERICHEBOURG BELGIUM (11 A)
- S.A. ENVISAN (15)
- S.A. EUROPORTS INLAND TERMINALS (E.I.T.) (7A,B,C,D,E,F,G,H,J,K,L)
- S.A. GRAVAUBEL (22 A,B)
- S.A. HOLCIM (Belgique) (18 A,B)
- S.A. HOLDING DE ACEROS ESPECIALES (AUSA) (14 A,B)
- S.P.R.L. INTER DECOUPE (16)
- S.A. MEUSE ET SAMBRE (FAILLIE 2022)
- S.A. READY BETON (1)
- S.A. RECYLIEGE (24)
- S.A. REVATECH (13)
- S.A. SAMETAL (7D)
- S.A. SOCIETE D'OPERATIONS MARITIMES ET FLUVIALES (SOMEF) (12 A, B)
- S.A. TECHNIQUE ET PROTECTION DES BOIS (T.P.B.) (8 A,B,C-9)
- S.A. TERVAL (20 A,B,C,D,E,F,G,H,I,J-23)
- S.P.R.L. TRH Liège (17)
- S.R.L. WALAGRI (5+6)



© SPW

## Port pétrolier de Wandre

### Localisation

Ville de Liège, rive droite de la Meuse en amont du pont de Wandre

### Accès

Via N43 (Liège - Visé)  
Accès direct aux autoroutes E25 et E40

### Superficie totale

59 ha 16 a dont 56 ha 58 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

91 a

### Infrastructure

- Longueur de la berge : 1.985 m
- Enfoncement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 54,30$

### Equipement

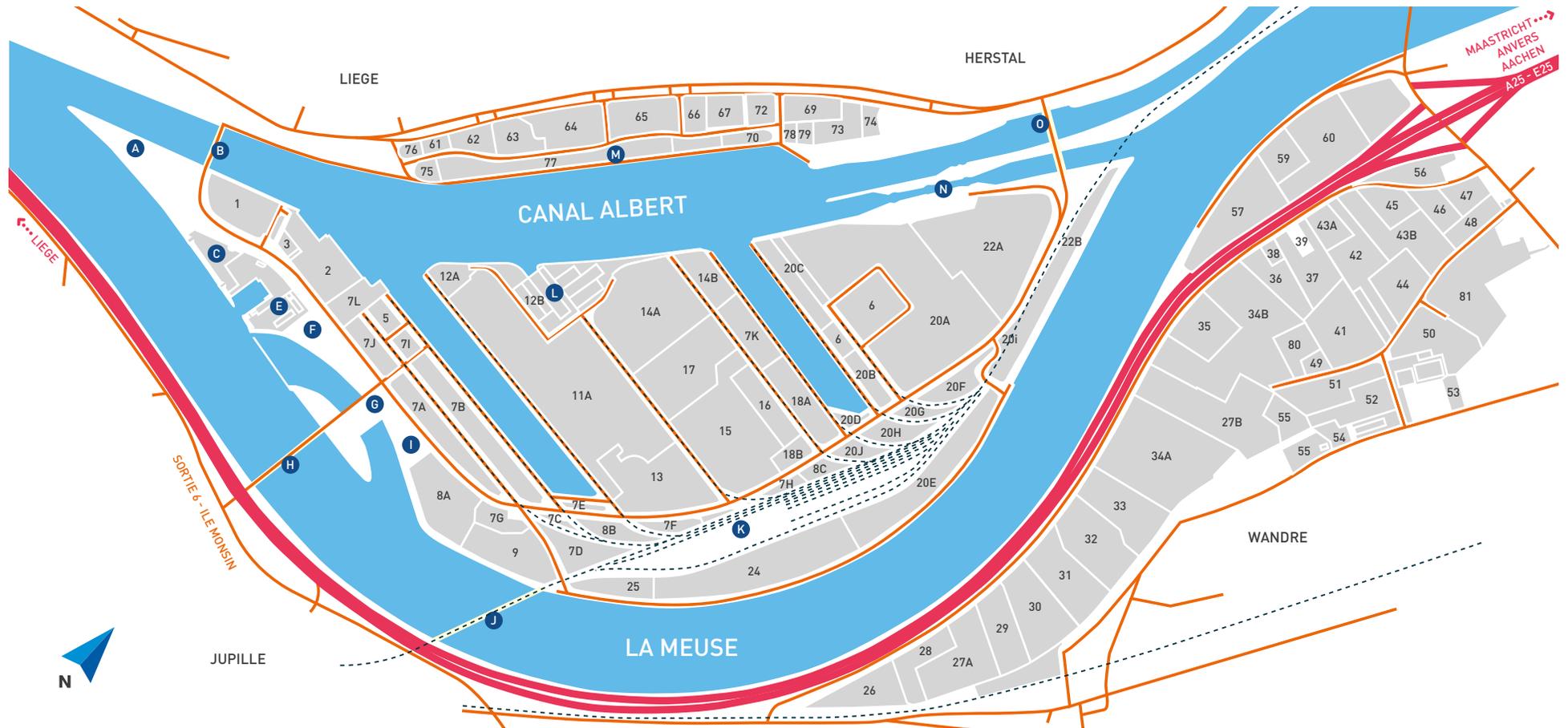
- Raccordement ferré possible, électricité BT et HT, éclairage public, téléphone, eau et gaz
- 9 appontements en Meuse permettent l'accostage de pétroliers
- 12 tunnels sous l'autoroute Liège - Maestricht offrent une liaison entre les berges de la Meuse et les terrains
- Tankage : 68 tanks d'une capacité de stockage de 311.320 m<sup>3</sup>
- 50 entrepôts d'une superficie totale de 106.990 m<sup>2</sup>

### Usagers

- S.A. ANTARGAZ Belgium (55)
- S.C.A. AUTOSECURITE (26+30)
- S.A. AXIMA REFRIGERATION (46)
- S.R.L. BABYLISS FACO (45)
- S.A. CAD IMMO (50)
- S.A. COFIMEX (44)
- S.A. COLIM (53+80+81)
- S.A. CONSTRUCTIONS ELECTRONIQUES + TELECOMMUNICATIONS (CE+T) (41)
- S.A. DAUVIMMO (28)
- S.P.R.L. DEPANNAGES BAYARDS (31)
- S.A.R.L. DEPOTS PETROLIERS CONTERN (34 A, B)
- S.A. D'HONDT (32)
- S.A. DIMMA DESIGN (37)

- S.A. ENTREPRISE J. DEFLANDRE ET FILS (52)
- S.A. GESIMAT (43 A,B)
- S.A. GILOPS GROUP (60)
- S.R.L. GLOBAL S'IMMO (48)
- S.P.R.L. I'D (59)
- S.A. IMRECA (42)
- S.A. JULY (33)
- S.P.R.L. LE PETIT BONHOMME EN PIERRE (47)
- S.A. LIEGE TANK STORAGE (L.T.S) (35)
- S.C.A. MAURICE WILKIN IMMO (RETIF BELGIUM) (56)
- S.P.R.L. PARMECANIQUE (57)
- S.A. PETROLEUM PRODUCTS STORAGE AND TRANSPORT COMPANY (PPST) (29)
- S.A. PROMAS INTERNATIONAL (39)
- S.A. RUS TONY INDUSTRIES (38)
- S.P.R.L. S.D.M. (49)
- S.P.R.L. SOLIREM (51)
- S.A. TOTALENERGIES MARKETING BELGIUM (27 A, B)
- S.C.R.I. W-STONES (54)
- S.P.R.L. XEO PROJECT (36)

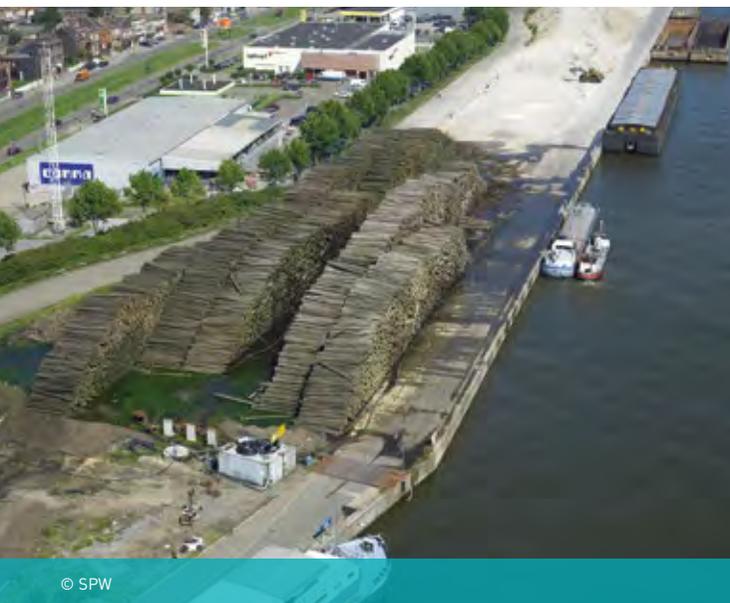
## Port de Monsin, port pétrolier de Wandre et port d'Éclatement



- A** Esplanade Albert 1<sup>er</sup>
- B** Pont Marexhe
- C** Royal Yacht Club de la Meuse
- E** Port autonome de Liège  
Bureau technique et salle d'exposition / de conférence
- F** SPW Mobilité et Infrastructures
- G** Centrale hydroélectrique
- H** Pont-barrage de Monsin

- I** S.A. EDF LUMINUS
- J** Pont rail
- K** Gare de triage
- L** Darse couverte
- M** Port d'éclatement
- N** Ecluse de Meuse
- O** Pont Milsaucy

- parcelles
- voie d'eau
- autoroutes
- routes
- voie ferrée



© SPW

## Port d'Eclatement

### Localisation

Ville de Herstal, rive gauche du canal Albert

### Accès

Boulevard Zénobe Gramme

### Superficie totale

11 ha 24 dont 8 ha 52 de terrains exploitables

### Superficie disponible

67 a

### Infrastructure

- Longueur du quai : 896 m (855 m utiles)
- Enfouissement admis : 2,50 m
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau du quai : ± 62,00



© SPW

## Port de Herstal

### Localisation

Ville de Herstal, rive gauche du canal Albert

### Accès

Via N671 (Liège - Maestricht)

Accès direct à l'autoroute E40

### Superficie totale

10 ha 80 a dont 9 ha 15 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 700 m (675 m utiles)
- Enfouissement admis : 3,00 m

### Equipement

- Eau, électricité, éclairage public et téléphone

### Usagers

- S.A. ALDI REAL ESTATE (73)
- S.A. COLIM (64)
- S.P.R.L. GARAGE CARROSSERIE MARTIN (72)
- S.A. GARAGE MARIO LANA (69+78)
- S.A. KBC VASTGOEDPORTEFEUILLE BELGIE (GAMMA) (63)
- S.A. LA BOUEE (70)
- N.V. LAMBEFIMMO (66)
- LIDL BELGIUM GmbH und Co KG (65)
- S.A. LUKOIL BELGIUM (61)
- S.A. L'UNIVERSELLE IMMO (62+67+79)
- S.A. NEPTUNIA (75)
- S.A. SAPIN (77)
- M. STANISCI (76)
- S.A. TRANSINDUSTRIE - INVEST (74)

- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau du quai : ± 62,00

### Equipement

- Egout, électricité HT, éclairage public, télédistribution, téléphone, eau et gaz
- Unité de traitement des déchets ménagers, production d'électricité
- 5 ponts roulants de 10 t
- 1 grue mobile de 2,5 t
- 4 ponts à peser de 60 t
- Différents bâtiments pour un total de 21.200 m<sup>2</sup>

### Usagers

- S.C.I.R.L. INTRADEL
- S.A. SUEZ R&R BE Wallonie



© SPW

## Port de Chertal

### Localisation

Ville de Herstal, rive droite du canal Albert

### Accès

Via le pont de Wandre

Accès direct aux autoroutes E40 et E25

### Superficie totale

1 ha 14 a dont 99 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

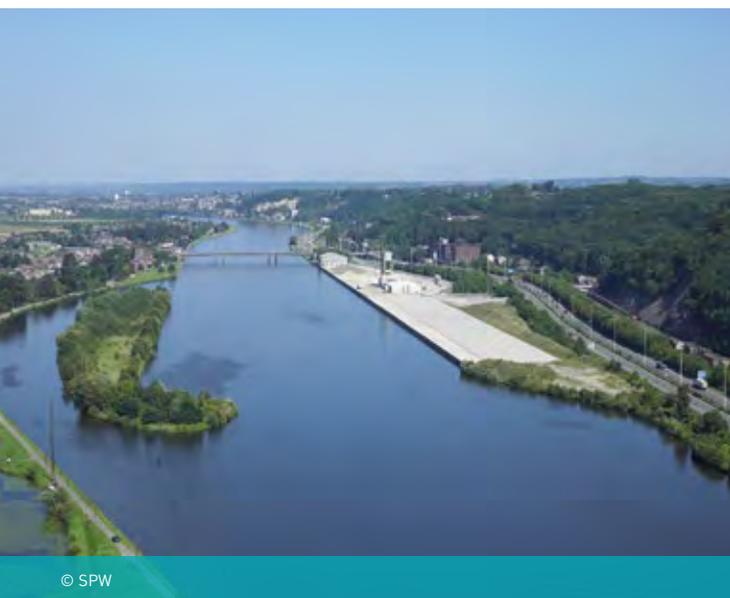
Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 385 m
- Enfoncement admis : enfoncement admis par le Service public de Wallonie en canal Albert (à titre d'information : 3,40 m)
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 60,00$
- Niveau du quai :  $\pm 61,50$

### Usager

- S.A. MATEGRO



© SPW

## Port d'Argenteau

### Localisation

Ville de Visé, rive droite de la Meuse

### Accès

Via N653 (Liège - Visé)

Accès direct à l'autoroute E25

### Superficie totale

7 ha 93 a dont 6 ha 73 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 1.068 m (963 m utiles)
- Enfoncement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 54,30$
- Niveau du quai :  $\pm 57,00$

### Equipement

- 2 grues mobiles de 1,5 t et 2 t de capacité
- 1 entrepôt de 1.209 m<sup>2</sup>
- Electricité HT, téléphone et gaz

### Usagers

- S.A. MATEGRO
- S.C.R.L. S.C.A.R.



© SPW

## Port de Hermalle-sous-Argenteau

### Localisation

Commune d'Oupeye, rive gauche du canal Albert

### Accès

Via l'autoroute E25, sortie Hermalle-sous-Argenteau (n° 3)

### Superficie totale

80 a dont 31 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

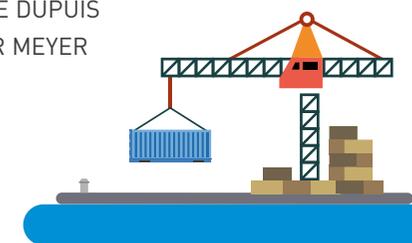
11 a 33

### Infrastructure

- Longueur de la rive : 800 m
- Enfoncement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 60,00$
- Niveau du quai :  $\pm 61,50$

### Usagers

- S.A. EUROQUARTZ
- S.A. SABLIERE DUPUIS
- S.A. E. VICTOR MEYER



© Chris Renault

## Liège Trilogiport

### Localisation

Commune d'Oupeye, rive droite du canal Albert

### Accès (Via l'autoroute E25)

- En venant de Maestricht, sortie Hermalle-sous-Argenteau (n° 3), suivre Liège Trilogiport
- En venant de Bruxelles, Liège, Namur, Aix-la-Chapelle, sortie Liège Trilogiport (n° 2A)

### Superficie totale

83 ha 93 a dont 75 ha 94 a de terrains exploitables

### Superficie disponible Néant

### Infrastructure

- Longueur du quai : 2.250 m
- Enfoncement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 60,00$
- Niveau du quai :  $\pm 61,50$

### Equipement

- Terminal à conteneurs (4 ha 06 a)
- Raccordement ferré, égout, électricité BT et HT et éclairage public
- Le port est équipé pour la manutention de conteneurs entre les 3 modes de transport (fluvial, routier et ferroviaire)
- Des halls logistiques sur une superficie de  $\pm 146.750 \text{ m}^2$

### Usagers

- Terminal à conteneurs
  - S.A. DP World Liege – LCT Nord
- Zone logistique
  - S.A. D.L. TRILOGIPOINT BELGIUM (JOST GROUP) (30 ha)
  - S.A. WDP (10 ha)
  - S.A. WEERTS SUPPLY CHAIN (WSC) (20 ha)



© SPW

## Port de Visé

### Localisation

Ville de Visé, rive droite de la Meuse

### Accès

Via le pont de Visé

### Superficie totale

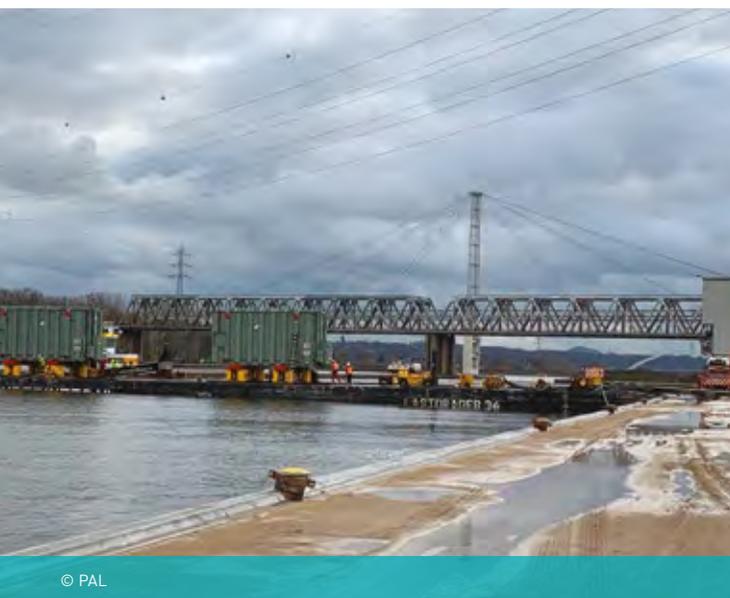
5 ha 19 a dont 4 ha 53 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

21 a

### Infrastructure

- Longueur du quai : 530 m (430 m utiles)
- Enfouissement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 54,30$
- Niveau du quai :  $\pm 55,50$



© PAL

## Port de Loën

### Localisation

Ville de Visé, rive gauche du canal Albert

### Accès

Via N602 et le pont de Lixhe (rue des Cimentiers)

### Superficie totale

6 ha 64 a dont 4 ha 45 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur de la rive : 373 m
- Enfouissement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau :  $\pm 60,00$
- Niveau du quai :  $\pm 61,00$

### Usager

- S.A. EUROPORTS INLAND TERMINALS (E.I.T.)



