

**Wallonia, Where 4 Transport Modes
Work in Harmony**

**La Wallonie, quadrimodale en
toute harmonie**



*Wallonia, Europe's Number One Region
For Logistics*

www.logisticsinwallonia.be

Foreword / Edito

Multimodality which works

The word 'multimodal' can mean a lot of things. It carries with it a great many hopes in terms of sustainable and responsible logistics. But to accord it all these qualities, or accuse it of every evil when one of the links fails to carry out its task, are two mistakes which Wallonie logistics are able to avoid.

There is not a set of fixed rules for multimodality, and multimodal Wallonia is both realistic and ambitious. Realistic because it understands that a multimodal project comes harmoniously into being when logistics providers and the suppliers of the various transport modes manage to ensure that everybody works in the domain in which he is most effective. Ambitious because industry, society and the transport world itself are all demanding more cooperation between modes of transport and because Wallonia possesses many advantages to enable this trend of the future to become a reality. Advantages allied to excellent integration into the major European transport flows and to its transport infrastructures, but also allied to the know-how of its logistics services providers.

You will be able to discover these advantages in the following pages. But whether it is a matter of rail or internal waterway transport, of combining road with waterways or air with rail, you will also discover that Wallonia is often out in front in terms of innovation. You will also discover that the investment set aside for new infrastructures respond perfectly to the needs of the logistics of tomorrow.

Jean-Marc Nizet,
President of the Board, Logistics in Wallonia.



La multimodalité qui marche

On peut faire dire beaucoup de choses au mot 'multimodal'. Il porte beaucoup d'espoirs d'une logistique durable et responsable. Mais lui accorder toutes les qualités, ou l'accuser de tous les maux lorsqu'un maillon faillit à la tâche sont deux erreurs dont la Wallonie logistique sait se départir.

La multimodalité ne se décrète pas, et la Wallonie multimodale est réaliste et ambitieuse. Réaliste parce qu'elle sait qu'un projet multimodal se déroule harmonieusement quand logisticiens et prestataires des différents modes parviennent à faire travailler chacun là où il est le plus efficace. Ambitieuse parce que l'industrie, la société et le monde du transport lui-même demandent davantage de collaboration entre modes de transport, et parce que la Wallonie dispose de nombreux atouts pour faire vivre cette tendance d'avenir. Des atouts liés à une excellente inclusion dans les grands flux de transport européens, à ses infrastructures de transport, mais aussi au savoir-faire de ses prestataires logistiques.

Ces atouts, vous les découvrirez dans les pages qui suivent. Mais qu'il s'agisse de transport ferroviaire ou de navigation intérieure, de combiner la route avec la voie d'eau ou l'aérien avec le chemin de fer, vous verrez également que la Wallonie a souvent une innovation d'avance, et que les nombreux investissements qui sont consentis aujourd'hui dans de nouvelles infrastructures répondent parfaitement aux besoins logistiques de demain.

Jean-Marc Nizet,
Président du Conseil d'Administration de Logistics in Wallonia.

Contents / Sommaire

- 04 Axes
- 08 Fall Back / Alternatives
- 10 Multimodal platforms / Pôles multimodaux
- 12 Railways / Ferroviaire
- 14 Carex
- 15 Trilogiport
- 16 Inland Waterways / Navigation
- 18 Seine-Nord Europe

Wallonia, a natural crossroad

The geographical location of Wallonia positions it at the crossroads of several major European transport axes, involving all modes of transport. Transiting merchandise through here in order to add value to it is therefore natural, and all the more so as the seamless transfer from one mode to another is also guaranteed.

Wallonia is located at the crossroads of the major north-south and east-west axes of the European continent. It also finds itself at the heart of this large urbanised basin which goes from Manchester to the plains of the Po river, passing through London, Amsterdam, Hamburg, Brussels, Cologne, Munich and Milan. The Paris basin and the Ile de France, further to the west, also look towards Wallonia because this is the easiest way to Germany and a large part of Eastern Europe.

