



## LA LOUVIÈRE-SUR-MER

Il y a trop de camions sur l'E19 et la E42? Duferco travaille à résoudre le problème. Depuis deux ans, cet important opérateur industriel implanté à La Louvière s'est en effet lancé dans l'exploitation de Garocentre, une plateforme trimodale (eau, voie ferrée, route) et multiproduit. Une histoire qui ne fait que commencer, comme nous l'explique son directeur, Frédéric Zoller: « En 2012, on a transporté quelques 300 000 tonnes d'acier par voie fluviale, depuis et vers les ports d'Anvers et de Gand. La matière première vient de Russie, elle arrive ici sous forme de brames, c'est-à-dire de grandes plaques d'acier, qui après manutention à Garocentre rejoignent par voie ferrée la sidérurgie louviéroise. Après transformation en bobines d'acier, c'est le chemin inverse: la voie ferrée de l'usine jusqu'au quai, et le transport en péniche vers le client final, principalement des opérateurs de l'industrie automobile. En 2013, on est passé à 350 000 tonnes et on a débuté l'offre de transport de containers, en relation avec les ports de Zeebrugge et d'Anvers. Actuellement,

*Des milliers de camions en moins sur les routes grâce à une meilleure utilisation de l'eau et du rail.*

nous sommes autorisés à transporter 15 000 containers par an, mais à mon sens, notre capacité va bien au-delà ! » A l'instar d'un paquebot qui démarre lentement, l'activité mettra un certain temps à trouver son rythme de croisière. Rien que de très normal, car il faut convaincre différents acteurs industriels de passer d'un mode de transport à l'autre – soit du camion à la barge. Toutefois, Garocentre ne manque pas d'arguments. Le premier étant d'ordre écologique, car le transport par voie fluviale est bien moins polluant que celui par camion. A cet égard, on notera qu'un container transporté par voie d'eau, c'est aussi un camion en moins sur la route. Donc, quand le premier objectif du terminal sera atteint, cela équivalra à 30 000 camions en moins chaque année sur les autoroutes de Wallonie... Dans ce décompte, il faut aussi noter l'impact du transport de l'acier qui arrive et part de la sidérurgie locale. Rien que sur les deux premières années d'activité de Garocentre, plus de 25 000 camions ont ainsi été remplacés par des péniches! « Nos forces principales sont la fiabilité, la flexibilité et la sécurité », continue Frédéric Zoller. « Nous ne dépendons pas des aléas de la circulation routière. Nous pou-

vons transporter des matières cataloguées sur le plan administratif de "dangereuses", et cela en toute sécurité. Nous avons aussi plus de facilité à embarquer des marchandises encombrantes, de très grande taille. Par exemple, nous venons de charger une grande pierre issue des Carrières du Hainaut sur une barge à destination de la capitale, où elle sera sculptée. Par voie routière, ce transport aurait été beaucoup plus compliqué. De plus, nous avons investi dans une exploitation du même type à Bruxelles. Cette complémentarité nous permet d'entrevoir un avenir très intéressant pour les flux de marchandises sur l'axe Rotterdam-Anvers-Bruxelles-Hainaut. » Plus tard, des transports vers la France, l'Espagne et d'autres pays seront développés, notamment en exploitant plus les complémentarités avec la voie ferrée. « Tout est question de volumes. A chaque avancée du cercle vertueux que nous sommes en train de créer, nous serons plus compétitifs par rapport aux transferts de marchandises par camion. » Un jour, c'est envisageable et envisagé, la plateforme trimodale de La Louvière disposera de sa propre flotte qui reliera le Hainaut aux ports de mer à flux continu, 24 heures sur 24. ■