© SPW

## Port de Lixhe

### Localisation

Ville de Visé, rive gauche du canal Albert

### Accès

Via N602 et le pont de Lixhe (rue des Cimentiers)

### Superficie totale

10 ha 12 a dont 8 ha 14 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

Néant

### Infrastructure

- Longueur de la rive : 1.712 m
- Longueur appontement : 26,15 m

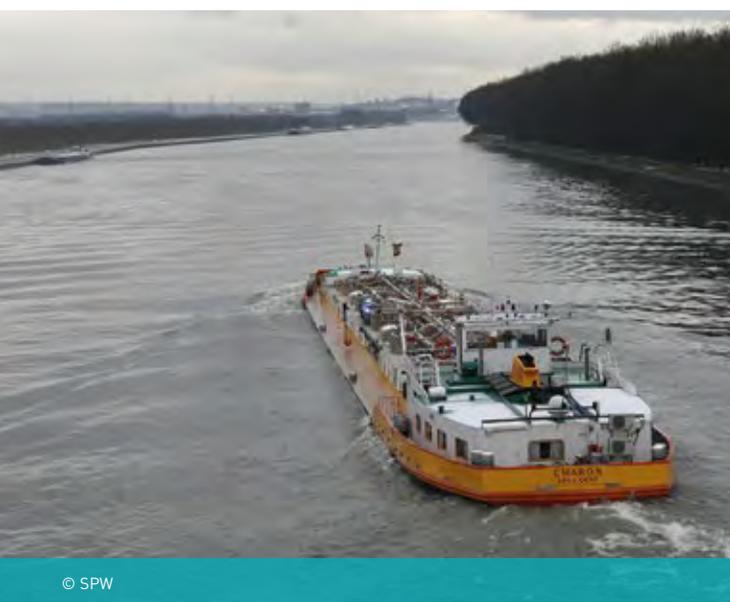
- Enfoncement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau du quai : ± 61,50

### Equipement

- Entrepôts : 3.590 m<sup>2</sup>

### Usagers

- S.A. CIMENTERIES C.B.R. CEMENTBEDRIJVEN
- S.A. ENVISAN
- S.C.I.R.L. INTRADEL



© SPW

## Port de Lanaye

### Localisation

Ville de Visé, rive droite du canal Albert

### Accès

Via l'autoroute E25

Via N671 par les ponts de Lixhe et de Lanaye

### Superficie totale

21 ha 86 a dont 20 ha 48 a de terrains exploitables

### Superficie disponible

20 ha 48 a

Ce terrain est pénalisé par une situation inadéquate au plan de secteur, un problème d'accès routier et la présence d'une espèce florale protégée. A noter que le Gouvernement wallon a refusé de transformer ce terrain en zone portuaire au niveau du plan de secteur.

### Infrastructure

- Longueur du quai : 2.405 m
- Enfoncement admis : 3,40 m
- Niveau du plan d'eau : ± 60,00
- Niveau du quai : ± 61,50





## 2.9. Conditions d'installation et de tarification



**Nos conditions d'installation**  
*Besoin d'un quai, d'un terrain portuaire pour un jour, un mois, un an ou plus ?  
Vous souhaitez développer des activités économiques le long de la voie d'eau ?  
Le Port autonome de Liège vous offre diverses possibilités d'installation en fonction des besoins de votre société.*

*Consultez ici nos types de contrats et tarifications et contactez-nous !  
Le service économique et commercial du Port autonome de Liège se tient à votre disposition pour vos premiers contacts puis pour l'élaboration de vos projets.*

### 2.9.1. Conditions d'installation

#### A. Contrat de concession

- de 10 à 30 ans ;
- investissements à réaliser sur le site concédé ;
- tonnage annuel à garantir par voie d'eau.

#### B. Autorisation précaire

- occupation à durée déterminée, généralement courte (6 mois, 1 an, 2 ans...) ;
- pas d'investissement lourd ;
- système très souple, permettant des opérations de courte durée.

#### C. Autorisation pour opérations isolées

- autorisation visant une ou plusieurs opérations portuaires de chargement/déchargement ou autre (groupage/dégroupage, stockage) ;
- révocable, durée très limitée.

#### Remarques :

- 1) Toute construction ou installation fixe doit faire l'objet d'une autorisation du Port autonome de Liège;
- 2) Urbanisme, service incendie, à charge du client/ usager.

## 2.9.2. Tarification

### Deux catégories de redevances :

#### A. Redevances d'occupation de terrains\*

- Terrains situés derrière les quais de transbordement  
Redevance de base : 1,3014 €/an/m<sup>2</sup>  
Redevance variant de 1,3014 € à 0,6073 €/an/m<sup>2</sup> :
  - appliquée aux usagers concessionnaires uniquement ;
  - suivant l'importance de l'emplacement occupé.
- Terrains industriels (arrière-zone)  
Redevance de base : 0,4338 €/an/m<sup>2</sup>  
Redevance variant de 0,4338 € à 0,2169 €/an/m<sup>2</sup> :  
mêmes conditions que ci-dessus.



#### B. Redevances à la tonne manipulée\*

- Opérations par bateaux  
Avec occupation de terrain :
  - Tarif général : 0,0868 €/tonne
  - Tarif produits pétroliers : 0,1301 €/tonne
  - Tarifs réduits de 0,0694 € à 0,0174 €/tonne, suivant la valeur de la marchandise.Sans occupation de terrain : mêmes conditions que ci-dessus avec une augmentation de 50 %.
- Opérations par camions
  - Tarif général : 0,0868 €/tonne
  - Tarif produits pétroliers : 0,1301 €/tonne
  - Tarif port de Souverain-Wandre : 0,1301 €/tonne
- Opérations par wagons
  - Tarif général : 0,1301 €/tonne
  - Tarif produits pétroliers : 0,1735 €/tonne
  - Tarif port de Souverain-Wandre : 0,1735 €/tonne

\* Les taux reproduits ci-dessus doivent être majorés de la mobilité (57 % en 2021) et de la TVA.



03



## 3.1. Bilan statistiques

### 3.1.1. Considérations sur les trafics

**En 2021, le trafic fluvial du Port de Liège renoue avec la croissance et repart à la hausse en totalisant près de 15 millions de tonnes de marchandises manutentionnées par la voie d'eau, soit une hausse de 7 % par rapport à l'année précédente.**

Un léger rebond des trafics globaux (eau-rail-route) a également bénéficié au port de Liège l'an dernier. Son trafic global a ainsi augmenté de 1 % par rapport à 2020, pour frôler la barre **des 19.5 millions de tonnes manutentionnées sur l'ensemble des 33 zones portuaires liégeoises.**

Pour la première fois depuis 10 ans, le trafic de conteneurs enregistre un très léger recul (- 2 %) avec près de 114.000 EVP manutentionnés sur les trois terminaux à conteneurs du Port de Liège, en raison de la crise liée à la pandémie du coronavirus et des problèmes de logistique de la chaîne mondiale.

**Grande satisfaction : le chiffre d'affaires du Port autonome de Liège s'élève en 2021 à 4.930.548 €, soit une augmentation de 11 %.** Ces résultats permettent ainsi à l'institution de maintenir ses investissements visant toujours à renforcer et à améliorer les infrastructures portuaires liégeoises.

Le Port autonome de Liège entend ainsi répondre aux objectifs de la Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement wallon en termes de report modal (c'est-à-dire le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail et/ou la navigation fluviale).

Le Port a également joué un rôle important dans le cadre de l'évacuation, par la voie fluviale, des déchets générés par les inondations de juillet 2021.

Selon **M. Willy Demeyer, Président du Port autonome de Liège** : « *les concessionnaires portuaires ont fait preuve de résilience durant cette pandémie. Cela se marque sur les résultats du Port qui affichent une augmentation de 7 % de ses trafics fluviaux et une croissance de 11 % de son chiffre d'affaires. Cela permet au Port autonome de Liège de poursuivre ses investissements. En cette période difficile, c'est exceptionnel* ».

Selon **M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège** : « *le Port autonome de Liège travaille en continu sur divers projets pour développer la multimodalité tel le développement de la plate-forme multimodale Liège Trilogiport, la nouvelle extension de 5,8 hectares du terminal à conteneurs de Liège Trilogiport prévue en 2022, ainsi que le développement de projets liés au rail et à la multimodalité* ».



© Novandi - Mahaux Photography



© Novandi - Mahaux Photography

Le complexe portuaire liégeois, représente, selon la Banque nationale de Belgique, 8.032 emplois directs et 10.828 emplois indirects, soit un total de 18.860 emplois générés par l'ensemble des entreprises concessionnaires du Port autonome de Liège. Le Port de Liège demeure un levier de développement socio-économique important pour la région. Il reste un acteur incontournable du développement durable : 77 % des trafics manutentionnés sur les diverses zones portuaires transitent par la voie d'eau, ce qui constitue une réelle performance au niveau européen.

Aujourd'hui, les modes de transport tels que le transport fluvial ou ferroviaire doivent faire partie d'une logistique durable en complémentarité avec la route.

Le Port de Liège gère 33 zones portuaires en région liégeoise. Le domaine portuaire liégeois représente 382 hectares où sont installées près d'une centaine d'entreprises.



*Le Port de Liège est resté opérationnel à 100 % durant la crise du coronavirus et a joué un rôle considérable dans la fourniture de matériel de protection sanitaire.*



*Le Port de Liège demeure un levier de développement socio-économique important pour la région.*



**Avenir**  
 1er port intérieur belge  
 Nouveaux terrains portuaires  
 Redéploiement économique  
 Port autonome de Liège  
**Multimodalité**  
 Voie d'eau  
**Opportunité**  
 Wallonie

## Rapport détaillé des activités 2021

### A. Le chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du Port autonome de Liège s'élève à 4.930.548,20 €, soit une augmentation de 11 % par rapport à l'année 2020.

### B. Les tonnages fluviaux

Les tonnages voie d'eau passent de 13.982.321 tonnes en 2020 à 14.924.899 tonnes en 2021, soit une augmentation de 942.578 tonnes (+7 %).

#### Les principales marchandises en hausse sont :

- les produits charbonniers (+299.587 tonnes, soit +27 %) ;
- les produits de l'agriculture (+86.481 tonnes, soit +20 %) ;
- les matières premières secondaires et déchets (+300.432 tonnes, soit +16 %) ;
- les métaux (+170.610 tonnes, soit +16 %) ;
- les produits chimiques (+36.267 tonnes, soit +11%) ;
- les produits carriers (+202.758 tonnes, soit +4 %) ;
- les produits pétroliers (+121.802 tonnes, soit +4 %).

Les secteurs de l'industrie, de l'énergie, du bâtiment et de la métallurgie profitent pleinement de la croissance économique (+6 %) enregistrée en 2021.

## Catégories de marchandises

Catégories de marchandises	2020	2021	Différence	%
Produits de l'agriculture	429.262	515.743	86.481	+20
Houille et lignite	1.106.612	1.406.199	299.587	+27
Minerais	0	0	0	*
Produits alimentaires	0	0	0	*
Bois et produits du bois	205.476	26.066	-179.410	-87
Coke et produits pétroliers	2.865.764	2.987.566	121.802	+4
Produits chimiques	327.100	363.367	36.267	+11
Produits minéraux non métalliques	4.940.162	5.142.920	202.758	+4
Métaux	1.060.488	1.231.098	170.610	+16
Machines et matériel	664	1.036	372	*
Matériel de transport	0	600	600	*
Articles manufacturés	1.347	4.012	2.665	*
Matières premières secondaires, déchets	1.862.727	2.163.159	300.432	+16
Marchandises diverses, conteneurs	1.120.703	1.014.195	-106.508	-10
Autres marchandises	62.016	68.938	6.922	+11
<b>Total</b>	<b>13.982.321</b>	<b>14.924.899</b>	<b>942.578</b>	<b>+7</b>

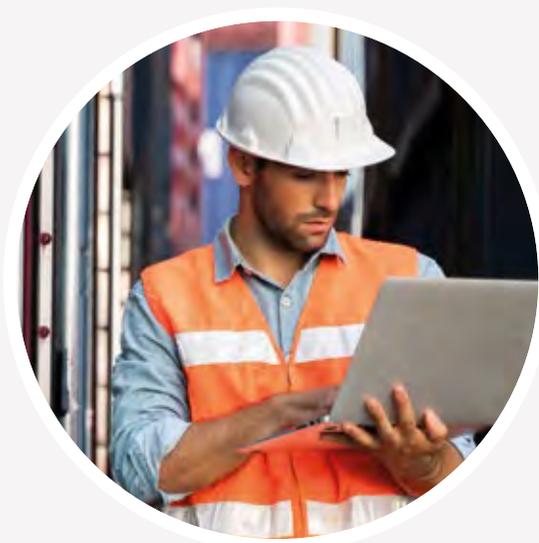
\* non significatif

### Les principales marchandises en baisse sont :

- les bois et produits du bois (-179.410 tonnes, soit -87 %) ;
- les marchandises diverses/conteneurs (-106.508 tonnes, soit -10 %).

La fermeture de la centrale électrique aux pellets des Awirs et la congestion du transport maritime de conteneurs sont à l'origine de ces diminutions.

La pandémie a en effet mis à mal l'ensemble des chaînes logistiques. Les plannings des grands armateurs mondiaux ont été complètement bouleversés et les conteneurs se sont accumulés dans les ports, réduisant fortement leur capacité de manutention.



© AdobeStock

### Les conteneurs

Les terminaux liégeois et leurs navettes fluviales de conteneurs ont subi les conséquences de l'engorgement mondial et c'est logiquement que ce secteur, pourtant habitué à une croissance à deux chiffres au cours de ces dernières années, enregistre la baisse stipulée ci-dessous.

Voici l'évolution du trafic fluvial de conteneurs au Port autonome de Liège au cours de ces dernières années :

Année	Nombre EVP	%
2017	74.431	+31
2018	85.521	+15
2019	96.220	+13
2020	115.921	+20
<b>2021</b>	<b>113.909</b>	<b>-2</b>

### C. Résultats globaux\*

Mode	2020	2021	Variation	%
Voie d'eau	13.982.321	14.924.899	+942.578	+7
Route	4.410.651	3.861.071	-549.580	-12
Rail	860.373	629.653	-230.720	-27
<b>Total</b>	<b>19.253.345</b>	<b>19.415.623</b>	<b>+162.278</b>	<b>+1</b>

\* En tonnes

Au niveau du mode routier, les pertes sont engendrées par une diminution d'activités sur le terminal à coils de Renory (-380.000 tonnes) et par une diminution des flux routiers au terminal à conteneurs de Liège Trilogiport (-180.000 tonnes).

Au niveau du mode ferroviaire, c'est également une perte de 300.000 tonnes de coils qui impacte négativement les résultats.

### La navigation maritime

Année	Nbr bateaux	Evolution	%
2017	116	+28	+32
2018	122	+6	+5
2019	156	+34	+28
2020	119	-37	-24
<b>2021</b>	<b>75</b>	<b>-44</b>	<b>-37</b>

Ce mode de transport exporte principalement des aciers spéciaux pour le secteur automobile. La crise mondiale dans le domaine des semi-conducteurs et les difficultés rencontrées par le sidérurgiste Liberty Steel ont entraîné une forte réduction de son usage. 123.256 tonnes d'aciers d'origines diverses ont été exportées vers la Grande-Bretagne, l'Espagne, le Portugal et le Danemark.

## Comparaison avec les tonnages (eau-rail-route) avant la crise de la Covid-19 et 2021

Le Port de Liège n'a pas retrouvé les niveaux d'avant la crise liée au coronavirus.

Mode	2019	2021	Variation	%
Voie d'eau	15.901.980	14.924.899	- 977.081	- 6
Route	3.916.301	3.861.071	- 55.230	- 1
Rail	1.351.292	629.653	- 721.639	-53
<b>Total</b>	<b>21.169.573</b>	<b>19.415.623</b>	<b>- 1.753.950</b>	<b>- 8</b>

La perte substantielle des tonnages ferroviaires ne peut pas être imputée totalement à la pandémie. Une des causes de cet important recul est due aux difficultés importantes rencontrées dernièrement par la phase à froid liégeoise.

Les tonnages routiers sont, quant à eux, revenus pratiquement au niveau pré-Covid, ce qui n'est pas encore le cas pour les tonnages fluviaux qui accusent encore un petit million de tonnes (-6 %) de déficit par rapport à 2019.

### D. Gestion des déchets générés par les inondations de juillet 2021

Le Port autonome de Liège a mis à disposition le Port des Ardennes (15.000 m<sup>2</sup>) ainsi qu'une partie du Port de Hermalle-sous-Huy pour le dépôt des déchets générés par les inondations de juillet 2021. Quelques concessionnaires ont également proposé leurs services pour le stockage et la gestion des déchets sur leurs propres zones portuaires.

Les entreprises portuaires ont ainsi joué un rôle essentiel dans l'évacuation des déchets des inondations qui ont été provisoirement stockés à Wandre (35.000 tonnes),

sur la bretelle d'autoroute A601 (100.000 tonnes) et au port de Hermalle-sous-Huy (35.000 tonnes).

Ces déchets ont ainsi été évacués par voie fluviale (70 %) et par la route (30 %) vers les centres de tri agréés.



## E. Les résultats des ports voisins

Anvers (+4 %)	North Sea Port (+9 %)
Zeebrugge (+5 %)	Bruxelles (+10 %)
Rotterdam (+6 % après 6 mois)	

## F. Nouveaux développements

Liège Trilogiport : plus de 212.600 m<sup>2</sup> de halls logistiques opérationnels, soit plus de 65 % de la plate-forme

À ce jour, la plate-forme Liège Trilogiport poursuit son développement et bénéficie

- du terminal à conteneurs d'une superficie de 4,5 ha qui doublera sa superficie en 2022-2023, géré par S.A. DP World Liege ;
- de plus de 212.600 m<sup>2</sup> de halls construits et opérationnels (gérés par WDP, D.L. Trilogiport Belgium/Jost Group et Weerts Supply Chain).

**En 2021, on note les développements suivants :**

### D.L. Trilogiport Belgium (Jost Group)

D.L. Trilogiport Belgium/Jost Group a mis en service un second entrepôt logistique en 2021. La première phase de 30.000 m<sup>2</sup> est opérationnelle depuis octobre 2021. La construction de la seconde phase de 30.000 m<sup>2</sup> a été finalisée au printemps 2022.

## Weerts Supply Chain (WSC)

WSC a finalisé la construction de son entrepôt réfrigéré qui est opérationnel depuis fin 2020. Il est dédié aux produits frais et alimentaires. Les deux entrepôts logistiques de WSC, qui abritent également des bureaux et des espaces sociaux, représentent un investissement total de plus de 50 millions d'euros.

	 Entrepôts logistiques en activité & opérationnels	 Entrepôts logistiques : Construction en 2022-2023	 Superficie totale des entrepôts
<b>WDP</b>	23.000 m <sup>2</sup>	25.000 m <sup>2</sup>	48.000 m <sup>2</sup>
<b>D.L. Trilogiport Belgium / Jost Group</b>	104.000 m <sup>2</sup>	76.000 m <sup>2</sup>	180.000 m <sup>2</sup>
<b>WSC</b>	85.600 m <sup>2</sup>	-	85.600 m <sup>2</sup>
	<b>212.600 m<sup>2</sup> opérationnels</b>	<b>101.000 m<sup>2</sup> à développer</b>	<b>Total : 313.600 m<sup>2</sup></b>

## Zone de Chertal

Le Port autonome de Liège réitère sa volonté de participer à un projet qui permettra de valoriser le site de Chertal en y développant une zone d'activité économique multimodale en lien avec la voie d'eau. Un site comme Chertal, de par ses caractéristiques et atouts, doit être affecté en partie au moins à des activités en relation avec la voie d'eau et le rail, ceci afin de répondre à la politique mise en place par l'Europe.



Grâce aux divers développements des concessionnaires et utilisateurs présents sur cette zone portuaire, la plate-forme de Liège Trilogiport générerait actuellement **580 emplois directs et 1.740 emplois indirects.**

## Port de Hermalle-sous-Huy : concession d'un terrain à la SPRL LOISEAU – Collaboration avec la SPI

Le Port autonome de Liège a octroyé à la société **Loiseau**, active dans le secteur des travaux de terrassement, démolition et recyclage, une concession de 3.750 m<sup>2</sup> entre un des appontements du port et le terrain de 19.200 m<sup>2</sup> qu'elle exploite dans le zoning de la SPI. Ceci lui permet dorénavant de disposer d'un accès direct à la voie d'eau.

## Port de Wandre : succès de Newpharma

Située à Wandre sur un terrain du Port autonome de Liège, la société **Newpharma** (numéro un belge de la pharmacie en ligne – présente dans 12 pays) connaît toujours une forte croissance grâce à l'explosion de commandes en ligne due à la crise sanitaire ainsi que les changements dans les habitudes de consommation. Newpharma et le groupe Colruyt, actionnaire de Newpharma, ont réalisé une extension de plus de 20.000 m<sup>2</sup> de son centre logistique afin de continuer sa croissance. Newpharma emploie actuellement plus de 300 personnes et est actuellement à la recherche de 50 collaborateurs.