Two thirds of European purchasing power is thus to be found within a radius of 500 km around Wallonia. All that remains is to take advantage of this exceptional geographical location.

Motorways to all the economic hubs

Several major European motorway routes pass through Wallonia, linking it to all of the important economic hubs of Western Europe. From east to west it is the connection between Germany (Berlin, the Ruhr Valley, Cologne and Frankfurt) and France, with the Ile de France and the Lille area growing rapidly. Further on, there is Calais, the Eurotunnel, the south of England and London.

On the north-south axis, Wallonia is clearly connected to the major axes leading to the north of Europe, and offers several solutions for reaching the French, Spanish and Italian hubs. The Milan-Turin-Genoa triangle, the economic heart of the Italian peninsula, is quickly accessible, for example.

A logistics base located in Wallonia in order to handle goods from the major North Sea ports, for instance, offers ideal service times to the south of Europe. Because going beyond the density of its motorway network, Wallonia possesses another substantial advantage: its motorways are relatively uncongested, without any particular bottlenecks.

Full speed railways

Where rail is concerned, Wallonia is also exceptionally well integrated into the existing freight networks, and it is even playing a pioneering role in the networks of tomorrow.

The principal rail axis forms part of the north-south route, in the Antwerp-Basel-Lyon Eurocorridor. It thus links the major North Sea ports (Antwerp, Rotterdam

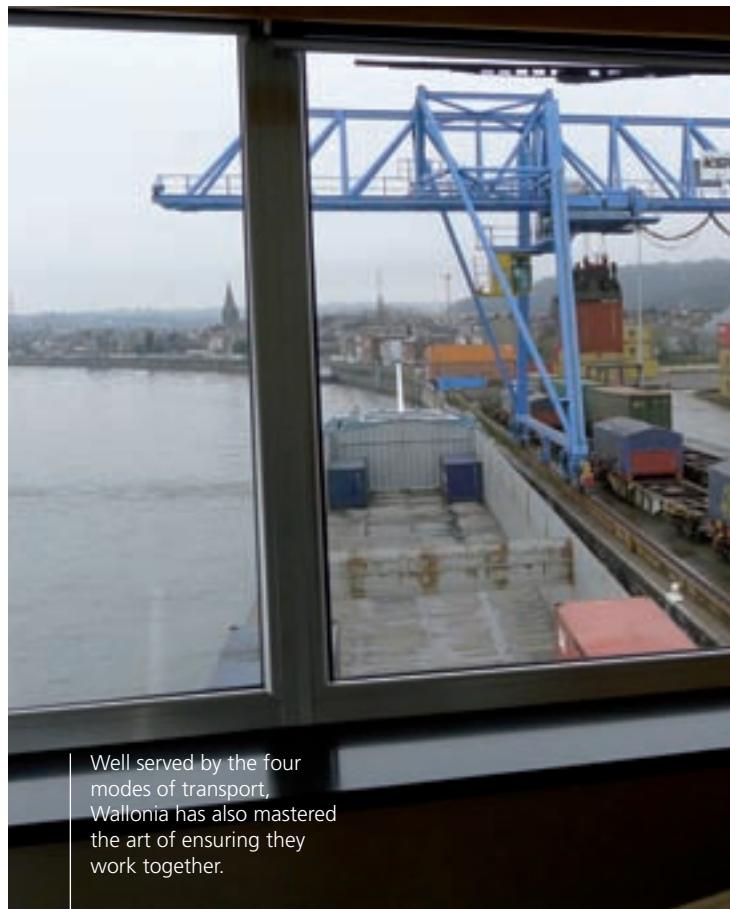
and Zeebruges), via the Athus road-rail terminal, to the French, Luxembourg, Swiss and German markets.

On top of this, Wallonia stands out for being served by the three principal Northern European high speed train networks: Thalys and TGV to France and the Netherlands, Eurostar to the UK and ICE to Germany. These are of course passenger services, but the infrastructures put in place will also soon be used as the basis for the EuroCarex network which will, in 2015, connect Liège to London, Amsterdam, Paris and Lyon, transporting merchandise rapidly by rail.

