

**LA LOUVIERE: MATTIA IMPERIALE DEDICACERA SON PREMIER ROMAN CE SAMEDI** Cela se passera au Cora de La Louvière, au rayon « livres ». L'occasion de découvrir « Alice », le 1<sup>er</sup> roman de ce jeune auteur régional. **PAGE 7**

**« GANG OF VESPA », UN ROAD-MOVIE SPAGHETTI TOURNE DANS LA REGION** Après le succès de son premier film « Le Job », Christophe Van Ingh réalise un second film dans la région avec des acteurs du Centre. **PAGE 9**

**Le Centre vu de haut, c'est si beau** Filmé à l'aide de drones pour la CUC. Une performance réalisée par une entreprise d'Ecaussinnes. **PAGE 8**

GAROCENTRE

# 500.000 tonnes de produits en 2016

## La plateforme multimodale de Garocentre a progressé de 50 % dans le transport de conteneurs

**C**réée il y a un peu moins de cinq ans, la plateforme multimodale de Duferco Logistique à Garocentre compte sur les conteneurs pour se diversifier

Lancée par Duferco Logistique, voici un peu plus de quatre ans, la plateforme trimodale de Garocentre ne cesse de progresser. Tant sur son flux principal d'acier (import de brames et export de coils) que sur son flux d'appoint de conteneurs maritimes dont la progression atteint 50 % par rapport à 2015.

### UN BON MODÈLE

« Nous transportons environ 500.000 tonnes de produits tout compris et en termes d'unités conteneurs, nous sommes proches des 8000 équivalents 20 pieds (conteneurs de 6 mètres) On a fait une très bonne année sur les deux flux dans la foulée de l'an passé. Nous confirmons notre rôle de canal d'appoint pour les sidérurgistes. Et pour les conteneurs, nous progressons de 50 % par rapport à l'an passé », explique Frédéric Zoller, général manager de Duferco Logistique.

Grâce à la plateforme de Garocentre et au terminal conteneurs de Bruxelles, Duferco Logistique a développé une offre de transport intermodal de conteneurs maritimes sur l'axe Anvers, Bruxelles, la Louvière

sur une région qui s'étend jusqu'au nord de la France. La plateforme de Bruxelles est indispensable à l'acheminement des conteneurs vers Anvers. « Cela confirme que le modèle est bon pour cette région et donc c'est encourageant. »

Précisons que la trimodalité fonctionne parfaitement puisqu'en matière de flux d'acier, le transport se fait principalement en train et en bateau. Pour les conteneurs, si le transport se fait majoritairement par bateau, le camion reste le meilleur moyen pour livrer la marchandise sur les derniers kilomètres. Une vingtaine de sociétés tra-

**Un dépôt de conteneurs vides pour mieux rentabiliser le transport**

vaillent actuellement avec la plateforme de Garocentre dans un rayon de 30 kilomètres, mais les gros opérateurs régionaux restent réticents. « Cela représente pour nous un vrai challenge. Quand nous allons vers le Sud, on peut aller plus loin ; vers le Nord, nous réduisons notre avantage par rapport au camion. Le terminal de Bruxelles permet de compenser. » L'avenir de la plateforme, Frédéric

Zoller le voit au niveau de ces conteneurs justement, et particulièrement grâce à la conclusion d'un partenariat avec des compagnies maritimes. « Celles-ci établissent progressivement des dépôts de conteneurs vides sur la plateforme. Ce qui permet de naviguer dans les deux sens... et 2 fois à plein. »

### DÉPÔT DE CONTENEURS VIDES

Il faut savoir qu'habituellement un importateur va chercher un conteneur plein à Anvers, le livre chez les clients et puis remonte vide à Anvers, transportant de l'air. « Économiquement et environnementalement, ce n'est pas efficace », poursuit le Manager. « Mais dès le moment où l'on arrive à convaincre les compagnies maritimes de considérer Garocentre comme un dépôt de conteneurs vide tout change. »

Dans ce modèle, un importateur va chercher un conteneur plein à Anvers. Il est livré chez le client et revient à Garocentre. « Le conteneur redevient ainsi disponible pour un client exportateur qui va le faire remplir chez un client et le remonte à plein à Anvers. Cela veut dire que l'on navigue deux fois à plein au lieu de transporter de l'air et donc on arrive également à sortir la pleine valeur ajoutée du transport fluvial du conteneur tant du point de vue financier que du point de vue environnemental. »

F. SCHIAVETTO



Pour la plateforme multimodale de Garocentre, l'avenir est dans le conteneur © Duferco Logistique

### Investissements

## Dépasser la masse critique pour construire un hall

Depuis la création de la plateforme de Garocentre, les investissements réalisés, sur base de partenariats publics-privés, sont nombreux. Le Port Autonome du Centre et de l'Ouest y a investi plus de 10 millions d'euros. Duferco, y a injecté près de 4 millions d'euros. « Ce qu'il reste à investir sur la plateforme c'est un hall, pour que l'outil soit pleinement opérati-

onnel. Initialement le hall était destiné aux produits aciers ; le problème, c'est qu'entre le moment où le projet a été décidé et réalisé, il y a eu une sacrée remontée dans les marchés sidérurgiques et aujourd'hui nous n'avons pas de clients potentiels qui soient susceptibles d'utiliser un hall de façon suffisante en termes de stockage d'acier. » Aujourd'hui, l'ambition de

Duferco Logistique est d'attirer de nouvelles lignes de flux qui justifient un tel investissement. « Nous concevons un hall différent de ce qui était initialement prévu. Nous pensons au stockage de matériaux. Aujourd'hui, nous le faisons dans des halls à proximité. Nous espérons, avoir la masse critique pour pouvoir réaliser l'investissement. »

F. SCH.

### Subventions et entretien

## Crucial, le Canal Charleroi-Bruxelles

Pour pouvoir atteindre le point d'équilibre économique et pouvoir fonctionner sans subventions (qui sont pléthores dans le domaine), la plateforme de Garocentre va devoir mettre tout en œuvre pour booster ses volumes et améliorer son mode de fonctionnement.