Voie d'eau (14.924.899 t)



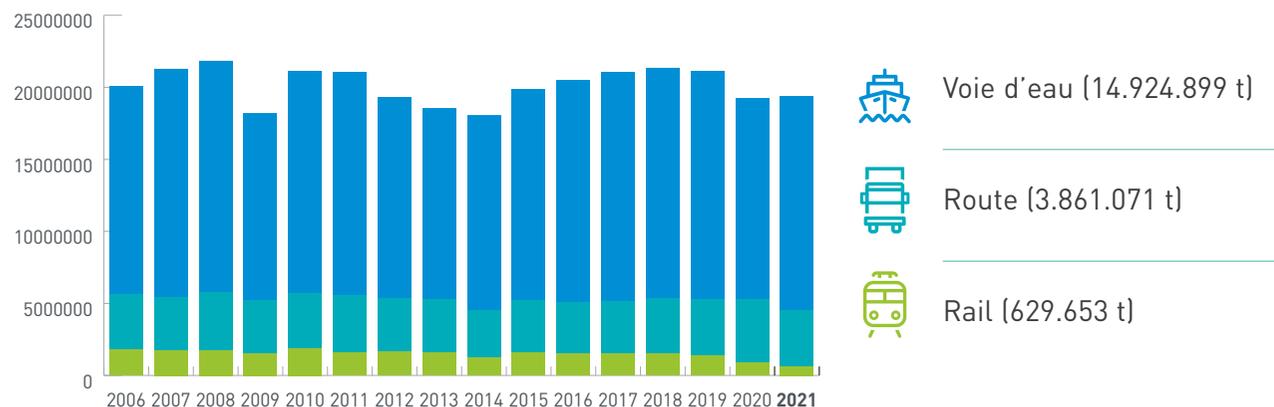
Route (3.861.071 t)



Rail (629.653 t)

**Total : 19.415.623 t**

### 3.1.2. Evolution du tonnage global des ports publics



Années	Wagons	Camions	Sous-sol	Bateaux	Trafic total
1939	-	-	0	1.139.206	1.139.206
1950	-	-	0	1.415.336	1.415.336
1951	-	-	0	1.849.042	1.849.042
1952	1.136	-	1.136	-	1.136
1953	8.117	6.451	14.568	2.470.602	2.485.170
1954	30.416	1.806	32.222	2.882.686	2.914.908
1955	8.365	2.870	11.235	3.520.453	3.531.688
1956	10.332	-	10.332	3.974.101	3.984.433
1957	16.626	-	16.626	4.490.985	4.507.611
1958	9.620	-	9.620	4.525.050	4.534.670
1959	12.148	13.997	26.145	4.419.253	4.445.398
1960	9.961	16.915	26.876	4.783.837	4.810.713
1961	8.983	42.892	51.875	4.306.552	4.358.427

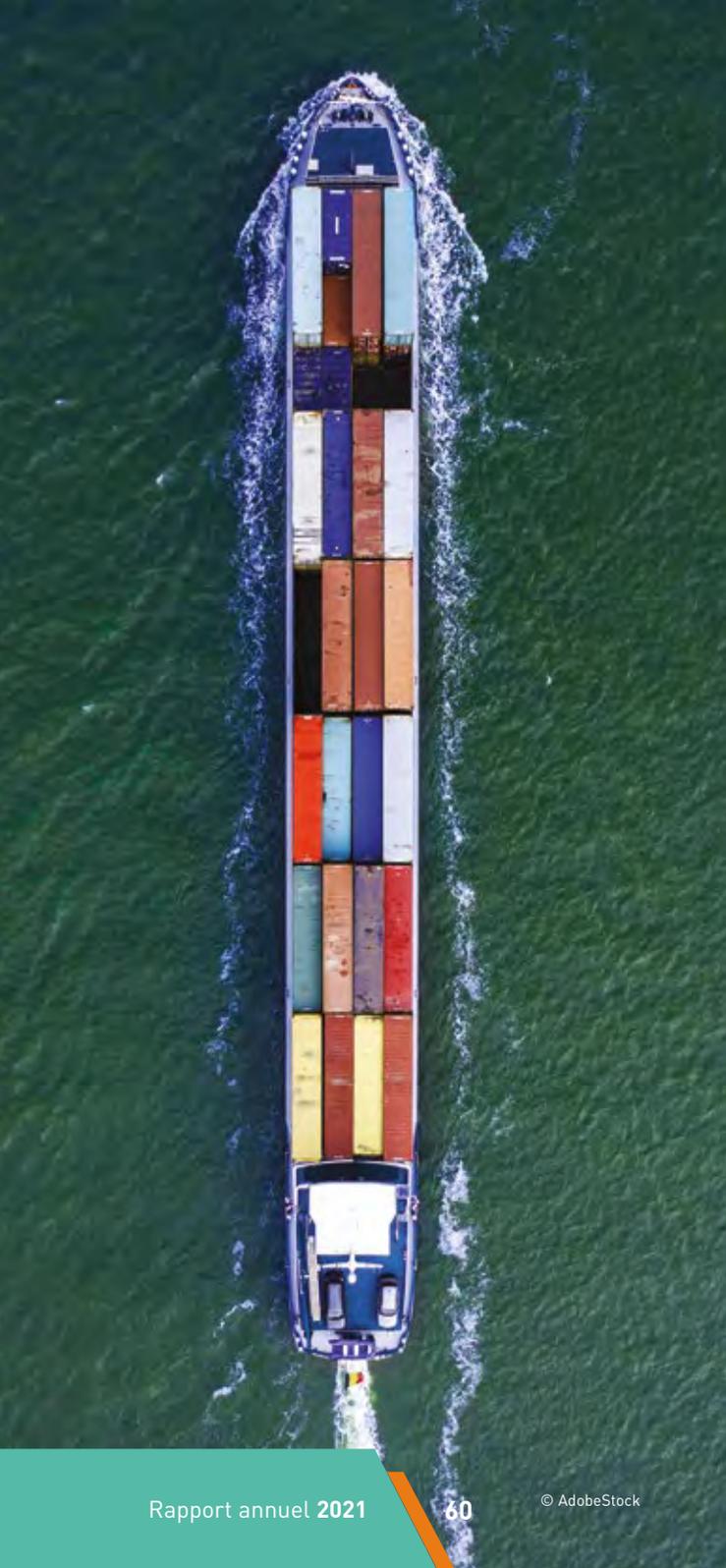
Années	Wagons	Camions	Sous-sol	Bateaux	Trafic total
1962	8.576	67.609	<b>76.185</b>	4.691.511	<b>4.767.696</b>
1963	15.256	186.487	<b>201.743</b>	4.626.543	<b>4.828.286</b>
1964	85.113	574.835	<b>659.948</b>	5.058.859	<b>5.718.807</b>
1965	31.478	488.591	<b>520.069</b>	4.660.076	<b>5.180.145</b>
1966	120.870	526.106	<b>646.976</b>	4.335.850	<b>4.982.826</b>
1967	146.471	743.822	<b>890.293</b>	4.656.062	<b>5.546.355</b>
1968	94.747	728.828	<b>823.575</b>	5.086.851	<b>5.910.426</b>
1969	95.852	733.335	<b>829.187</b>	5.116.579	<b>5.945.766</b>
1970	205.905	959.068	<b>1.164.973</b>	6.295.342	<b>7.460.315</b>
1971	154.522	1.034.498	<b>1.189.020</b>	5.687.604	<b>6.876.624</b>
1972	201.169	1.361.846	<b>1.563.015</b>	6.686.573	<b>8.249.588</b>
1973	274.570	1.096.332	<b>1.370.902</b>	6.089.965	<b>7.460.867</b>
1974	388.020	1.570.799	<b>1.958.819</b>	7.129.365	<b>9.088.184</b>
1975	334.489	1.705.622	<b>2.040.111</b>	5.176.358	<b>7.216.469</b>
1976	209.944	1.688.456	<b>1.898.400</b>	6.102.692	<b>8.001.092</b>
1977	171.697	1.423.545	<b>1.595.242</b>	6.337.036	<b>7.932.278</b>
1978	190.319	1.664.935	<b>1.855.254</b>	6.635.293	<b>8.490.547</b>
1979	207.301	2.114.161	<b>2.321.462</b>	7.009.670	<b>9.331.132</b>
1980	253.640	1.929.467	<b>2.183.107</b>	6.937.967	<b>9.121.074</b>
1981	153.085	1.564.964	<b>1.718.049</b>	6.613.100	<b>8.331.149</b>
1982	104.494	1.318.584	<b>1.423.078</b>	6.155.371	<b>7.578.449</b>
1983	281.932	1.207.045	<b>1.488.977</b>	6.336.835	<b>7.825.812</b>
1984	236.705	1.204.126	<b>1.440.831</b>	6.250.500	<b>7.691.331</b>
1985	200.063	1.343.883	<b>1.543.946</b>	6.266.323	<b>7.810.269</b>
1986	166.033	1.296.563	<b>1.462.596</b>	6.207.646	<b>7.670.242</b>
1987	351.211	1.409.273	<b>1.760.484</b>	6.437.927	<b>8.198.411</b>
1988	416.358	1.560.976	<b>1.977.334</b>	6.900.721	<b>8.878.055</b>
1989	527.410	1.722.045	<b>2.249.455</b>	6.936.509	<b>9.185.964</b>

Années	Wagons	Camions	Sous-sol	Bateaux	Trafic total
1990	437.962	1.734.491	<b>2.172.453</b>	7.436.856	<b>9.609.309</b>
1991	587.846	2.094.162	<b>2.682.008</b>	7.396.374	<b>10.078.382</b>
1992	1.426.219	3.089.512	<b>4.515.731</b>	7.849.652	<b>12.365.383</b>
1993	1.666.798	3.375.211	<b>5.042.009</b>	7.957.161	<b>12.999.170</b>
1994	1.962.073	3.817.045	<b>5.779.118</b>	8.840.259	<b>14.619.377</b>
1995	1.735.774	3.625.539	<b>5.361.313</b>	8.349.134	<b>13.710.447</b>
1996	2.017.697	4.101.594	<b>6.119.291</b>	8.995.999	<b>15.115.290</b>
1997	2.238.408	4.387.359	<b>6.625.767</b>	10.178.976	<b>16.804.743</b>
1998	2.060.330	4.181.247	<b>6.241.577</b>	11.233.078	<b>17.474.655</b>
1999	2.069.596	4.444.362	<b>6.513.958</b>	12.571.321	<b>19.085.279</b>
2000	2.123.023	4.366.100	<b>6.489.123</b>	13.138.277	<b>19.627.400</b>
2001	2.083.119	3.983.332	<b>6.066.451</b>	13.476.094	<b>19.542.545</b>
2002	2.169.909	4.089.743	<b>6.259.652</b>	14.418.465	<b>20.678.117</b>
2003	2.006.640	3.996.649	<b>6.003.289</b>	14.170.820	<b>20.174.109</b>
2004	2.045.193	4.355.244	<b>6.400.437</b>	15.190.067	<b>21.590.504</b>
2005	1.799.093	4.025.365	<b>5.824.458</b>	14.229.743	<b>20.054.201</b>
2006	1.782.167	3.864.020	<b>5.646.187</b>	14.413.738	<b>20.059.925</b>
2007	1.757.287	3.693.718	<b>5.451.005</b>	15.794.647	<b>21.245.652</b>
2008	1.754.003	4.025.732	<b>5.779.735</b>	16.027.486	<b>21.807.221</b>
2009	1.537.618	3.637.548	<b>5.175.166</b>	13.022.613	<b>18.197.779</b>
2010	1.888.036	3.813.890	<b>5.701.926</b>	15.452.240	<b>21.154.166</b>
2011	1.554.116	3.987.095	<b>5.541.211</b>	15.513.166	<b>21.054.377</b>
2012	1.638.890	3.747.858	<b>5.386.748</b>	13.920.705	<b>19.307.453</b>
2013	1.585.629	3.742.367	<b>5.327.996</b>	13.232.777	<b>18.560.773</b>
2014	1.250.368	3.241.994	<b>4.492.362</b>	13.539.936	<b>18.032.298</b>
2015	1.572.660	3.656.112	<b>5.228.772</b>	14.605.098	<b>19.833.870</b>
2016	1.516.698	3.549.923	<b>5.066.621</b>	15.462.275	<b>20.528.896</b>
2017	1.517.075	3.621.223	<b>5.138.298</b>	15.949.972	<b>21.088.270</b>
2018	1.512.174	3.893.169	<b>5.405.343</b>	15.959.357	<b>21.364.700</b>
2019	1.351.292	3.916.301	<b>5.267.593</b>	15.901.980	<b>21.169.573</b>
2020	860.373	4.410.651	<b>5.271.024</b>	13.982.321	<b>19.253.345</b>
2021	<b>629.653</b>	<b>3.861.071</b>	<b>4.490.724</b>	<b>14.924.899</b>	<b>19.415.623</b>

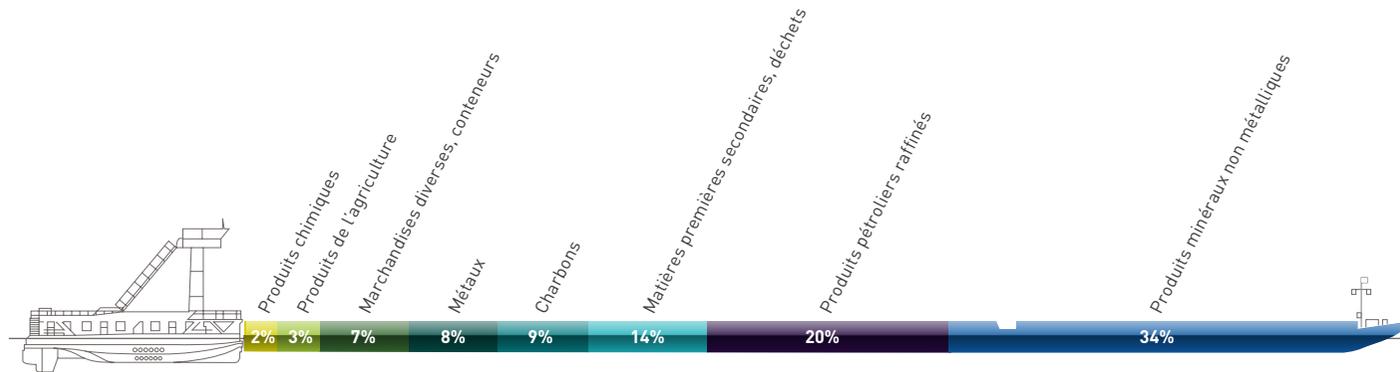
### 3.1.3. Nombre de bateaux et de tonnages par port

Années	Bateaux chargés		Bateaux déchargés		Total	
	Nombre	Tonnages	Nombre	Tonnages	Nombre	Tonnages
1. Monsin	914	1.059.544	803	1.392.951	<b>1.717</b>	<b>2.452.495</b>
2. Hermalle-sous-Huy	143	290.698	905	1.390.864	<b>1.048</b>	<b>1.681.562</b>
3. Souverain-Wandre	-	-	671	1.453.837	<b>671</b>	<b>1.453.837</b>
4. Eheïn	942	1.180.331	79	207.115	<b>1.021</b>	<b>1.387.446</b>
5. Lixhe	630	504.656	663	745.404	<b>1.293</b>	<b>1.250.060</b>
6. Sclessin	12	5.544	536	1.161.872	<b>548</b>	<b>1.167.416</b>
7. Statte	334	364.028	431	496.326	<b>765</b>	<b>860.354</b>
8. Liège Trilogiport	529	570.336	454	121.572	<b>983</b>	<b>691.908</b>
9. Loën	13	159.525	183	517.692	<b>196</b>	<b>677.217</b>
10. Ivoz-Ramet	143	256.072	272	419.053	<b>415</b>	<b>675.125</b>
11. Semeries	271	308.220	194	304.314	<b>465</b>	<b>612.534</b>
12. Ampsin	451	492.334	-	-	<b>451</b>	<b>492.334</b>
13. Renory	444	201.361	443	172.333	<b>887</b>	<b>373.694</b>
14. Chertal	1	1.022	239	289.871	<b>240</b>	<b>290.893</b>
15. Tihange	91	184.364	114	81.487	<b>205</b>	<b>265.851</b>
16. Awirs	159	202.462	-	-	<b>159</b>	<b>202.462</b>
17. Herstal	33	68.038	105	39.277	<b>138</b>	<b>107.315</b>
18. Hermalle-sous-Argenteau	9	11.195	46	91.044	<b>55</b>	<b>102.239</b>
19. Argenteau	4	8.891	36	47.129	<b>40</b>	<b>56.020</b>
20. Flémalle-Haute	2	4.053	15	25.612	<b>17</b>	<b>29.665</b>
21. Jemeppe	19	31.812	-	-	<b>19</b>	<b>31.812</b>
22. Amay	16	14.332	8	8.692	<b>24</b>	<b>23.024</b>
23. Ougrée	7	16.633	-	-	<b>7</b>	<b>16.633</b>
24. Ombret	2	13.610	1	226	<b>3</b>	<b>13.836</b>
25. Seraing	8	9.167	-	-	<b>8</b>	<b>9.167</b>
26. Eclatement	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>5.177</b>	<b>5.958.228</b>	<b>6.198</b>	<b>8.966.671</b>	<b>11.375</b>	<b>14.924.899</b>





### 3.1.4. Tonnage par catégories de marchandises (voie d'eau)



- Produits minéraux non métalliques **34%**
- Produits pétroliers raffinés **20%**
- Matières premières secondaires, déchets **14%**
- Charbons **9%**
- Métaux **8%**
- Marchandises diverses, conteneurs **7%**
- Produits de l'agriculture **3%**
- Produits chimiques **2%**



### 3.1.5. Tonnage moyen par bateau

Ports	Tonnages	Nbr de bateaux	Tonnage moyen 2020	Tonnage moyen 2021	Evolution
1. Loën	677.217	196	4.462	<b>3.455</b>	-1.007
2. Ougrée	16.633	7	-	<b>2.376</b>	2.376
3. Souverain-Wandre	1.453.837	671	2.160	<b>2.167</b>	7
4. Sclessin	1.167.416	548	2.199	<b>2.130</b>	-69
5. Hermalle-sous-Argenteau	102.239	55	2.098	<b>1.859</b>	-239
6. Flémalle-Haute	29.665	17	1.714	<b>1.745</b>	31
7. Jemeppe	31.812	19	1.247	<b>1.674</b>	427
8. Ivoz-Ramet	675.125	415	1.606	<b>1.627</b>	427
9. Hermalle-sous-Huy	1.681.562	1.048	1.717	<b>1.605</b>	-112
10. Monsin	2.452.495	1.717	1.238	<b>1.428</b>	190
11. Argenteau	56.020	40	1.091	<b>1.401</b>	310
12. Ehein	1.387.446	1.021	1.404	<b>1.359</b>	-45
13. Semeries	612.534	465	1.367	<b>1.317</b>	-50
14. Tihange	265.851	205	1.038	<b>1.297</b>	259
15. Awirs	202.462	159	1.638	<b>1.273</b>	-341
16. Chertal	290.893	240	1.171	<b>1.212</b>	41
17. Seraing	9.167	8	1.698	<b>1.146</b>	-552
18. Statte	860.354	765	1.073	<b>1.125</b>	52
19. Ampsin	492.334	451	1.056	<b>1.092</b>	36
20. Amay	23.024	24	1.127	<b>1.010</b>	-117
21. Lixhe	1.250.060	1.293	1.029	<b>967</b>	-62
22. Herstal	107.315	138	902	<b>778</b>	-124
23. Liège Triligiport	691.908	983	756	<b>704</b>	-52
24. Ombret	13.836	3	126	<b>461</b>	335
25. Renory	373.694	887	369	<b>421</b>	52
26. Eclatement	-	-	1.212	-	-1.212
<b>Total</b>	<b>14.924.899</b>	<b>11.375</b>	<b>1.307</b>	<b>1.312</b>	<b>5</b>

### 3.1.6. Tonnage moyen par mètre courant de quai ou de rive

Ports	Tonnages	Mètres de quai	Tonnage par mètre de quai en 2020	Tonnage par mètre de quai en 2021	Evolution
1. Sclessin	936.612	238	4.554	<b>3.935</b>	-619
2. Loën	950.506	279	3.038	<b>3.407</b>	369
3. Semeries	549.422	458	1.241	<b>1.200</b>	-41
4. Lixhe	1.549.930	1.359	1.143	<b>1.140</b>	-3
5. Hermalle-sous-Huy	965.002	946	1.756	<b>1.020</b>	-736
6. Ehein	1.162.841	1.244	1.029	<b>935</b>	-94
7. Souverain-Wandre	1.644.129	1.985	958	<b>828</b>	-130
8. Chertal	306.782	385	753	<b>797</b>	44
9. Statte	718.995	1.030	809	<b>698</b>	-111
10. Ampsin	451.086	675	741	<b>668</b>	-73
11. Ivoz-Ramet	639.342	1.110	587	<b>576</b>	-11
12. Tihange	301.024	541	573	<b>556</b>	-17
13. Awirs	422.555	818	617	<b>517</b>	-100
14. Monsin	2.003.175	4.567	559	<b>439</b>	-120
15. Liège Triligiport	718.017	2.250	69	<b>319</b>	250
16. Renory	322.138	1.692	403	<b>190</b>	-213
17. Herstal	91.062	675	170	<b>135</b>	-35
18. Hermalle-sous-Argenteau	106.977	800	177	<b>134</b>	-43
19. Seraing	39.049	550	91	<b>71</b>	-20
20. Flémalle-Haute	30.857	730	81	<b>42</b>	-39
21. Amay	20.287	644	59	<b>32</b>	-27
22. Jemeppe	27.426	1.043	23	<b>26</b>	3
23. Argenteau	16.369	963	95	<b>17</b>	-78
24. Eclatement	8.486	855	9	<b>10</b>	1
25. Ombret	252	400	1	<b>1</b>	-
<b>Total</b>	<b>13.982.321</b>	<b>26.237</b>	<b>606</b>	<b>533</b>	<b>-73</b>

## 3.2. Tourisme fluvial

### 3.2.1. Présentation du port de plaisance

La Meuse a toujours été l'épine dorsale de l'essor économique et culturel du Pays de Liège. **Aujourd'hui encore, la Province de Liège considère le développement du tourisme fluvial comme un axe incontournable de la vie liégeoise.**

D'ailleurs, le Port autonome de Liège, dont une des missions est de mettre les infrastructures les plus confortables à disposition des plaisanciers, gère deux ports destinés à recevoir les bateaux touristiques de ligne ainsi qu'un Port des Yachts, tous situés à proximité immédiate du cœur historique de la Cité ardente.