450 km of navigable waterways

Wallonia is also crossed from east to west by the valley constituted by the Meuse and its principal tributary, the Sambre. Starting from these two rivers, an entire network of navigable waterways has been woven, running to 450 km to the west, the north and the east. Wallonia is thus directly connected to four major ports on the Atlantic coast: Dunkirk, Zeebruges, and above all Antwerp (via the Albert canal) and Rotterdam (via the Meuse and the Juliana canal).

Liège is the third largest inland port in Europe, providing reduced transit times to Antwerp (14 hours)



Well served by the four modes of transport, Wallonia has also mastered the art of ensuring they work together.

La Wallonie, un carrefour naturel

L a position géographique de la Wallonie la situe à la croisée de plusieurs grands axes de transport européens, tous modes de transport confondus. Y faire transiter des marchandises pour leur apporter de la valeur ajoutée est donc naturel, d'autant plus que le transfert harmonieux d'un mode à l'autre est assuré.

La Wallonie se situe au croisement des grands axes Nord-Sud et Ouest-Est du continent européen. Elle se trouve également au cœur de ce grand bassin urbainisé qui va de Manchester à la plaine du Pô en passant par Londres, Amsterdam, Hambourg, Bruxelles, Cologne, Munich et Milan. Le bassin parisien et l'Île de France, situés un peu plus à l'ouest, lorgnent aussi vers la Wallonie car c'est le passage le plus aisément vers l'Allemagne et une bonne partie de l'Europe de l'Est.

Les deux tiers du pouvoir d'achat européen se situent donc dans un rayon de 500 kilomètres autour de la Wallonie. Encore faut-il pouvoir exploiter cette situation géographique exceptionnelle.

Des autoroutes vers tous les pôles économiques

La Wallonie est traversée par plusieurs grands axes autoroutiers qui la relient à tous les pôles écono-

miques importants d'Europe occidentale. D'est en ouest, c'est la liaison entre l'Allemagne (Berlin, le bassin de la Ruhr, Cologne et Francfort) et la France, avec l'Île-de-France et l'agglomération de Lille en pleine expansion. Au-delà, c'est Calais, l'Eurotunnel, le sud de l'Angleterre et Londres.

Sur l'axe nord-sud, la Wallonie se greffe facilement sur les grands axes menant au nord de l'Europe, et offre plusieurs solutions pour rejoindre les pôles français, espagnols et italiens. Le triangle Milan-Turin-Gênes, cœur économique de la péninsule italienne, est par exemple rapidement accessible.

Une base logistique installée en Wallonie pour traiter des marchandises transitant par un des grands ports de la Mer du Nord, par exemple, offrira des temps de desserte idéaux vers le sud de l'Europe. Car au-delà de la densité de son réseau routier, la Wallonie maintient un autre atout de taille : ses autoroutes sont relativement peu saturées, sans nœud de congestion particulière.

Le chemin de fer à pleine vitesse

Sur le plan ferroviaire aussi, la Wallonie s'inscrit admirablement dans les réseaux de fret existants, et elle joue même le rôle de pionnière dans les réseaux de demain.

Le principal axe ferroviaire s'inscrit du nord au sud dans l'Eurocorridor Anvers-Bâle-Lyon. Il relie donc les grands ports de la Mer du Nord (Anvers, Rotterdam et Zeebrugge), via le terminal rail-route d'Athus, aux marchés français, luxembourgeois, suisse et allemand.

Mais la Wallonie offre aussi la particularité d'être desservie par les trois principaux réseaux de trains à grande vitesse d'Europe du Nord : Thalys et TGV vers la France et les Pays-Bas, Eurostar vers le Royaume-Uni et ICE vers l'Allemagne. Il s'agit certes là de services voyageurs, mais l'infrastructure qu'ils ont permis d'installer servira bientôt de base au réseau EuroCarex qui, en 2015, reliera Liège à Londres, Amsterdam, Paris et Lyon pour le transport rapide de fret par voie ferrée.