« L'aspect conteneur vide à Garocentre est un élément clé pour pouvoir pérenniser la plateforme. Nous devons travailler pour atteindre 15.000 EVP pour pouvoir fonctionner de façon plus stable. C'est réalisable, le marché est là. En comparaison, à Bruxelles, nous faisons 30.000 EVP », souligne Frédéric Zoller, général manager.

Le développement du trafic fluvial dans le cadre du projet Seine-Nord-Europe est essentiel, mais si les choses sont en bonne

voie, pour Garocentre, l'impact reste à démontrer. Il est fort probable que cela puisse profiter à Garocentre, mais pas dans l'immédiat.

Par contre, des choses sont possibles pour améliorer le développement de la plateforme à court et à moyen termes. Pour Frédéric Zoller, la clé du système réside dans l'homogénéisation des horaires de travail des ouvrages d'art. « La majorité des écluses sur le canal Bruxelles-Charleroi travaillent de 6 à 22h, certaines ferment plus tôt en Région wallonne et quelques-unes le samedi en région flamande du côté de Lembeek et Lot. Avoir toutes les écluses qui travaillent du lundi au samedi de 6 à 22h, est le minimum du minimum pour pouvoir travailler très correctement. » Mais l'horaire idéal sera de pou-



Le plan incliné, ouvrage essentiel © D.Claes

voir fonctionner sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. « Nous pourrions améliorer énormément la qualité de notre service et le lead time pour amener un conteneur d'Anvers à Garocentre serait fortement réduit. »

Par ailleurs, la Région doit pouvoir investir sur le Canal Charleroi-Bruxelles pour non seulement le fonctionnement des ouvrages d'art, mais également leur entretien.

« Il faut mesurer l'impact d'une fermeture d'un de ces ouvrages, du manque d'entretien ou un défaut, sur une plateforme de Garocentre. La plateforme de Garocentre ne peut pas vivre sans le canal Bruxelles Charleroi. Elle a un besoin vital de cet axe. C'est le même pour les sociétés à Feluy ou les sociétés qui travaillent à Charleroi. Un problème majeur sur ce canal mettrait les investissements de Garocentre en péril. »

F. SCH.

### Port Autonome

## Record historique pour le PACO

Utilisant les mêmes infrastructures que la plateforme multimodale de Garocentre, le Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) tire également un bilan positif pour le transport de marchandises en 2016. « Le PACO a réalisé en 2016 près de 6.600.000 de tonnes de marchandises manutentionnées et a transbordé plus de 20.000 conteneurs dans sa zone portuaire, ce qui en fait le deuxième port wallon en tonnage », soulignent les responsables du Port Autonome.

Ces chiffres représentent une augmentation de tonnage de plus de 9 % par rapport à 2015 et une économie de plus de 300.000 camions sur les routes. « C'est le résultat de plusieurs années d'investissements dans la zone, de modernisation des installations portuaires mais également le résultat d'un choix stratégique de travailler avec des secteurs porteurs les plus divers, notamment le secteur des cim-

tiers et de la construction, de la chimie, de la sidérurgie, de l'agro-alimentaire et de la logistique. » Pour l'avenir, le Port Autonome du Centre et de l'Ouest, dont les installations se trouvent également sur l'Escaut envisage de nouveaux investissements à Baudour, mais aussi à Pecq, à Comines et à Senefelt. Il souhaite par ailleurs poursuivre ses activités de diversification. Le PACO vise enfin le développement du ferroviaire sur les plateformes logistiques du port avec la collaboration de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OPF), la société Planisifer, active dans le Cœur de Hainaut.

« Le PACO a la chance d'être dans une région en développement et dans l'un des grands corridors européens de transport qui devrait encore être boosté dans les prochaines années par le projet européen Seine-Escaut (Seine-Nord-Europe) dans lequel la Région Wallonne investit. »

F. SCH.

**La Gazette** LA NOUVELLE GAZETTE - CENTRE Rue L. de Broeckère, 27 7100 La Louvière [redcentre.nouvellegazette@suppresse.be](mailto:redcentre.nouvellegazette@suppresse.be) [www.lanouvellegazette.be](http://www.lanouvellegazette.be)

DIRECTEUR GÉNÉRAL : Pierre LEERSCHOOL

CHEF DES SERVICES SPORTIFS : Thierry REMACLE DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT : André THIEL

SUPPRESSE S.A., RUE DE COQUELET, 134 - 5000 NAMUR

EDITEUR RESPONSABLE : Patrick HURBAIN

SERVICE CLIENTÈLE 078/15.75.75 (tarif zone) E-MAIL : [abonnement@suppresse.be](mailto:abonnement@suppresse.be) Toutes nos offres d'abonnement sur [www.embronne.be](http://www.embronne.be) Du lundi au vendredi de 9 à 18 h - Le samedi de 9 à 12 heures

AUTRES SERVICES 070/21.10.10 + NUMÉROLOGIQUES + PETITES ANNONCES + ANNONCES COMMERCIALES + RÉDACTION GÉNÉRALE Du lundi au vendredi de 9 à 12 heures

**gopress** Innovating Digital Content

La Nouvelle Gazette - Centre 02/02/2017, pages 4 & 5  
Tous droits réservés. Réutilisation et reproduction uniquement avec l'autorisation de l'éditeur de La Nouvelle Gazette - Centre