Il permet aux plaisanciers de bénéficier des commerces et des centres d'intérêt de la Cité ardente (musées, marchés, boutiques, restaurants, curiosités touristiques...).

Véritable havre de paix situé en aval du pont Albert 1<sup>er</sup>, on pénètre dans le Port des Yachts par un petit chenal dont l'entrée est surmontée de la réplique de la statue du plongeur du sculpteur d'origine roumaine Idel Ianchelevici qui l'avait réalisée pour l'Exposition internationale de l'eau à Liège en 1939.

Facilement accessible toute l'année, le Port des Yachts de Liège **met à la disposition plus de 120 emplacements.**

Il bénéficie de facilités de premier plan et d'un service d'accueil de qualité (renforcé du 15 mai au 15 septembre) par l'asbl Liege Gestion Centre-Ville.

Il propose par ailleurs aux plaisanciers toute une palette de différents services et de prestations de qualité (gestion informatisée des réservations, accueil convivial...).

L'ensemble de ces différents facteurs contribue ainsi au succès de ce port de plaisance.

#### **Le Port des Yachts de Liège s'agrandit et se modernise : Création de nouveaux pontons et extension en amont !**

Le Port des Yachts de Liège bénéficie de 120 emplacements quasiment occupés en permanence et présente ainsi un taux d'occupation avoisinant les 100%.

Afin d'augmenter sa capacité, différents travaux d'extension du Port des Yachts sont prévus :

**1.** Une prolongation de 205 mètres du Port des Yachts vers l'amont, en rive gauche de la Meuse et à hauteur de la statue équestre du Roi Albert 1<sup>er</sup>, a été entérinée par l'arrêté de remise du 16 septembre 2020, publié au Moniteur belge le 14 octobre 2020. La mise à disposition d'eau et d'électricité doit à présent être étudiée. L'extension en rive gauche de la Meuse permettra aussi d'accueillir des « paquebots fluviaux de croisières » de 135 mètres de long.

**2.** Dans l'actuel bassin, un projet de prolongation de 66 mètres du ponton du côté de la voie rapide (Boulevard Frère Orban) a fait l'objet d'une étude et de travaux.

Ces travaux d'infrastructures permettront au Port des Yachts de Liège d'augmenter le nombre d'emplacements et d'accroître son attractivité auprès des croisiéristes organisant des croisières thématiques ponctuées d'étapes et de visites organisées le long de la croisière.

Le développement du tourisme fluvial de plaisance demeure important pour Liège qui bénéficie incontestablement de ses retombées économiques. Selon **M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège** : « *Un port de plaisance est un équipement attractif pour une ville. La plaisance représente un véritable secteur économique important. Soulignons ainsi les dépenses d'escales réalisées par les plaisanciers et injectés dans l'économie locale* ».

Le Port autonome de Liège gèrera également la « marina » prévue dans le nouvel éco-quartier « Rives ardentes » situé à Coronmeuse et développé par Neolegia.



04



# STRATÉGIE DE RÉSEAUX

## 4.1. Stratégie de réseaux

Le Port autonome de Liège mène depuis quelques années déjà une stratégie de diversification des activités en vue d'attirer de nouveaux trafics à Liège et en vue de positionner davantage la région liégeoise dans l'hinterland des ports maritimes de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Zeebruges et Dunkerque).



Dans ce cadre, le Port autonome de Liège collabore étroitement avec l'ensemble de ces divers ports maritimes mais également intérieurs :

- **Groupement d'intérêt économique Triligiport** (Port autonome de Liège, Port d'Anvers et SPI).
- **Memorandum of Understanding** (protocole d'accord) **avec le Port d'Anvers**
  - Objectif : optimiser la chaîne logistique entre Anvers et Liège.
  - Etroite collaboration sur divers aspects (nouvelles technologies, transmissions d'informations, actions de communication communes...).
- **Port de Rotterdam**
  - Signature d'une lettre d'intention visant à optimiser la chaîne logistique entre Rotterdam et Liège.
- **Taxi barge transfrontalier**
  - Démarche proactive pour promouvoir le développement du trafic de conteneurs sur l'axe fluvial Nord-Pas-de-Calais et Wallonie entre le Port autonome de Liège, le Grand Port Maritime de Dunkerque, Voies Navigables de France et le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures.
  - Ce concept de « taxi fluvial » (ligne fluviale à escales) permettra de connecter 12 ports maritimes et fluviaux (de Dunkerque à Liège) avec une offre mixte de conteneurs maritimes et de

transport combiné, visant à développer des offres de transport multimodal porte à porte.

- Signature de la charte de partenariat (juillet 2011).
- Le modèle a été repris par des privés.

- **Core network « RTE-T »**

- Le Port autonome de Liège figure dans le réseau prioritaire européen (« core network ») des réseaux de transport (RTE-T). Le Port de Liège est donc reconnu au niveau européen en tant que « noeud modal ».
- RTE-T : rôle-clé dans le développement des ports maritimes et intérieurs.
- Le Port autonome de Liège a ici clairement l'ambition de jouer un rôle-clé au sein des réseaux européens de transports et entend affirmer son rôle économique de port intérieur et le développement du transport combiné en Europe.



*Notre stratégie :  
la diversification  
des activités.*

- **Contrat de collaboration entre le Port autonome de Liège, le Port d'Anvers et la société De Vlaamse Waterweg, gestionnaire du canal Albert**

- Développement économique du canal Albert, axe important entre Liège et Anvers.
- Engagement des trois signataires à mener plusieurs actions concrètes pour faire du canal Albert l'axe logistique par excellence.
- Echange de données et de connaissances relatives aux flux des marchandises, la promotion des terminaux à conteneurs situés le long du canal Albert et le renforcement de la fiabilité et de la transparence du transport fluvial par barges.

- **Plate-forme des ports wallons**

- A l'initiative du Port autonome de Liège, collaboration avec les quatre ports wallons (Port autonome de Namur, Port autonome de Charleroi, Port autonome de Centre et de l'Ouest et Port autonome de Liège).
- Initier une meilleure collaboration, une image commune, un meilleur échange d'informations (approche de clients, prospection commerciale...).
- Création d'une structure de coordination des ports wallons.

- **Port de Gand**

- Analyse des diverses possibilités de collaboration et de consolidation des trafics déjà existants.

- **Corridor Amsterdam-Marseille**

- Projet initié par Voies navigables de France (VNF) et le Groupement Européen d'Intérêt économique Seine-Escaut (GEIE Seine-Escaut).
- Il propose de fédérer les grandes organisations actives en matière de transport de fret sur le corridor Amsterdam-Bâles/Lyon-Marseille, pour travailler de façon concertée à une meilleure connexion entre les différents modes de transport sur ce corridor.

- **Collaboration avec l'Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers (AWEX) ainsi que Logistics in Wallonia (LIW)**

- Le Port autonome de Liège collabore étroitement avec l'AWEX dans le cadre d'une convention de partenariat.
- Le Port autonome de Liège est également membre de LIW, le Pôle de Compétitivité dédié aux transports et à la logistique.
- Ensemble avec l'AWEX ainsi qu'avec LIW, le Port autonome de Liège participe à divers salons nationaux et internationaux tels que la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL) à Paris, les salons Transport & Logistics à Munich et d'autres événements incontournables pour les entreprises du secteur.
- Ensemble avec l'AWEX et LIW, le Port autonome de Liège accueille de nombreuses délégations étrangères et investisseurs étrangers potentiels.

- **EU-China Logistics Incubator : un incubateur liégeois pour aider les entreprises chinoises**

- L'Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers (AWEX), Liege Airport et Logistics in Wallonia (LIW) ont décidé d'unir leur force pour créer l'incubateur « EU-China Logistics Incubator » en 2017. « EU-China Logistics Incubator » est un incubateur basé sur le site de l'aéroport liégeois et destiné à offrir un accompagnement personnalisé aux entreprises chinoises désireuses d'utiliser la Wallonie comme base pour leurs activités européennes.
- Cette grande première en Europe constitue une étape supplémentaire dans le positionnement de la Wallonie comme terre d'accueil des sociétés logistiques chinoises.
- Le Port autonome de Liège soutient cet incubateur et est partenaire de ce « EU-China Logistics Incubator ».

- **Participation aux projets européens**

- Le Port autonome de Liège participe à différentes réunions et est partenaire de projets en vue d'obtenir des financements européens.



*Participation aux projets européens en vue d'obtenir de nouveaux financements*

- **Accord de coopération entre les ports de Liège et de Douala - Cameroun**

- Le Port autonome de Liège a signé en octobre 2019 un accord de coopération avec le Port autonome de Douala au Cameroun. Le Port autonome de Liège collaborera étroitement avec celui de Douala durant les cinq prochaines années.
- Cet accord, facilité par l'AWEX, a été signé d'un côté par M. Cyrus Ngo'o, Directeur général du Port autonome de Douala et de l'autre par M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général, du Port autonome de Liège.
- Les termes de cet accord de coopération visent de manière générale à optimiser les échanges d'informations sur le fonctionnement des ports autonomes de Douala et de Liège, à assurer la promotion, le développement et la croissance des échanges commerciaux entre les communautés portuaires camerounaises et liégeoises. L'accord vise également à promouvoir les échanges de "bonnes pratiques". Cette coopération vise aussi la mise en relation d'opportunités d'investissements entre Douala et Liège. Enfin, elle entend également à contribuer à la pérennité des ports et du transport fluvial et maritime et préconise le partage d'informations et la formation.
- L'accord entre les ports porte sur une durée de cinq ans.
- Le Port de Douala est considéré comme le poumon économique du Cameroun. Situé sur le Golfe de Guinée, ce port est une véritable plate-forme logistique par laquelle transitent environ 2/3 des échanges des pays de l'hinterland et d'autres. Le Cameroun est principalement un pays d'exportation pour le bois, le cacao, le café, les bananes, le coton et l'aluminium qui transitent par le Port de Douala.
- Le Port de Douala partage avec le Port de Liège des similitudes géographiques (port fluvial inscrit

dans une ville avec accès maritime) et explore actuellement des opportunités d'échanges. Il est particulièrement intéressé par les développements réalisés à Liège et cherche notamment à signer des partenariats à long terme.

- **Memorandum of Understanding avec la Malaisie**

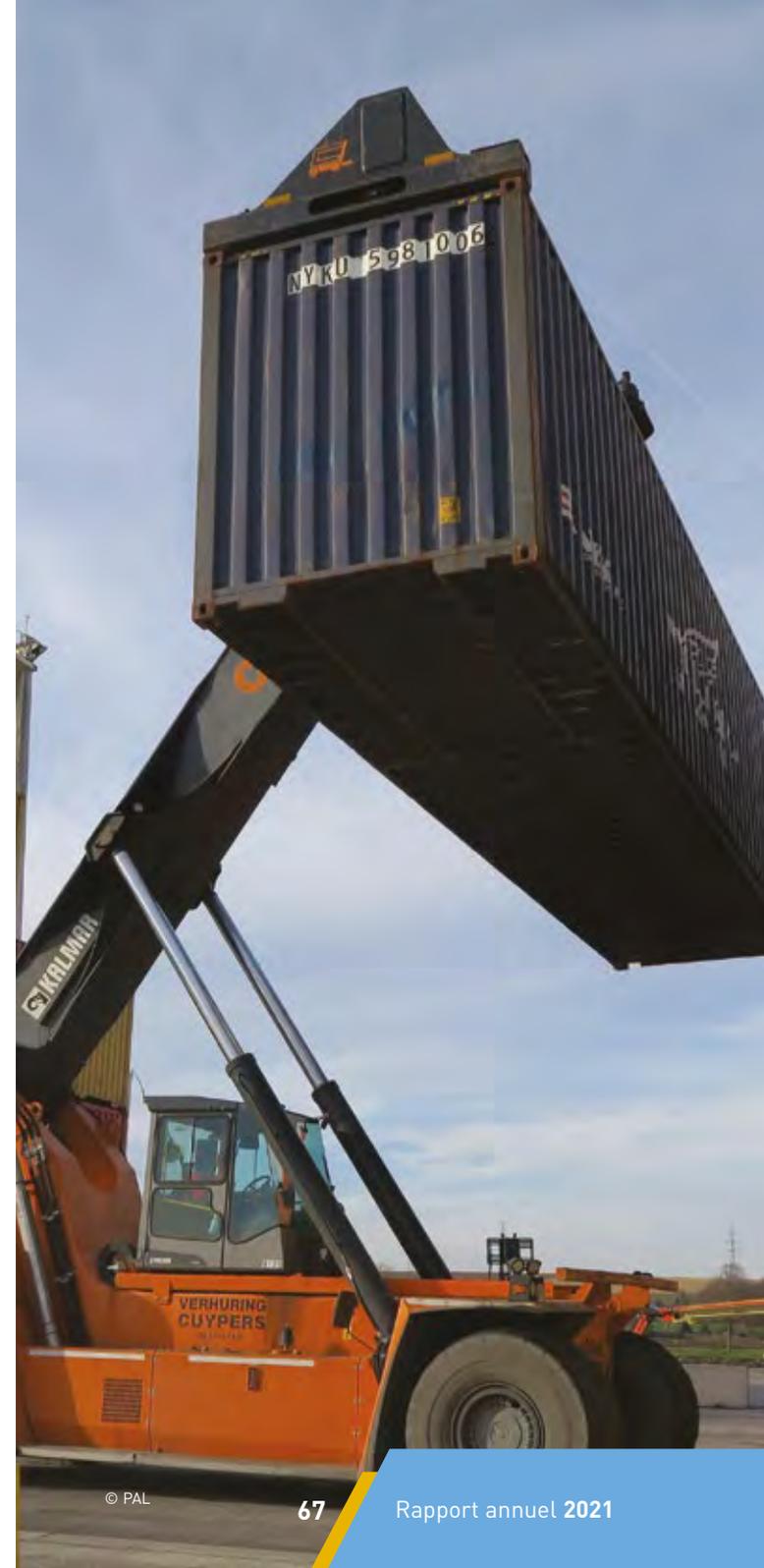
- Le Port autonome de Liège a rencontré à diverses reprises des représentants de l'Etat du Selangor, état le plus industriel de Malaisie particulièrement intéressée par le développement d'une chaîne logistique Halal. Afin de développer cette chaîne logistique de transport halal un Memorandum of Understanding a été conclu entre North Port Malaysia et le Port autonome de Liège.

- **Rencontre avec les représentants du Ministère des Transports de Rhénanie - Westphalie**

- La Direction générale du Port autonome de Liège a rencontré, ensemble avec des opérateurs privés liégeois, des représentants du département des Ports, de la navigation et de la logistique du Ministère du Transport de la Rhénanie Westphalie en Allemagne en vue de proposer quelques pistes de collaboration.

- **Rencontre avec les représentants de la Province du Limbourg néerlandais**

- La Direction générale du Port autonome de Liège a rencontré, ensemble avec des opérateurs privés liégeois, des représentants de la Province du Limbourg néerlandais et des représentants de Rijkswaterstraat en vue d'évoquer diverses pistes de collaboration.





**Accord de coopération  
Anvers-Liège  
2021-2024**



## 4.2. Les Ports d'Anvers et de Liège renforcent leur collaboration grâce à la signature d'un nouvel accord de coopération.

À l'occasion de la visite de Jacques Vandermeiren, Directeur général du Port d'Anvers à Liège, les ports d'Anvers et de Liège ont signé ce 7 juillet 2021 un nouvel accord de coopération visant à intensifier davantage les échanges et accroître leur collaboration. Il a également pour objectif de renforcer l'offre de transport fluvial et ferroviaire des deux ports sur l'axe stratégique du canal Albert reliant Anvers et Liège.

### Les axes de coopération de cet accord entre les Ports d'Anvers et Liège portent sur les points suivants :

- la digitalisation des données relatives aux flux de marchandises et modes de transport afin de faciliter la massification des flux sur les modes alternatifs à la route, augmentant leur efficacité et leur attractivité ;
- la promotion et le développement du transport fluvial au sein de la chaîne logistique ;
- la promotion et le développement du transport ferroviaire au sein de la chaîne logistique ;
- la promotion des terminaux à conteneurs situés le long du canal Albert comme point de consolidation pour les chargeurs et les expéditeurs ;
- le développement d'une vision des trafics portuaires futurs en vue d'une transition économique et durable conformément aux recommandations européennes ;
- l'échange d'informations et de bonnes pratiques.

Cet accord intensifie les échanges et la collaboration déjà existants entre le Port d'Anvers et le Port de Liège. Le développement du transport multimodal, c'est-à-dire le recours à divers modes de transport, se trouve au cœur du transport de marchandises de demain. L'accord permettra notamment de répondre aux attentes d'une clientèle de plus en plus intéressée par la voie d'eau, en construisant une offre logistique globale, ainsi qu'en développant de nouvelles solutions pour fluidifier le transport par voie d'eau.



*L'accord entre le port scaldien et le port liégeois porte sur une durée de trois ans (2021-2024).*

### Coopération interportuaire et développement de l'hinterland. L'exemple des Ports d'Anvers et de Liège

La consolidation des liens entre le port d'Anvers et son arrière-pays est primordiale. Un hub logistique (plate-forme), tel celui de Liège est un facteur important pour le succès du Port d'Anvers qui doit impérativement optimiser ses connexions avec son hinterland naturel.