450 km de voies navigables

La Wallonie est aussi traversée d'ouest en est par le sillon constitué de la Meuse et son principal affluent, la Sambre. Au départ de ces deux cours d'eau, une véritable toile de voies navigables s'est tissée sur 450 kilomètres vers l'ouest, le nord et l'est. La Wallonie est donc reliée en direct à quatre grands ports européens de la façade atlantique : Dunkerque, Zeebrugge et, surtout, Anvers (par le canal Albert) et Rotterdam (par la Meuse et le canal Juliana).



and Rotterdam (24 hours). It also operates equally well as a hinterland base for the major seaports, whose installations are becoming saturated, and as a base for exports to the British Isles or Russia via the Baltic Sea. This is how the Hyundai car plant in Saint Petersburg is supplied with steel coils, from the Meuse port.

Things are also moving in the west of Wallonia. Works underway or planned on various canals of Hainaut province will enable 2,000 tonne barges to navigate to Antwerp, Dunkirk and the future Seine-North link, the new 100 km canal between Compiègne and Cambrai which will put the Paris region in direct liaison with the port of Antwerp.

An international freight airport

For high value products, and in particular for fresh products, air freight has become the indispensable complement to land transport. In barely ten years, Liège Airport has become Europe's eighth largest cargo airport. It owes this success to its ideal location and to its powerful clients, along with a high level of specialisation in fresh products logistics. By reducing the transit time for ultra-fresh products (foodstuffs, as well as pharmaceutical and biological products), Liège Airport offers made to measure services for the most critical logistics.

Four integrated modes

What makes Wallonia unique, finally, is the way the four modes of transport are interwoven. Whatever the type of merchandise, in Wallonia are to be found several platforms where multi-modality creates a real competitive advantage. This network is growing even wider with the creation of the new platforms at La Louvière (trimodal) and Neufchâteau (rail-road). It will soon offer an ideal perspective with the future Trilogiport (trimodal) at Liège and the combination, unique of its type, between air transport and high speed rail transport at Liège Airport.



The presence within Wallonia of the third largest inland port and eight largest freight airport in Europe, guarantees working with the most important transport companies.



Wallonia is exceptionally well integrated into the natural transport flows in Europe, whether in terms of heavy or ultra-fresh products.



La présence sur le sol wallon du 3^e port intérieur européen et du 8^e aéroport fret d'Europe, c'est l'assurance de travailler avec les plus grands opérateurs de transport.



La Wallonie s'intègre à merveille dans les flux naturels de transport en Europe, qu'il s'agisse de produits pondéreux ou de produits ultra-frais.

Liège est le troisième port intérieur d'Europe, offrant des temps de transit réduits vers Anvers (14 heures) et Rotterdam (24 heures). Il sert aussi bien de base arrière aux grands ports de mer, à l'étroit dans leurs installations, que de base d'exportation à destination des îles Britanniques ou de Russie via la Mer Baltique. C'est ainsi que l'usine automobile Hyundai de Saint-Petersbourg est approvisionnée en bobines d'acier au départ du port mosan.

A l'ouest de la Wallonie, les choses bougent aussi. Les travaux d'aménagement entrepris ou prévus sur différents canaux dans la province de Hainaut permettront la navigation de péniches de 2000 tonnes vers Anvers, Dunkerque et la future liaison Seine-Nord Europe, ce nouveau canal de 100 km entre Compiègne et Cambrai qui mettra la région parisienne en relation directe avec le port d'Anvers.

Un aéroport de fret international

Pour les produits de haute valeur, et particulièrement les produits frais, le fret aérien est devenu le complément indispensable aux transports terrestres. En dix ans à peine, Liege Airport est devenu le huitième aéroport cargo européen. Il doit cette réussite à une localisation idéale et à des clients puissants, mais aussi à une spécialisation poussée dans la logistique des produits frais. En raccourcissant les temps de transit de produits ultra-frais (produits alimentaires, mais également pharmaceutiques et biologiques), Liege Airport offre des prestations taillées sur mesure pour la logistique la plus pointue.