À l'occasion de la signature de cet accord de coopération, **M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège, déclare** : « Le Port de Liège, idéalement situé dans l'hinterland naturel du Port d'Anvers grâce au canal Albert (à 14h de navigation seulement) confirme incontestablement sa position de région logistique européenne pour la distribution de marchandises, notamment conteneurisées, en Europe. Cet accord confirme aussi toute l'importance des ports intérieurs pour les grands ports maritimes. Je me réjouis de poursuivre cette collaboration intense avec les autorités portuaires anversoises ».

La politique menée par le Port d'Anvers concernant l'hinterland est ainsi orientée sur une amélioration de la répartition modale des transports et l'intensification de flux de marchandises dans l'arrière-pays du Port d'Anvers.

Lors de la signature de cet accord de coopération, **M. Jacques Vandermeiren, CEO du Port d'Anvers a souligné** : « Les ports maritimes subissent une forte pression avec la concentration des armements et le gigantisme des navires porte-conteneurs. Un port maritime comme celui d'Anvers a deux priorités : l'accès à la mer d'une part et la desserte vers l'hinterland d'autre part pour laquelle la voie d'eau, en l'occurrence le canal Albert reliant Anvers à Liège, joue un rôle essentiel. Afin d'éviter l'engorgement, le Port maritime d'Anvers a sans aucun doute besoin du port intérieur tel celui de Liège afin d'assurer une desserte vers l'hinterland. Grâce à la signature de cet accord, nous réitérons ici notre volonté d'entretenir une collaboration étroite et efficace avec le Port de Liège ».

**M. Willy Demeyer, Président du Port autonome de Liège a salué cette initiative majeure en matière de collaboration active en faveur du report modal.** « Les ports, et plus particulièrement les Ports d'Anvers et de Liège, sont des maillons essentiels de la chaîne logistique. Cet accord s'inscrit parfaitement dans le cadre de la stratégie du Port autonome de Liège comme levier indispensable au développement de l'intermodalité du port ».

**M. Luc Arnouts, Directeur des Relations et Réseaux internationaux du Port d'Anvers** : « Je suis très heureux de signer ce nouvel accord de coopération avec le Port de Liège. Le transport fluvial représente un volet significatif de notre développement et joue une importance cruciale en termes de mobilité. Chaque année, quelque 3 millions de tonnes de marchandises sont transportées entre le Port d'Anvers et le Port de Liège. L'optimisation de la gestion portuaire, tant pour ce qui est des importations que des exportations, est dès lors capitale pour assurer la fluidité des trafics ».

**M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège souligne les aspects positifs de cette collaboration** : « En qualité de moteurs de croissance et de développement économiques, les ports maritimes et intérieurs doivent ainsi étroitement collaborer pour favoriser le développement du transport massifié. Les ports intérieurs sont des outils indispensables pour l'économie, en tandem avec les ports maritimes. Un port intérieur tel celui de Liège est une excellente plate-forme multimodale où sont réunis la voie d'eau, le ferroviaire, l'aérien et le transport routier des marchandises. Une barge à conteneurs transporte environ 150 conteneurs, un train 80 conteneurs, un camion 1 seul. Les ports intérieurs ont définitivement un rôle à jour par rapport aux ports maritimes ».



## Optimalisation du transport multimodal

Afin de garantir une bonne liaison entre le Port d'Anvers, les terminaux intérieurs situés le long du canal Albert et le Port autonome de Liège, il est indispensable que les voies navigables et voies ferrées donnant accès aux ports puissent être exploitées de manière optimale, que les obstacles à la capacité de chargement des bateaux de transport fluvial soient les moins nombreux possibles et qu'il y ait des infrastructures adéquates et performantes permettant le transport multimodal.

Les autorités du port maritime et du port intérieur peuvent alors s'allier pour initier et soutenir un service massifié fluvial ou ferroviaire entre les deux ports. Les deux ports s'engagent à accorder la plus grande attention au suivi des dossiers contribuant à garantir une bonne liaison, à les porter et à les soutenir auprès des pouvoirs publics pour qu'ils mettent en œuvre les chaînons infrastructurels manquants.

Les Ports d'Anvers et de Liège se sont engagés à participer périodiquement à des réunions de concertation sur l'échange d'informations et la coordination d'initiatives et de projets présentant un intérêt dans le cadre de cet accord.

Grâce au canal Albert et à la Meuse, le Port autonome de Liège bénéficie de connections directes avec le Port d'Anvers. Des navettes régulières de conteneurs sont mises en place par les opérateurs du Port autonome de Liège entre les terminaux liégeois et le Port d'Anvers. Le Port autonome de Liège pourrait dès lors être un hub avancé dans la mesure où les marchandises transportées par ces camions seraient mises sur barge à Liège à destination d'Anvers assurant le transfert des conteneurs vers ces zones maritimes. Cette proposition contribue grandement à la décongestion des axes autoroutiers.

L'accord de coopération a été signé par M. Jacques Vandermeiren, Directeur général du Port d'Anvers, par M. Willy Demeyer, Président du Port autonome de Liège et par M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège.

La journée s'est clôturée par la visite du terminal à conteneurs de Liège Trilogoport.



© PAL

Rob Harrison, DP World Europe, Johan Gemels, DP World Liege Container Terminals, Jacques Vandermeiren, Directeur général du Port d'Anvers, Willy Demeyer, Président du Conseil d'administration du Port autonome de Liège et Bourgmestre de la Ville de Liège, Luc Arnouts, Directeur des Relations et Réseaux internationaux du Port d'Anvers, Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège et Philippe Beaujean, Port d'Anvers



© PAL



© PAL





### 4.3. Le Conseil d'administration du Port de Liège en visite à Anvers pour une mission consacrée à son Port et à sa Ville !

Une délégation du Conseil d'administration du Port autonome de Liège, menée par M. Willy Demeyer, Président et M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général s'est rendue à Anvers en novembre 2021 pour une mission d'études consacrée au Port et à la Ville d'Anvers. Cette visite s'inscrit notamment dans le cadre du nouvel accord de coopération signé en juillet dernier entre le port liégeois et le port scaldien. La délégation liégeoise a échangé avec M. Jacques Vandermeiren, Directeur général du Port d'Anvers et d'autres représentants autour du rôle du port en tant que hub stratégique de transport en Europe.

**La délégation liégeoise et les représentants du Port d'Anvers ont abordés un large éventail de sujets importants allant de la multimodalité à l'importance de l'hinterland.**

Avec plus de 235 millions de tonnes et plus de 12 millions EVP manutentionnés en 2020, le Port d'Anvers est un des principaux ports maritimes européens. Liège est situé au cœur de l'Europe, dans l'hinterland des ports de la Mer du Nord dont Anvers. L'augmentation des trafics (notamment de conteneurs) dans ces grands ports maritimes a engendré la nécessité pour ceux-ci de se tourner davantage vers l'intérieur des terres et les infrastructures fluviales. Situé dans l'hinterland naturel des ports de la Mer du Nord, le Port autonome de Liège représente un partenaire essentiel pour le Port d'Anvers.



© Port of Antwerp

Une journée était dédiée au Port d'Anvers ainsi qu'à la visite des installations portuaires et du terminal à conteneurs 'Antwerp Gateway' géré par DP World. La seconde journée était consacrée à la Ville d'Anvers, avec notamment une rencontre entre les deux Bourgmestres : M. Willy Demeyer & M. Bart De Wever. M. De Wever a notamment mis l'accent sur les développements économiques d'Anvers, la relation entre la Ville et le Port (gestion, principe d'aménagement...) ainsi que sur les modalités de transport en commun par la voie d'eau. Les deux bourgmestres ont également échangé sur les problématiques urbaines liées aux grandes villes.

La mission s'est clôturée par la visite de l'exposition interactive Portopolis au sein du Musée Aan de Stroom qui offre un aperçu du gigantesque port d'Anvers.

L'accent a également été mis sur les projets développés par le Port d'Anvers pour renforcer l'attractivité des métiers logistiques auprès des jeunes. Secteur en forte recherche de main d'œuvre et qui offre de nombreuses perspectives d'évolution.

Les administrateurs ont aussi rencontré les représentants de The Beacon ainsi que 2 starts-up actives dans les secteurs de la logistique portuaire notamment en matière de sécurité et de vérification des infrastructures. Une visite à Liège en 2022 est d'ailleurs prévue pour poursuivre les échanges avec d'autres interlocuteurs liégeois.

Luc Arnouts, Directeur des Relations et Réseaux internationaux du Port d'Anvers, Jacques Vandermeiren, Directeur général du Port d'Anvers, Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège, Arnaud Dewez, Vice-Président du Conseil d'administration du Port autonome de Liège et Bourgmestre de l'Administration communale de Dalhem.



© Port of Antwerp



© Port of Antwerp



© Port of Antwerp

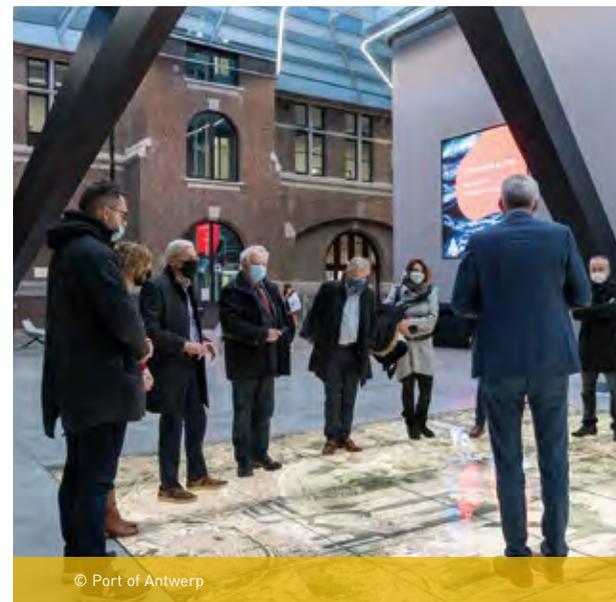
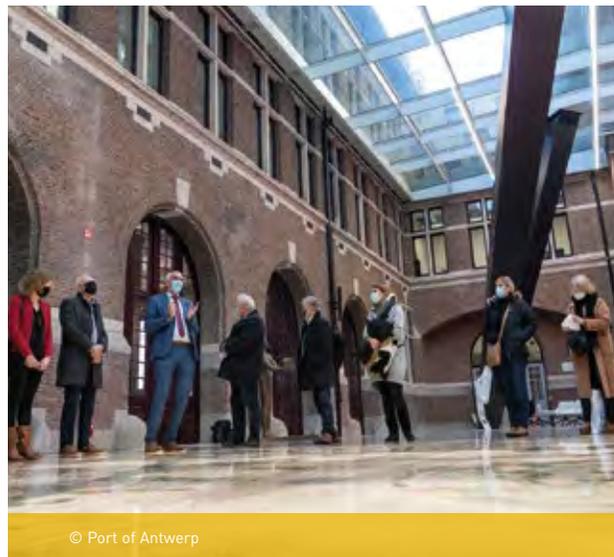
## Coopération interportuaire et développement de l'hinterland. L'exemple des Ports d'Anvers et de Liège

Un hub logistique (plate-forme), tel celui de Liège est un facteur important pour le succès du Port d'Anvers qui doit impérativement optimiser ses connexions avec son hinterland naturel. À l'occasion de cette visite, **M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège, a rappelé** : « *Le Port de Liège, idéalement situé dans l'hinterland naturel du Port d'Anvers grâce au canal Albert (à 14h de navigation seulement) confirme incontestablement la position de Liège comme région logistique européenne pour la distribution de marchandises, notamment conteneurisées, en Europe. Cet accord confirme aussi toute l'importance des ports intérieurs pour les grands ports maritimes. Je me réjouis de poursuivre cette collaboration intense avec les autorités portuaires anversoises* ».



## Optimalisation du transport multimodal

Grâce au canal Albert et à la Meuse, le Port autonome de Liège bénéficie de connexions directes avec le Port d'Anvers. Des navettes régulières de conteneurs sont mises en place par les opérateurs du Port autonome de Liège entre les terminaux liégeois et le Port d'Anvers. Le Port autonome de Liège peut dès lors être un hub avancé dans la mesure où les marchandises transportées par ces camions seraient mises sur barge à Liège à destination d'Anvers assurant le transfert des conteneurs vers ces zones maritimes. Cette proposition contribue grandement à la décongestion des axes autoroutiers.





© Port of Antwerp



© Port of Antwerp

05

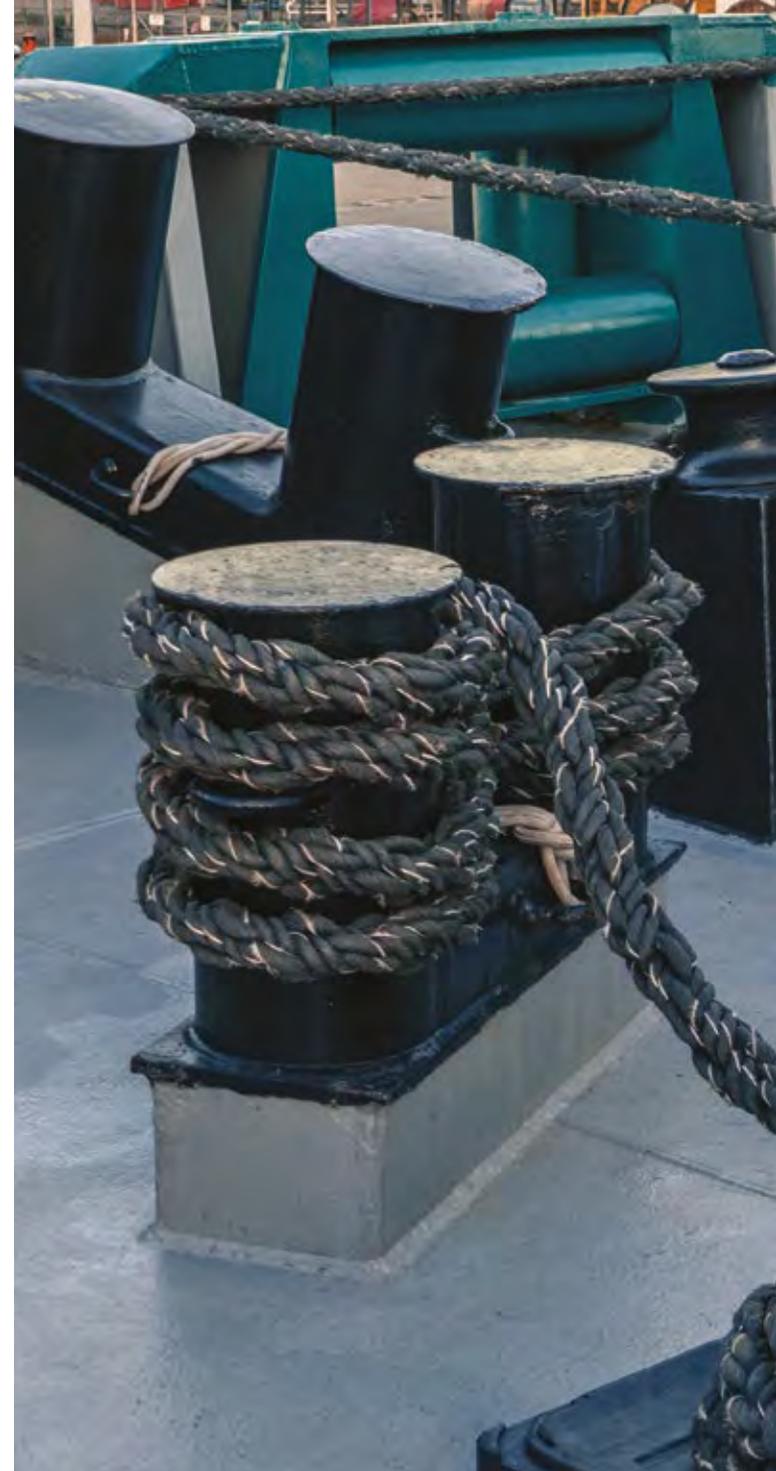


# BILAN FINANCIER

## 5.1. Bilan après répartition

### 5.1.1. Actif

	Ann.	Codes	Exercice	Exercice précédent
<b>ACTIF</b>				
<b>FRAIS D'ÉTABLISSEMENT</b>		20		
<b>ACTIFS IMMOBILISÉS</b>		21/28	<b><u>47 551 952,95</u></b>	<b><u>45 965 581,45</u></b>
<b>Immobilisations incorporelles</b>	6.1.1	21	<b>247 893,52</b>	<b>247 893,52</b>
<b>Immobilisations corporelles</b>	6.1.2	22/27	<b>47 258 909,38</b>	<b>45 672 537,88</b>
Terrains et constructions		22	1 881 267,01	1 521 493,62
Installations, machines et outillage		23	45 137 327,47	43 327 805,35
Mobilier et matériel roulant		24	82 765,90	103 128,88
Location-financement et droits similaires		25		
Autres immobilisations corporelles		26	157 549,00	162 050,40
Immobilisations en cours et acomptes versés		27	0,00	558 059,63
<b>Immobilisations financières</b>	6.1.3	28	45 150,05	<b>45 150,05</b>
<b>ACTIFS CIRCULANTS</b>		29/58	<b><u>29 971 697,96</u></b>	<b><u>29 137 919,19</u></b>
<b>Créances à plus d'un an</b>		29	<b>14 256 009,73</b>	<b>14 544 452,64</b>
Créances commerciales		290	14 256 009,73	14 544 452,64
Autres créances		291		
<b>Stocks et commandes en cours d'exécution</b>		3	<b>13 104,49</b>	<b>11 538,94</b>
Stocks		30/36	13 104,49	11 538,94
Commandes en cours d'exécution		37		
<b>Créances à un an au plus</b>		40/41	<b>5 733 768,48</b>	<b>6 985 898,68</b>
Créances commerciales		40	2 446 955,23	1 664 442,58
Autres créances		41	3 286 813,25	5 321 456,10
<b>Placements de trésorerie</b>		50/53		
<b>Valeurs disponibles</b>		54/58	<b>9 939 460,76</b>	<b>7 581 477,75</b>
<b>Comptes de régularisation</b>		490/1	<b>29 354,50</b>	<b>14 551,18</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		20/58	<b>77 523 650,91</b>	<b>75 103 500,64</b>



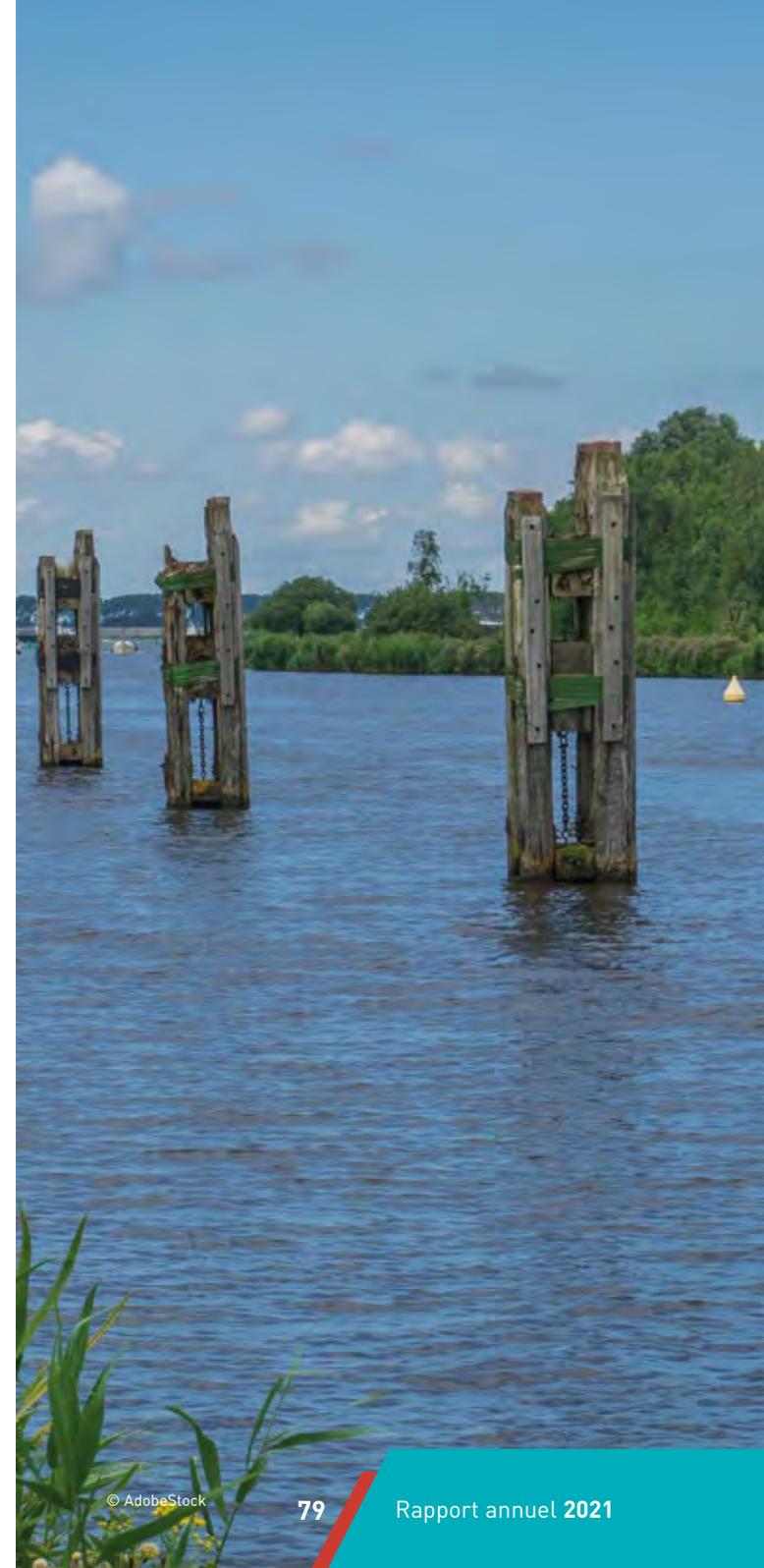
## 5.1.2. Passif

Ann.	Codes	Exercice	Exercice précédent
	<b>PASSIF</b>		
	<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
	<b>Apport</b>		
	Capital		
	Capital souscrit		
	Capital non appelé (-)		
	En dehors du capital		
	Primes d'émission		
	Autres		
	<b>Plus-values de réévaluation</b>		
	<b>Réserves</b>		
	Réserves indisponibles		
	Réserve légale		
	Réserves statutairement indisponibles		
	Acquisition d'actions propres		
	Soutien financier		
	Autres		
	Réserves immunisées		
	Réserves disponibles		
	<b>Bénéfice (Perte) reporté(e) (+)(-)</b>		
	<b>Subsides en capital</b>		
	<b>Avance aux associés sur répartition de l'actif net</b>		
	<b>PROVISIONS ET IMPÔTS DIFFÉRÉS</b>		
	<b>Provisions pour risques et charges</b>		
	Pensions et obligations similaires		
	Charges fiscales		
	Grosses réparations et gros entretiens		
	Obligations environnementales		
	Autres risques et charges		
	<b>Impôts différés</b>		

Ann.	Codes	Exercice	Exercice précédent
	<b>DETTES</b>		
	<b>Dettes à plus d'un an</b>		
	Dettes financières		
	Etablissements de crédit, dettes de location/financement et dettes assimilées		
	Autres emprunts		
	Dettes commerciales		
	Acomptes sur commandes		
	Autres dettes		
	<b>Dettes à un an au plus</b>		
	Dettes à plus d'un an échéant dans l'a		
	Dettes financières		
	Etablissements de crédit		
	Autres emprunts		
	Dettes commerciales		
	Fournisseurs		
	Effets à payer		
	Acomptes sur commandes		
	Dettes fiscales, salariales et sociales		
	Impôts		
	Rémunérations et charges sociales		
	Autres dettes		
	<b>Comptes de régularisation</b>		
	<b>TOTAL DU PASSIF</b>		

## 5.2. Compte de résultats

Ann.	Codes	Exercice	Exercice précédent
	<b>Produits et charges d'exploitation</b>		
	9900	4 979 548,13	3 895 827,47
	Dont: produits d'exploitation non récurrents	76A 52 374,59	7 897,39
	62	2 558 849,23	2 426 685,56
	630	2 676 950,55	2 575 356,73
	631/4	172 717,04	-148 305,16
	635/8		
	640/8	5 009,77	72 000,54
	649		
	66A	0,00	67 194,39
	9901	<b>-433 978,46</b>	<b>-1 097 104,59</b>
6.4	75/76B	<b>2 652 392,46</b>	<b>2 543 630,66</b>
	75	2 652 392,46	2 543 630,66
	753	2 186 127,94	2 090 962,89
	76B		
6.4	65/66B	<b>473 731,74</b>	<b>465 905,72</b>
	65	473 731,74	465 905,72
	66B		
	9903	<b>1 744 682,26</b>	<b>980 620,35</b>
	780		
	680		
	67/77	123,96	0,00
	9904	<b>1 744 558,30</b>	<b>980 620,35</b>
	789		
	689		
	9905	<b>1 744 558,30</b>	<b>980 620,35</b>





## 5.3. Affectations et prélèvements

### Bénéfice (Perte) à affecter (+)/(-)

Bénéfice (Perte) de l'exercice à affecter (+)/(-)

Bénéfice (Perte) reporté(e) de l'exercice précédent (+)/(-)

### Prélèvements sur les capitaux propres

#### Affectations aux capitaux propres

à l'apport

à la réserve légale

aux autres réserves

### Bénéfice (Perte) à reporter (+)/(-)

### Intervention des associés dans la perte

#### Bénéfice à distribuer

Rémunération de l'apport

Administrateurs ou gérants

Travailleurs

Autres allocataires

Codes	Exercice	Exercice précédent
9906	<b>7 586 987,69</b>	<b>5 842 429,39</b>
(9905)	1 744 558,30	980 620,35
14P	5 842 429,39	4 861 809,04
791/2		
691/2		
691		
6920		
6921		
(14)	<b>7 586 987,69</b>	<b>5 842 429,39</b>
794		
694/7		
694		
695		
696		
697		

# TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES



# 06

## 6.1. Installations ou aménagements réalisés par les usagers

Le Port autonome de Liège a délivré des autorisations relatives aux installations suivantes :

- **Au port de Monsin :**
  - La construction d'un auvent ;
  - Le bétonnage d'un quai de chargement pour les wagons ;
- **Au port pétrolier de Wandre :**  
Le démantèlement d'installations pétrolières (hors sol actuellement).



## 6.2. Travaux subsidiés par le Service public de Wallonie, réalisés par ou pour le compte du Port autonome de Liège

Les travaux de réhabilitation de la dalle du terminal à conteneurs au port de Renory ont été adjugés le 26 novembre 2019 à la société COLAS pour un montant de 547.706,20 € hors TVA. L'ordre de service de débiter les travaux a été délivré en date du 17 février 2020 et ceux-ci ont été réceptionnés provisoirement en date du 24 février 2021.

Les travaux de remise en état des voiries existantes et de réaménagement du quai sud de la darse nord au port de Monsin ont été adjugés le 27 novembre 2019 à la société TRAVAUX & RENOVATIONS pour un montant de 1.450.907,14 € hors TVA. L'ordre de service de débiter les travaux a été délivré en date du 2 mars 2020 et ceux-ci ont été réceptionnés provisoirement en date du 4 juin 2021.

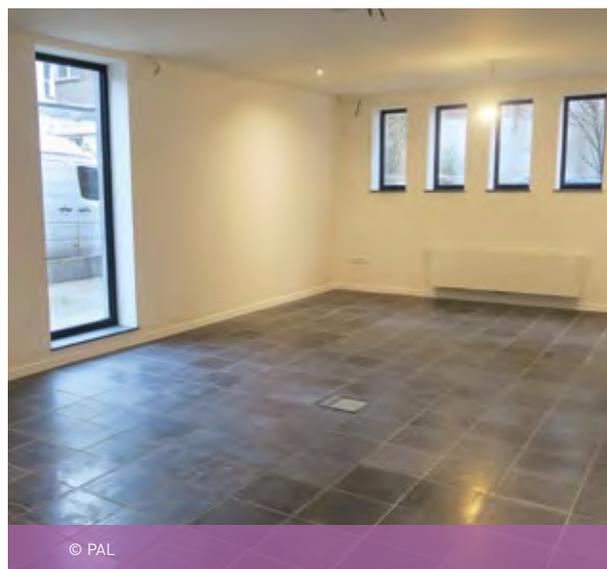
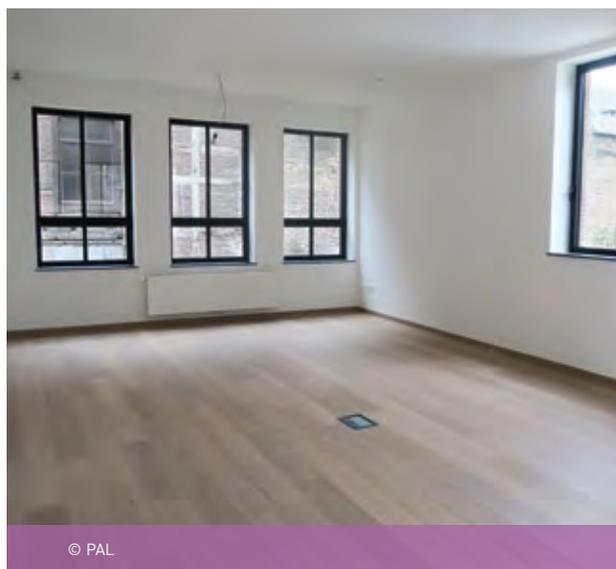
Les travaux de rénovation des pylônes et poteaux d'éclairage public des routes 5, 6 et 8 du port de Monsin ont été adjugés le 29 mai 2020 à la société RONVEAUX pour un montant de 258.224,62 € hors TVA. L'ordre de service de débiter les travaux a été délivré fin 2020 et les travaux se sont poursuivis durant toute l'année.

Les travaux de construction d'un mur de quai à hauteur du zoning industriel de Hermalle-sous-Huy ont été adjugés le 3 novembre 2020 à la société momentanée AERTSSEN – SMET F&C pour un montant de 4.621.184,68 € hors TVA. L'ordre de service de débiter les travaux a été délivré en date du 1<sup>er</sup> mars 2021 et les travaux se sont poursuivis durant toute l'année.

### 6.3. Travaux non subsidiés : extension de la Maison du Port

Le marché de service, relatif aux missions d'architecture et de coordination pour **les travaux de démolition et de transformation des bureaux de la Maison du Port**, a été réactivé en date du 23 août 2017. M<sup>me</sup> Nadine E. Buol a été chargée de ces missions pour des honoraires fixés à 9 % du montant des travaux évalués à 540.000,00 € hors TVA + 2.500,00 € pour la mission de coordination. Les missions se sont poursuivies durant toute l'année (clôture à la réception définitive du marché de travaux correspondant).

Les travaux d'extension des bureaux du Port autonome de Liège (Maison du Port) ont été adjugés le 14 juin 2019 à la société LAURENTY Bâtiments pour un montant de 606.787,20 hors TVA. L'ordre de service de débiter les travaux a été délivré en date du 5 août 2019 et ceux-ci ont été réceptionnés provisoirement en date du 2 juillet 2021.





# SYMBIOSE ENTRE ÉCONOMIE ET ENVIRONNEMENT

De nos jours, l'activité industrielle et le développement économique d'une région se doivent de coexister en parfaite symbiose avec l'environnement. Une des missions du Port autonome de Liège est de promouvoir le transport fluvial, le mode de transport écologique, par le développement de l'utilisation des ports, leur aménagement et leur gestion.

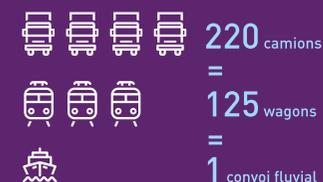
L'émergence des préoccupations environnementales, le développement durable et les soucis liés à la saturation de nos routes incitent davantage les entreprises à trouver d'autres moyens d'acheminement des marchandises. Le transport fluvial tient une place déterminante et privilégiée dans cette évolution !

Le Port autonome de Liège est ainsi un acteur du développement durable au quotidien. Comparé aux autres modes de transport de marchandises, le transport fluvial présente de nombreux avantages.

*Avec 5 litres de carburant par tonne, la distance parcourue sera de :*



*Véhicules nécessaires à l'acheminement de 4.400 tonnes :*



Ainsi, il constitue :

- **Une solution sûre et fiable** : les risques d'accident sont extrêmement réduits. Les délais de livraison sont respectés.
- **Une solution écologique** : c'est un mode de transport respectueux de l'environnement. Un bateau de 1.350 tonnes naviguant à pleine charge représente environ une soixantaine de camions en moins sur nos routes !
- **Enfin une solution compétitive et économique** : il est économe en énergie, émet moins de CO<sub>2</sub> et permet de transporter des tonnages très importants. Il constitue dès lors un moyen de transport peu polluant.

Par la promotion du transport par la voie d'eau, le Port autonome de Liège a favorisé un mode de transport respectueux de l'environnement.

Voilà une contribution positive et mesurable du Port autonome de Liège à la protection de l'environnement.

08



# EVÉNEMENTS ET ACTIONS DE PROMOTION EN 2021

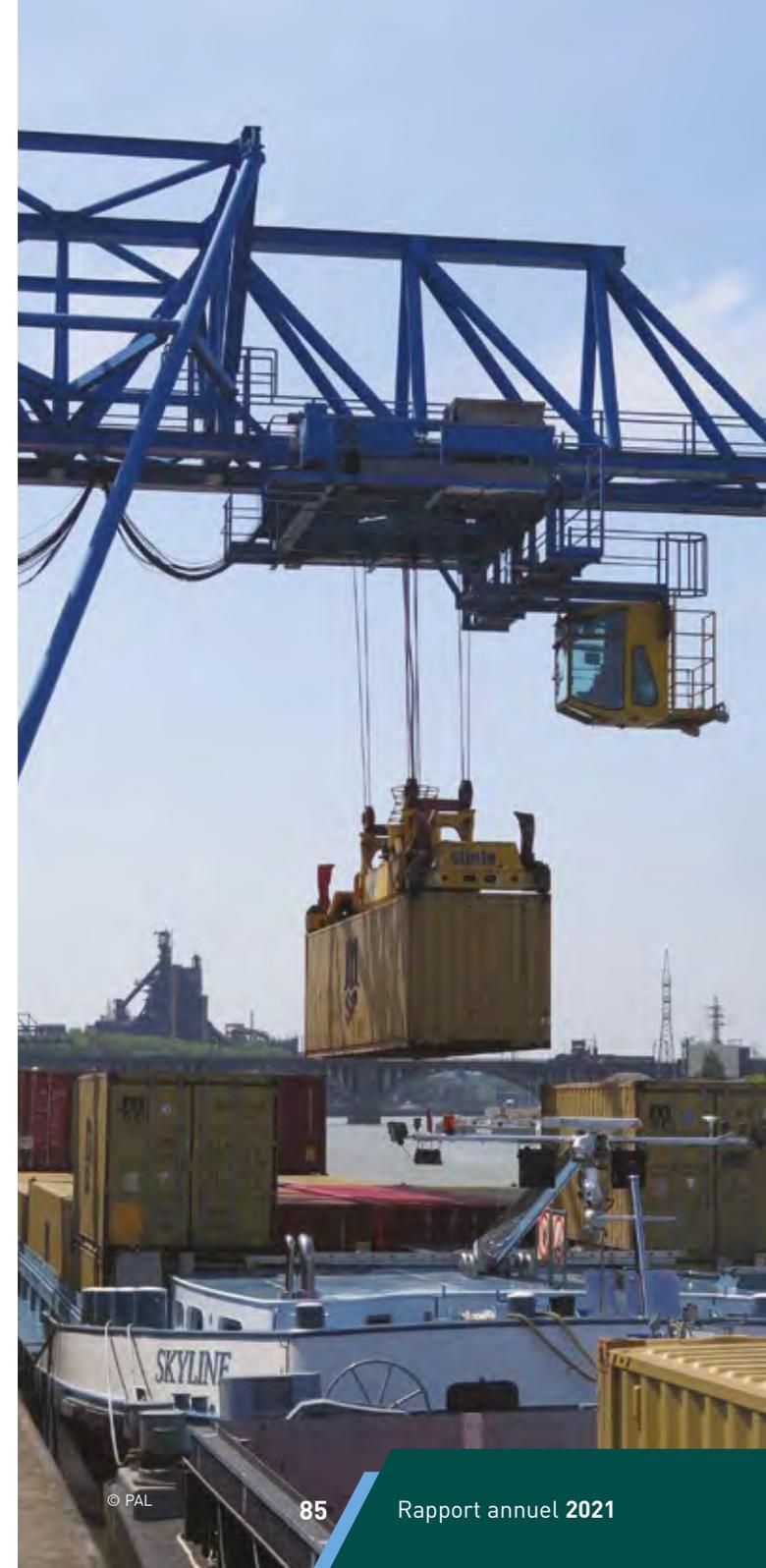
## 8.1. Le Port autonome de Liège était présent

Au cours de l'année 2021, divers événements ont jalonné l'œuvre de promotion de la Direction générale et ont permis de mettre en évidence les nombreux atouts et développements du Port autonome de Liège. En raison de la pandémie liée à la Covid-19, de nombreuses réunions ont été organisées en visioconférence.



© AdobeStock

À l'Exposition universelle de Dubaï ! Les atouts du Port autonome de Liège ont été présentés sur le pavillon belge à l'Exposition universelle à Dubaï du 1<sup>er</sup> octobre 2021 au 31 mars 2022. L'Exposition universelle a pour thème « **Connecter les esprits et construire le futur** ». C'est autour du sous-thème consacré à la mobilité du futur que la Belgique a décidé de centrer sa scénographie. La Wallonie y met à l'honneur ses atouts en matière de mobilité fluviale. Les visiteurs ont ainsi pu découvrir la plate-forme multimodale de Liège Trilogoport à travers un quizz sous la forme d'un jeu vidéo. Cette animation a été conçue en collaboration avec le pôle de compétitivité Logistics in Wallonia et le Port autonome de Liège.



- à la conférence de M. Frédéric Daerden et M. Philippe Henry intitulée « **Quelles ambitions pour Liège ?** » organisée par le Grand Liège ;
- à la 4<sup>ème</sup> édition du Salon des Métiers et d'Industrie organisé par Basse-Meuse Développement au sein du hall logistique de Tempo Log Belgium située sur la plate-forme multimodale de Liège Trilogiport ;
- à la 14<sup>ème</sup> édition du salon « **Transport et Logistics** » avec la collaboration de Logistics in Wallonia. Le salon Transport & Logistic (Anvers) est le rendez-vous bisannuel incontournable pour les professionnels du transport et de la logistique. Cet événement, le plus reconnu de Belgique dans le secteur, est une plate-forme professionnelle où les gestionnaires, les décideurs, les universitaires et les experts en transport/distribution, stockage/manutention peuvent échanger leurs connaissances et expériences. Le Port autonome de Liège avait organisé un cocktail ;
- à la présentation de la Banque nationale de Belgique de l'étude sur l'importance économique des ports maritimes flamands (Anvers, Gand, Ostende, Zeebrugge), du complexe portuaire liégeois et du port de Bruxelles ;
- au comité de pilotage Smart Track for Waterway (ST4W) par Interreg, North-West Europe (UE). L'objectif du projet Smart Tracking Data Network for Shipment by Inland Waterway ambitionne de convaincre les chargeurs de marchandises sur palettes à franchir le pas du transfert modal routier-fluvial ;



© PAL

À la Semaine de la Mobilité avec la collaboration d'Euroports Inland Terminals. À l'occasion de la semaine de la Mobilité, le Port autonome de Liège et Smart Track for Waterway (ST4W) ont présenté une démonstration du bateau Zulu et la FlexiMalle « L'outil de distribution urbaine de demain ». C'est ainsi que la société Blue Line Logistics a présenté sa dernière innovation en matière de manutention fluviale et de logistique urbaine : la Pallet Shuttle Barge. Cette démonstration a permis de mettre en évidence la facilité de déchargement de palettes et de leur prise en charge à quai par Rayon9, entreprise liégeoise spécialisée dans le transport à vélo-cargo de marchandises et de colis. Une démonstration de la manipulation de la FlexiMalle, développée par Sogestran, a également été organisée. Ce nouveau conteneur (20 ou 40 pieds) léger, standardisé et pliable répond aux besoins de massification des flux et de réduction des coûts de transbordement. L'événement a remporté un beau succès et a rassemblé près d'une quarantaine de représentants issus principalement du monde économique et logistique.

- au Festival des promenades en collaboration avec le Musée des Transports en commun de Wallonie. Cet évènement a permis de faire des visites exclusives du terminal à conteneurs de Renory, de la darse couverte et du port de Monsin à bord d'un bus ancêtre ;
- à l'Assemblée générale de la Fédération européenne des Ports intérieurs ;
- à la réunion Corridor North Sea-Mediterranean (NSMED) ;
- à l'Assemblée générale de l'Association internationale Villes et Ports.



*Le Port autonome de Liège poursuit son développement en collaboration avec ses partenaires.*

## 8.2. Accueil de délégations au Port autonome de Liège au cours de l'année 2021

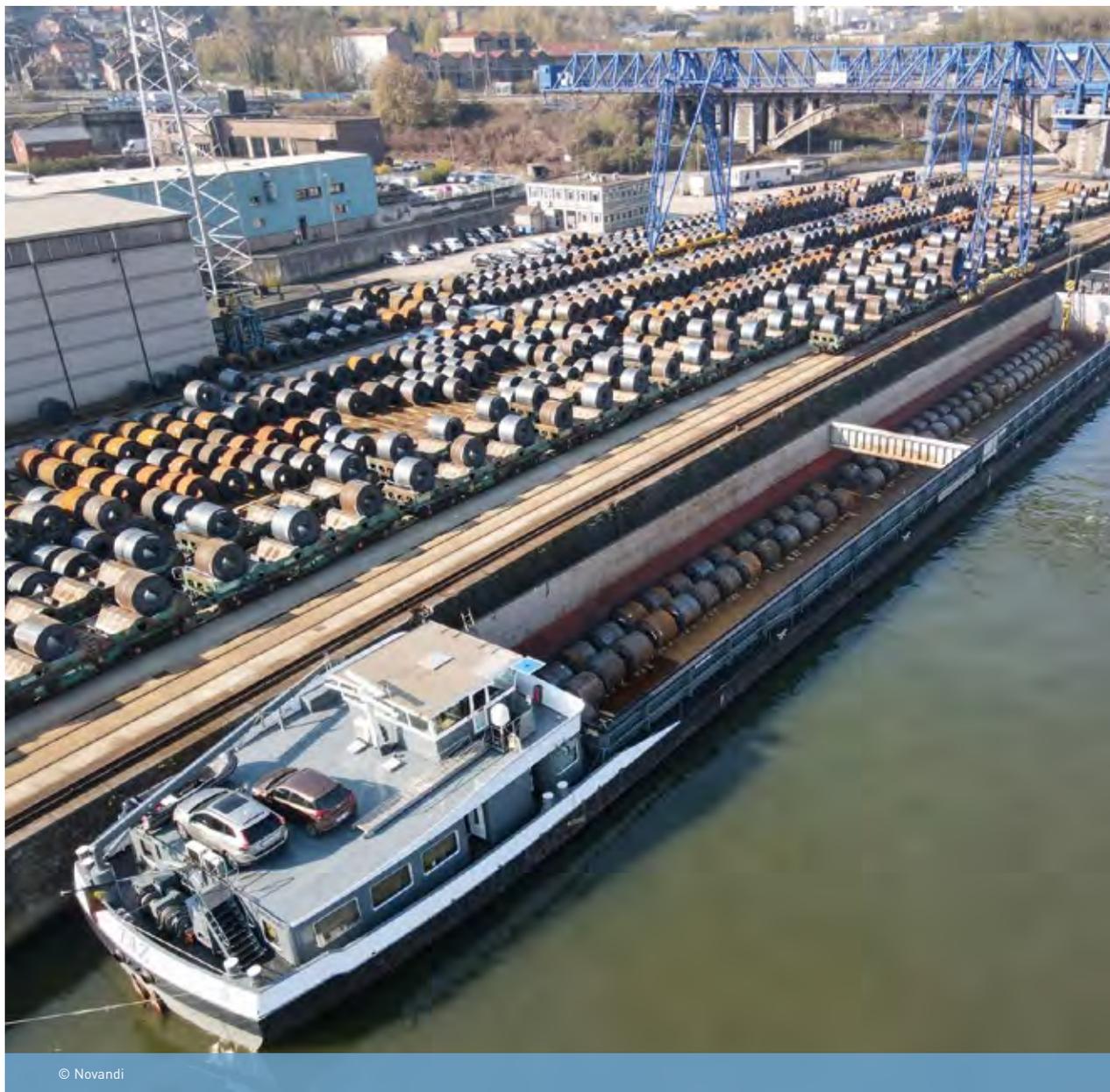
Nous noterons la venue :

- de M. Jacques Vandermeiren, CEO du Port d'Anvers accompagné de M. Luc Arnouts, Directeur des Relations et Réseaux internationaux du Port d'Anvers et d'autres représentants de l'autorité portuaire anversoise. Cette visite a permis de mettre à l'ordre du jour les collaborations actuelles et futures entre les deux ports (développements du Port de Liège, développement des trafics de conteneurs, point sur Chertal...). Une visite de Liège Trilogiport a également été organisée à cette occasion. Signature du protocole accord avec le Port d'Anvers
- de M. Benoît Gilson, CEO INFRABEL en vue de la revalorisation du transport ferroviaire de marchandises.



*Le Port autonome de Liège a échangé avec un grand nombre de délégations*





© Novandi

### 8.3. Zoom sur un trafic particulier !

Plusieurs barges de 5.700 tonnes acheminent des bobines d'acier en provenance d'Inde au port de Renory – Liège

Installée sur une des 33 zones portuaires gérées par le Port autonome de Liège, **la société Renory, filiale du groupe Novandi, s'est vu confier l'acheminement exceptionnel de plus de 32.000 tonnes de bobines d'acier en provenance d'Inde**. L'ensemble de cette cargaison, ayant transité par le port maritime d'Anvers, a été ensuite acheminé par diverses barges vers Liège via le canal Albert et la Meuse, dont des convois d'une capacité avoisinant les 5.700 tonnes. L'accueil de ces barges d'une telle capacité est une illustration du savoir-faire de la communauté portuaire liégeoise ! Outre le tonnage exceptionnel de ces barges, **cette opération représente une diminution de près de 1.600 camions entre Anvers et Liège**.

L'acheminement de ces bobines d'acier vers Liège est effectué par diverses barges de capacité différentes et a ainsi démarré le 15 avril. Affrété par la société Versus (groupe Novandi), le convoi TAZ 1&2 constitué d'un automoteur de 110 mètres poussant une barge de 80 mètres, avec une capacité de 5.700 tonnes, a ainsi fait une seconde escale ce 22 avril au port de Renory (Liège). Le troisième voyage est arrivé ce dimanche 25 avril et la dernière rotation s'achèvera ce jeudi 29 avril. Au total, 7 barges, dont 4 de 5.700 tonnes, achemineront à Liège l'ensemble de ces bobines d'acier.

Ces bobines d'acier ont été manutentionnées par la société Renory (groupe Novandi) **pour le compte de la société Liberty Steel**.

**Selon M. Olivier Stevens, Administrateur délégué de Renory et Versus :** « nous n'avions plus vu des convois de cette taille dans la région depuis la fermeture des hauts-fourneaux de Liège il y a 10 ans en 2011 !

Nous sommes très satisfaits de cette opération et l'ensemble de nos équipes s'est rapidement adaptée à ces déchargements peu courants. L'opération de déchargement de ce type de barge a duré environ 10h. La manutention s'est déroulée comme prévu. Cela augure de très belles perspectives pour l'avenir tant avec Liberty Steel qu'avec d'autres clients industriels potentiels qui peuvent être éventuellement intéressés par le recours à la voie d'eau pour le transport de leurs marchandises ».

Cette opération réjouit le Port autonome de Liège. **Selon M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège :** « Cette opération est une concrétisation de ce que l'on souhaite implémenter comme politique au niveau du Port de Liège, à savoir un report modal du camion vers la voie d'eau. Ce report modal permettra d'éviter trop de congestion dans le futur et permettra également de diminuer les émissions de CO<sup>2</sup> ».

## Une diminution de près de 1.600 camions entre Anvers et Liège

Outre le tonnage exceptionnel de ces cargaisons, cette opération représente une diminution de près de 1.600 camions entre Anvers et Liège. **Face au risque de saturation des axes autoroutiers, les voies fluviales telles que le canal Albert et la Meuse jouent un rôle capital dans l'acheminement des marchandises en provenance des ports d'Anvers et de Rotterdam.** Le recours à la voie fluviale par les chargeurs et entreprises régionales permet de bénéficier d'un mode de transport fiable, ponctuel avec des fréquences régulières.



Ce report modal permettra d'éviter trop de congestion dans le futur et permettra également de diminuer les émissions de CO<sup>2</sup>.

## Promouvoir le transport fluvial et le report modal

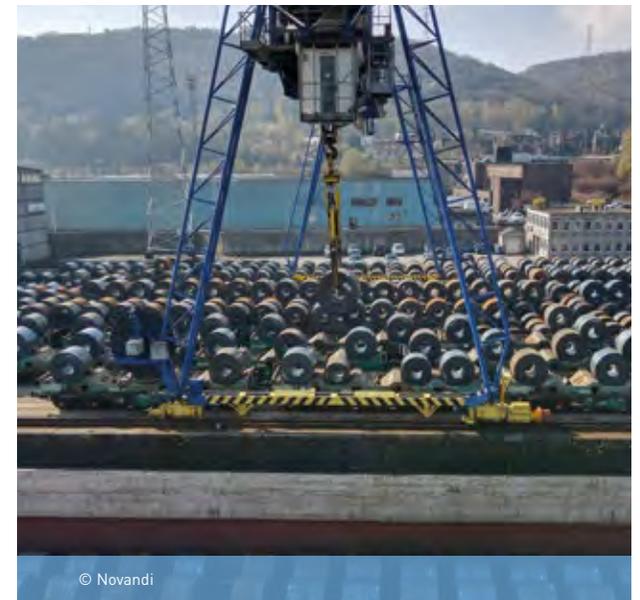
Le transport fluvial s'inscrit pleinement dans les réflexions sur toutes les problématiques de développement durable et de limitation des émissions de CO<sup>2</sup>. Il permet de réduire l'empreinte des transports sur l'environnement. Par sa souplesse d'utilisation et ses nombreux avantages, le transport fluvial est le maillon indispensable des chaînes logistiques de demain.

Le Port de Liège s'étend sur près de 400 hectares, bordant la Meuse et le canal Albert. Chaque année, environ 20 millions de tonnes de marchandises transitent par l'ensemble des zones portuaires liégeoises. Le terminal de Renory est un terminal accessible par voie fluviale et par voie ferrée, ainsi que par camion. Il dessert idéalement Liège, le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Allemagne. **Il est équipé des moyens de manutention pour la manipulation de tous types de marchandises :** vrac, acier, conteneurs, palettes et pièces pondéreuses ou encombrantes.

**Reconnu comme un hub logistique majeur, le Port autonome de Liège est une plate-forme logistique incontournable en Belgique et en Europe.**



© Novandi



© Novandi

## 8.4. Description du projet Smart Track for Waterway et de la Journée de la Multimodalité urbaine : démonstration de la barge Zulu et du conteneur FlexiMalle

A l'occasion de la semaine de la Mobilité en septembre 2021, le Port autonome de Liège et Euroports Inland Terminals ont organisé une démonstration du bateau Zulu et du conteneur FlexiMalle au port de Monsin.



Démonstration du Zulu et de la FlexiMalle : une réponse fluviale pour la logistique urbaine

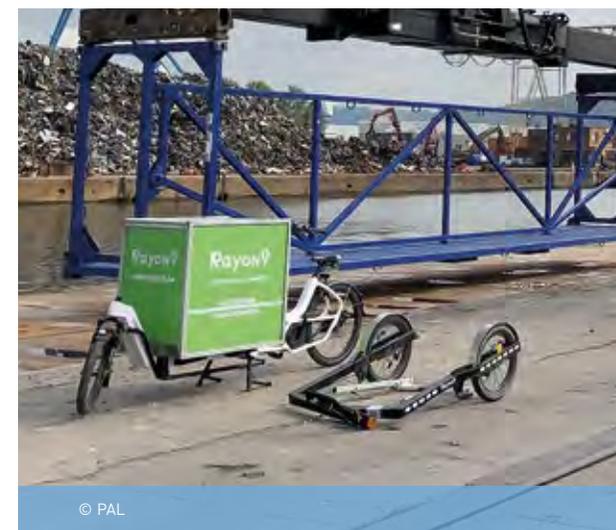
« **L'outil de distribution urbaine de demain** », c'est ainsi que la société Blue Line Logistics, filiale de l'armateur français Sogestran, a présenté à Liège en septembre 2021 sa dernière innovation en matière de manutention fluviale et de logistique urbaine. Le Port autonome de Liège et Euroports Inland Terminals ont ainsi organisé une démonstration de ces solutions fluviales innovantes avec l'opérateur à destination des concessionnaires du Port autonome de Liège, chargeurs et partenaires publics.

**Le projet européen Interreg North-West Europe « Smart Track for Waterway »** vise à favoriser le report modal de la route vers le fleuve grâce à un outil digital sécurisé, standardisé et interopérable de suivi de marchandises et de synchronisation des parties prenantes. **Il s'agit d'une solution logicielle collaborative qui aide à organiser et à suivre les opérations logistiques multimodales en fournissant une visibilité tout au long de la chaîne d'approvisionnement.** Le projet a bénéficié d'une extension jusqu'en 2022 afin d'étendre le champ d'application à la logistique urbaine dernier-kilomètre d'une part, grâce à l'adaptation de l'outil digital développé dans le projet initial et, d'autre part, grâce au test d'infrastructures de transbordement adaptées. Cinq « Journées de la Multimodalité urbaine » sont organisées avec les partenaires du projet à Liège, Lille, Bruxelles, Paris et Gand afin de présenter le projet ST4W et des innovations facilitant l'interconnexion du fleuve à la logistique urbaine.

Cette démonstration, organisée à Euroports Inland Terminals en partenariat avec le Port autonome de Liège et dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, a mis en évidence des solutions innovantes contribuant à la transition vers une logistique urbaine plus efficace

et écologique. Le Zulu, conçu par Blue Line Logistics, est une barge de petite taille (50 m x 6,6 m) équipée d'une grue embarquée permettant de charger et décharger jusqu'à 300 tonnes de marchandises, rendant son usage particulièrement adapté au transport de marchandises à destination des villes. La démonstration a permis de mettre en évidence la facilité de déchargement de palettes et de leur prise en charge à quai par Rayon9, entreprise liégeoise spécialisée dans le transport à vélo-cargo de marchandises et de colis. Les participants à l'événement ont pu observer la manipulation de la FlexiMalle, développée par Sogestran, qui est un nouveau conteneur (20 ou 40 pieds) léger, standardisé et pliable répondant aux besoins de massification des flux et de réduction des coûts de transbordement.

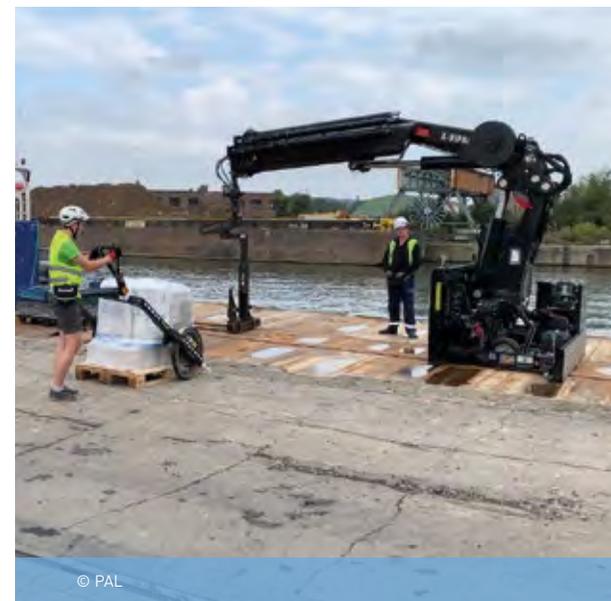
**L'événement a remporté un beau succès et a rassemblé près d'une quarantaine de représentants issus principalement du monde économique et logistique.**



Grâce à cette démonstration, **le Port autonome de Liège est l'un des gagnants du « Défi Mobilité de la Semaine de la Mobilité 2021 »** du Service public de Wallonie – et est le premier lauréat de la Catégorie « Meilleure action en faveur d'un transport durable de marchandises – Transport lourd » ! Parmi les 190 actions wallonnes réalisées par les entreprises, écoles, institutions... qui ont relevé le « Défi Mobilité » du Service public de Wallonie dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, le jury a particulièrement apprécié la démonstration de la barge Zulu et du conteneur FlexiMalle organisée par le Port autonome de Liège en étroite collaboration avec Smart Track for Waterway en septembre 2021.



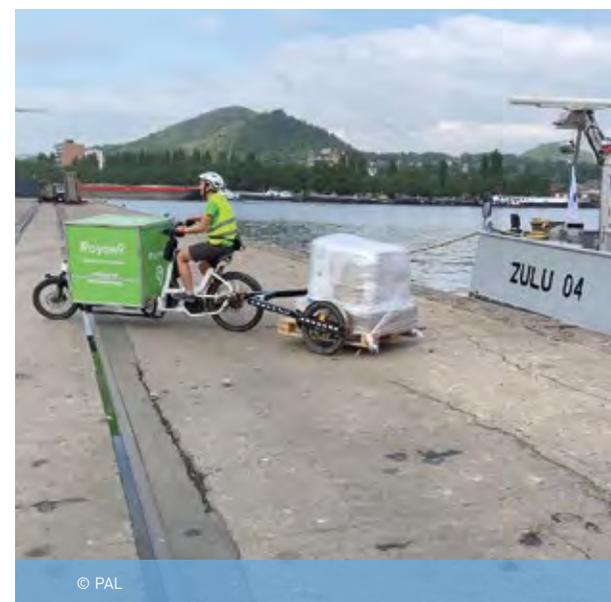
*Le Port autonome de Liège, lauréat du « Défi Mobilité de la Semaine de la Mobilité 2021 » du Service public de Wallonie Catégorie « Meilleure action en faveur d'un transport de marchandises durable - Transport lourd » !*



© PAL



© PAL



© PAL

## 8.5. Première en Wallonie : le Port de Liège accueille le premier transfert transfrontalier de terres contaminées en vue de leur traitement et leur recyclage au port de Monsin

La société Envisan, division environnementale du groupe Jan De Nul spécialisée dans le traitement et la valorisation des déchets et concessionnaire du Port autonome de Liège, a accueilli en octobre 2021 une barge chargée de terres contaminées non dangereuses en provenance de la région du Grand-Est France (Metz) en vue d'être dépolluées et transformées en sables et granulats lavés, au sein de sa nouvelle unité de lavage physico-chimique implantée au port de Monsin. Il s'agit d'un premier transfert transfrontalier de terres polluées à destination de la Wallonie qui se dote d'outils technologiques performants en matière de dépollution de terres.

Une fois acheminées par péniche, ces terres non dangereuses vont tout d'abord subir un criblage en voie sèche, en vue d'éliminer la fraction supérieure à 50 mm (cailloux...). Elles passeront alors dans l'unité de lavage physico-chimique d'Envisan pour être ensuite dépolluées, traitées et recyclées, grâce à la succession d'étapes de séparation granulométriques en voie sèche et humide. Cette unité de lavage va ainsi transformer ces terres en sables et granulats lavés, débarrassés de la pollution. Cette unité de lavage permet de traiter environ 70 tonnes de terres/ heure. Les étapes en voie sèche du procédé se déroulent entièrement à l'intérieur des halls d'Envisan afin d'éviter toute dispersion dans l'air. Une fois lavées, les terres sont transformées en nouveaux sables et granulats aptes à réintégrer le circuit des matériaux de construction. Ces granulats de nouvelle génération seront donc réutilisés localement dans le secteur de la construction liégeoise. Ainsi, une tonne de terre produit environ 700 kilos de sables et granulats lavés. Il s'agit d'un bel exemple d'économie circulaire. Compte tenu de la matière transportée, la logistique fluviale est évidemment adéquate.

Ce premier transfert transfrontalier de terres contaminées résulte d'une étroite collaboration entre les industriels du secteur, le Port autonome de Liège et les autres ports autonomes wallons, les diverses

divisions du Service public de Wallonie et les cabinets des Ministres Carlo Di Antonio et Céline Tellier ayant permis d'autoriser ces transferts spécifiques. Précédemment, ce type de trafics d'importations de terres échappaient à la Wallonie, faute d'autorisation octroyée par celle-ci. Il faut reconnaître que, d'un point de vue administratif, la matière est complexe.

**Selon M. Emile-Louis Bertrand, Directeur général du Port autonome de Liège :** « *Le Port autonome de Liège a mis tout en œuvre afin de permettre l'organisation de ce premier transfert transfrontalier qui est une excellente nouvelle pour le Port autonome de Liège qui entend jouer un rôle clé dans l'économie circulaire. Un port tel celui de Liège, en raison de ses facilités logistiques, son rôle central dans l'économie et de son interaction avec l'industrie, dispose d'autant d'atouts qui en font un acteur important pour l'économie circulaire. En tant que carrefours du flux de matières premières, produits et déchets qui circulent dans notre économie, nos concessionnaires ont une grande expertise en matière de logistique, de stockage et la gestion et traitement des déchets* ».

**Selon M. Dimitri Descamps, Directeur commercial d'Envisan :** « Les industriels wallons spécialisés en dépollution des sols ainsi que les acteurs du secteur portuaire liégeois se réjouissent de ce premier transfert transfrontalier et remercient aussi l'ensemble des partenaires publics ayant autorisé ces transferts. Grâce à ces autorisations, la société Envisan peut ainsi proposer un large éventail de méthodes de dépollution au marché transfrontalier (Nord-Est de la France, Luxembourg qui sont deux grands gisements importants de terres contaminées, du fait de leur passé industriel) en offrant une approche intégrée grâce à ses centres de traitement et de valorisation de terres. Nous sommes ainsi reconnus pour l'exécution de projets de dépollution complexes ainsi que pour la réhabilitation de friches industrielles. D'autres transferts similaires à destination d'Envisan Monsin sont projetés, principalement en provenance de France ».

**Selon M<sup>me</sup> Séverine Philippe, Directrice Technique Terrag France (Groupe Geiger) :** « dans le cadre de nos activités de gestion de déchets minéraux en France, nous sommes continuellement à la recherche de nouvelles solutions de traitement de terres contaminées, nous permettant de réduire au strict minimum le recours à la mise en décharge. La technologie mise en place par Envisan sur Liège ainsi qu'une connexion ferroviaire et fluviale à grand gabarit répondent pleinement à nos besoins et ouvrent des perspectives de collaborations concrètes ».

Enfin, le développement du Port autonome de Liège, disposant de connexions voie d'eau et rail, dédiées à des entreprises utilisatrices de ces modes de transports, permet de répondre aux préoccupations de la Wallonie et de l'Europe en vue de la diminution des émissions de CO<sup>2</sup> dans les transports.



© PAL

## 8.6. Rencontres avec divers représentants de la presse

Tout au long de l'année, le Port autonome de Liège a accueilli divers représentants de la presse nationale et internationale pour la réalisation de divers reportages dédiés au Port.

- Petit focus sur le reportage de la RTBF Vivacité pour l'émission Grandeur Nature avec M. Adrien Joveneau. Ce reportage montrait les sites industriels et post industriels en Province de Liège sous l'angle de la nature et de la biodiversité et a permis de mettre en valeur la zone d'intégration environnementale ainsi que les jardins communautaires instaurés par le Port autonome de Liège sur le site de Liège Trilogiport.



© PAL



© PAL - RTBF Vivacité Grandeur Nature



© PAL - RTBF Vivacité Grandeur Nature



© PAL - RTBF Vivacité Grandeur Nature

## 8.7. Visites scolaires

Diverses visites ont été organisées pour des groupements et des établissements d'enseignement supérieur. Nous avons ainsi accueilli :

- des étudiants en Master de Spécialisation en Transport et Logistique du Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité (CIEM) sous la conduite de M. Loyaerts ;
- de diplomates étrangers émanant d'Afrique sous la conduite de l'Institut Egmont - Institut Royal Des Relations Internationales ;
- des étudiants de la Haute Ecole Charlemagne de Liège - Les Rivageois - dans le cadre de leur spécialisation en management de la distribution ;
- de l'Institut Sciences Politiques de Paris dans le cadre d'un Master Stratégies territoriales et urbaines.

### 8.7.1. Dossiers pédagogiques

Le Port autonome de Liège a élaboré un dossier pédagogique. Cet outil éducatif, mis à la disposition des enseignants, permet aux élèves d'approfondir leurs connaissances relatives au domaine portuaire liégeois.

Ce dossier pédagogique contient diverses fiches d'informations, les chiffres-clés du Port, des cartes géographiques... idéal pour en savoir davantage sur l'actualité portuaire liégeoise de façon ludique !

Pour compléter la compréhension de l'intermodalité dans son contexte régional et liégeois, nous suggérons également la lecture des dossiers pédagogiques « Voies d'eau, Voies d'avenir », réalisés par la Direction du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises du Service public de Wallonie (SPW - DTIM).

Le Port autonome de Liège est désormais un thème s'inscrivant dans une véritable dynamique éducative.



*Dossiers pédagogiques :  
d'excellents  
outils de préparation  
à la visite.*

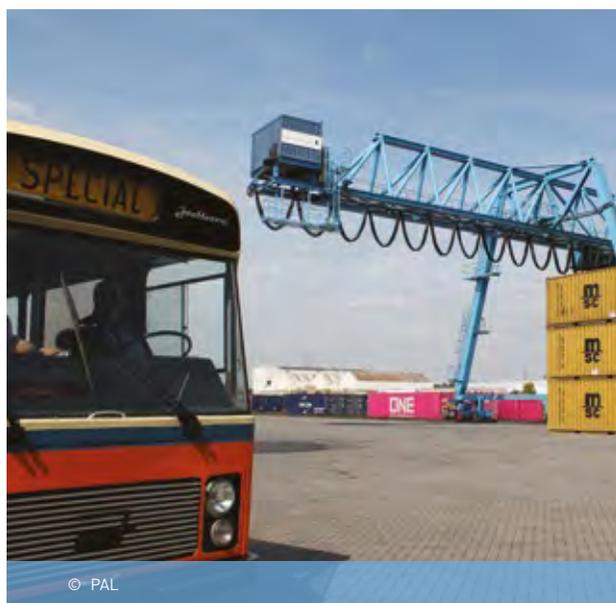


## 8.8. Les animations

### 8.8.1. A la découverte du Port autonome de Liège en autobus ancêtre

Trois visites combinées ont été organisées en étroite collaboration avec le Musée des Transports en commun de Wallonie :

- 1 visite à destination du grand public ;
- 1 visite organisée dans le cadre de la Semaine de la Mobilité ;
- 1 visite organisée dans le cadre de la Semaine verte de l'Union européenne.



## 8.9. Promouvoir l'intermodalité

Le Port de Liège **renforce ses liens économiques avec la Chine** grâce à ce trafic et continue à promouvoir l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison des différents modes de transports de marchandises. Mode complémentaire à la voie d'eau, le rail permet de limiter l'impact environnemental du transport de marchandises.

C'est grâce à cette intermodalité ou encore au « report modal » (c'est-à-dire le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail et/ou la navigation) promu par les instances européennes

et wallonnes que l'on pourra réduire le nombre de camions sur nos routes. Le développement du Port de Liège, disposant de connexions voie d'eau et rail, dédiées à des entreprises utilisatrices de ces modes de transports, **permet de répondre aux préoccupations de l'Europe et des citoyens pour diminuer les émissions de CO<sup>2</sup>** dans les transports.



*Le Port autonome de Liège accueille les trains venant de Chine et renforce ses liens économiques.*



© Novandi - Mahaux Photography

## 8.10. Liège Trilogiport en plein essor

La plate-forme logistique de Liège Trilogiport en plein essor pour répondre aux besoins de la logistique

En plein essor, la plate-forme multimodale Liège Trilogiport propose de nouveaux services pour répondre aux besoins et enjeux logistiques de la région avec une logique de développement durable. Elle a renforcé son rôle de hub grâce aux **travaux d'infrastructures ferroviaires réalisés en 2020** et grâce à la **construction d'entrepôts supplémentaires sur la zone logistique**.

Grâce à l'initiative du Port autonome de Liège et des entreprises privées concessionnaires, de nombreux développements à Liège Trilogiport sont à noter :

- le renforcement et l'intensification de la navette fluviale de conteneurs reliant Liège Trilogiport aux Ports d'Anvers et de Rotterdam ;
- l'augmentation du trafic de conteneurs en pleine croissance ;
- la nouvelle desserte ferroviaire opérationnelle grâce aux initiatives du Port autonome de Liège pour assurer la connexion avec le réseau ferroviaire européen et mondial ;
- la construction de nouveaux halls logistiques de dernière génération ;
- les perspectives commerciales prometteuses en termes de trafics, d'emplois et de valeur ajoutée ;
- l'arrivée de grandes sociétés logistiques.



## Développements actuels et futurs prévus par les concessionnaires

### WDP

WDP, société spécialisée dans l'immobilier logistique, a inauguré **le premier hall logistique en septembre 2016**. WDP loue cet entrepôt à la société Tempo Log Belgium.

Tempo Log Belgium, qui fait partie du prestataire logistique français Tempo One, occupe actuellement un bâtiment de 23.000 m<sup>2</sup> et réalise actuellement la logistique d'Alpargatas, le groupe brésilien qui produit les tongs Havaianas. Le choix du site de Liège Trilogiport s'est révélé d'une grande évidence de par son accès multimodal et un excellent positionnement géographique. Tempo Log Belgium accompagne ainsi son client Alpargatas dans son développement européen et réexpédie les tongs Havaianas vers les pays de l'Europe de Nord-Ouest (Benelux, Grande-Bretagne, Allemagne et Autriche). Le développement de l'e-commerce pour Alpargatas (Havaianas) au départ de Liège Trilogiport devrait générer de nouveaux emplois.

L'installation d'Alpargatas en Wallonie est le fruit d'une collaboration entre le Port autonome de Liège, l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements Etrangers (Awex), Tempo Log Belgium, WDP, acteur majeur du marché immobilier logistique au Benelux et la SPI.

Complémentaire à son entrepôt de 23.000 m<sup>2</sup> existant et opérationnel, **WDP va continuer à développer des halls pour une superficie d'environ 25.000 m<sup>2</sup> en fonction des demandes de leurs clients.**

### D.L. Trilogiport Belgium / Jost Group

Jost Group a **mis en service un premier entrepôt de 44.000 m<sup>2</sup> en 2018**. Au total, les entrepôts de Jost Group occuperont 180.000 m<sup>2</sup>.

Le premier entrepôt construit a très vite affiché complet. Le second est destiné, entre autres, à un client industriel pour qui Liège Trilogiport est le hub européen et un client de produits de grande consommation. Ces produits seront ensuite livrés au Benelux, en France, en Angleterre, en Irlande et dans les pays nordiques. Les entrepôts de Jost Group sont des atouts stratégiques pour transporter vers le marché allemand, notamment dans la Ruhr qui est proche et présente une grande densité de consommateurs.

**Un deuxième entrepôt de 60.000 m<sup>2</sup> est opérationnel depuis le printemps 2022**. Il est le site idéal, en multimodal, pour les imports de Chine, les préparations spécifiques et conditionnements de marchandise avec une spécialisation pour la distribution, l'alimentaire et l'industriel et avec de nouveaux une redistribution sur toute l'Europe.

L'offre technique et technologique de ces deux entrepôts permettent à Jost Group de répondre parfaitement aux demandes de ses clients par l'intégration des outils et service IT sur-mesure, des équipements ultra-modernes, une traçabilité parfaite, un stockage au sol ou en rack.





## Liège Triligiport : Récapitulatif des entrepôts logistiques opérationnels et à développer

Selon ce tableau récapitulatif des superficies des divers entrepôts logistiques construits ou à construire par les concessionnaires, il faut souligner :

- **212.600 m<sup>2</sup> ont été développés depuis 2016 (en cinq ans seulement) ;**
- Plus de 101.000 m<sup>2</sup> sont encore à développer par les concessionnaires dans le futur.

	 Entrepôts logistiques en activité & opérationnels	 Entrepôts logistiques : Construction en 2022-2023	 Superficie totale des entrepôts
WDP	23.000 m <sup>2</sup>	25.000 m <sup>2</sup>	48.000 m <sup>2</sup>
D.L. Triligiport Belgium / Jost Group	104.000 m <sup>2</sup>	76.000 m <sup>2</sup>	180.000 m <sup>2</sup>
WSC	85.600 m <sup>2</sup>	-	85.600 m <sup>2</sup>
	<b>212.600 m<sup>2</sup> opérationnels</b>	<b>101.000 m<sup>2</sup> à développer</b>	Total : 313.600 m <sup>2</sup>

En cinq ans, plus de 212.600 m<sup>2</sup> ont été commercialisés sur la plate-forme multimodale, ce qui constitue une performance au niveau de la Belgique. Ces divers investissements et développements confirment le statut de la région liégeoise comme véritable pôle économique wallon. Au-delà, la plate-forme multimodale Liège Triligiport dynamise la région et permet le développement d'activités logistiques à proximité immédiate avec, à la clé, la création de nouveaux emplois.

**Reconnu comme un hub logistique majeur, le Port autonome de Liège est une plate-forme logistique incontournable en Belgique et en Europe et devient une plaque tournante incontournable pour l'acheminement des marchandises en Belgique et dans les pays voisins.**



## 8.11. Eco-pâturage de 8,6 hectares avec des moutons et des vaches à Liège Trilogiport !

Plus de 40 hectares de la zone portuaire de Liège Trilogiport sont réservés au développement de la biodiversité grâce à une large zone d'intégration environnementale. Sur certaines parties de cette zone verte, le Service public de Wallonie a récemment dédié une parcelle de 8,6 hectares à une gestion par éco-pâturage à l'aide d'une quarantaine moutons et de quelques vaches Highlands. Les nouveaux locataires sont arrivés en octobre 2021 sur site en vue d'assurer un désherbage 100 % naturel, y compris sur certains terrains particulièrement abrupts !

Le Port autonome de Liège, gestionnaire de la zone économique, soutient cette initiative favorable à la préservation de l'environnement.

### L'éco-pâturage, une solution pratique et idéale

L'éco-pâturage est un mode d'entretien écologique des espaces naturels par le pâturage d'animaux herbivores. Il est ainsi prévu d'y faire pâturer non seulement des moutons, mais également deux vaches et un taureau présents sur site depuis trois semaines déjà.

L'éco-pâturage sera réalisé sur une partie de la zone d'intégration environnementale et sur une partie du merlon situé le long de la voirie de liaison entre Haccourt et le rond-point d'entrée de Liège Trilogiport.

Réalisé à partir de cette fin octobre, cet éco-pâturage tardif est également une solution adéquate pour limiter la prolifération des renouées du Japon.

Le Service public de Wallonie Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de la Nature et des Forêts - Direction de Liège (DNF) encadre une convention de pâturage avec un « consortium d'éleveurs » sélectionné après la réalisation d'un

appel à candidats et qui est représenté par l'asbl Luscinia Nature. Outre le pâturage, la convention entre le DNF et Luscinia Nature vise à gérer au mieux les habitats des espèces sensibles cantonnées aux zones de compensation pour la biodiversité mises en place dans la zone d'intégration environnementale en parallèle au développement de la zone portuaire et logistique de Liège Trilogiport.

### Selon le Cantonnement de Liège du DNF du SPW :

« L'éco-pâturage a été identifié comme l'option la plus efficace pour l'entretien de certaines zones et pour le maintien de la biodiversité. L'objectif de cet éco-pâturage, tout comme les autres interventions prévues par Luscinia Nature et le DNF dans le cadre de la convention, est de maintenir et restaurer les habitats favorables à plusieurs espèces rares de milieux ouverts et de zones humides : crapaud calamite, petit gravelot, gorgebleue à miroir, vanneau huppé... ».

**Les zones du RAVeL & zones de promenades restent accessibles au grand public pour des balades.**



© Luscinia Nature



© Luscinia Nature



## UNE ZONE D'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE : SOUCIEUSE DU BIEN-ÊTRE DE L'ENSEMBLE DES CITOYENS !

Sur les 120 ha de Liège Trilogiport, près de 40 hectares sont consacrés à cette zone d'intégration environnementale : des espaces verts, des jardins communautaires, des espaces de promenades, un RAVeL...





# LE PORT AUTONOME DE LIÈGE EN QUELQUES CHIFFRES

**1<sup>er</sup> / 3<sup>ème</sup>**

*Le Port autonome de Liège est le 1<sup>er</sup> port fluvial belge et le 3<sup>ème</sup> port fluvial européen*

**120 ha**

*Liège Trilogiport : une plate-forme multimodale de 120 ha*



*Le Port autonome de Liège gère 33 zones portuaires*

**8.032  
10.828**

*8.032 emplois directs et 10.828 emplois indirects générés par le complexe portuaire liégeois*

**27 km  
382 ha**

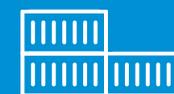
*Le Port autonome de Liège gère 27 km de quais et 382 ha de terrains portuaires*



© AdobeStock



*Tonnage eau-rail-route : 19 millions de tonnes*



**113.909**  
*conteneurs (EVP) manutentionnés*

**Editeur responsable**

M. Emile-Louis Bertrand  
Directeur général du Port autonome de Liège  
Quai de Maestricht 14  
4000 Liège.

**Crédits photographiques et visuels**

Port autonome de Liège, WDP, Somef, DPW  
Liege Container Terminals, Aerialmedia, Chris  
Renault, Marco Mertens, Port of Antwerp,  
Euroports Inland Terminals, Olivier Lagae,  
HcoM, Weerts Supply Chain, Jost, Luscinia  
Nature, FTPL P. Fagnoul Novandi - Mahaux  
Photography et AdobeStock.

**Graphisme**

[www.visible.be](http://www.visible.be) [23332]  
©2021 Port autonome de Liège



Laissez-vous séduire par le  
**Port autonome de Liège**

Quai de Maestricht 14  
B-4000 Liège

T : +32 (0)4 232 97 97  
info@portdeliege.be