Quatre modes intégrés

Ce qui rend la Wallonie unique, c'est enfin la façon dont les quatre modes de transport s'imbriquent. Quel que soit le type de fret, il existe en Wallonie plusieurs plates-formes où la multimodalité crée un véritable avantage concurrentiel. Ce réseau s'enrichit encore avec la création des nouvelles plates-formes de La Louvière (trimodale) et Neufchâteau (rail-route). Il offrira bientôt un visage idéal avec le futur Trilogiport (trimodal) à Liège et la combinaison, unique en son genre, entre le transport aérien et le fret ferroviaire à grande vitesse à Liege Airport.

An alternative always at hand

Wallonia continues to offer choices in terms of the best modal combinations, along with backup solutions. And as it is necessary today to guarantee both the high performance and the reliability of logistics chains, this modal polyvalence is an added benefit for logistics companies located in Wallonia.

There are often several efficient routes for reaching a logistics centre located in Wallonia, with or without a connection to the major ports on the Atlantic coast. And the location of the Walloon multi-modal platforms, associated with international scale networks, also enables backup solutions to be used in case of problems. Here are a few examples:

- In order to avoid the Brussels Ring and its traffic jams, the Scott company has located its European distribution centre at Aubange, alongside the Athus rail-road terminal, into which 13 container trains come from Antwerp every week.
- For transporting containers from Antwerp to the Liège region, the normal route is the Albert canal, with a journey taking around fifteen hours. But barges can also go up to Rotterdam and from there, in 24 hours they can reach Liège, via the Meuse and then the Juliana canal upstream of Roermond.
- In the west of Wallonia, the convoys which supply the PACO platforms (Autonomous Port of the Centre and West) by waterway from Antwerp, have several options: via the Schelde, via the maritime canal to Brussels and the Brussels-Charleroi canal, and once the Seine-North link is completed in 2017, via the Lys.
- Another context: an accident blocks the rail service between Antwerp and the Athus terminal. The container can be shipped via the Albert canal as far as Liège, or via the Schelde to a port in Hainaut province, and then via the motorway network to the south of the province of Luxembourg.
- To transport containers from Antwerp to the DPM-LI (Dry Port Mouscron-Lille), there is the motorway of course, but also the railway: 14 night trains from Antwerp. From July 2011, Delcatrans has been offering one extra weekly round trip between the major ports (Antwerp and Rotterdam) and the Lille area, between Sunday evening and Friday morning, using a 510 metre long, 1,600 tonne convoy.

There is always a modal alternative for merchandise in Wallonia.



Multi-modal terminals

This permanent choice offered to logistics companies located in Wallonia is the result of the wide variety of bimodal and trimodal terminals. There are currently nine, of which six trimodal connected to the waterways, one trimodal at Liège Airport, two bimodal in the province of Luxembourg (Neufchâteau and Athus). Six new multi-modal platforms will become operational between 2012 and 2015. There will always be an ideal entry portal for merchandise coming into Wallonia...

Toujours une alternative d'avance



Il existe toujours une alternative modale pour les marchandises en Wallonie.

L a Wallonie offre toujours le choix pour la meilleure combinaison modale, mais aussi des solutions de repli efficaces. Et puisqu'il faut aujourd'hui assurer non seulement la performance, mais aussi la fiabilité des chaînes logistiques, cette polyvalence modale est un atout supplémentaire pour les logisticiens installés en Wallonie.

Il existe souvent plusieurs itinéraires performants pour atteindre un centre de distribution installé en Wallonie, avec ou sans liaison avec les grands ports de la façade atlantique. Mais l'implantation des plates-formes multimodales wallonnes, couplée à des réseaux de gabarit international, permet également d'envisager une solution de repli en cas de problème.

Quelques exemples :

- Pour éviter le Ring de Bruxelles et ses bouchons, la société Scott a installé son centre européen de distribution à Aubange, juste à côté du terminal rail-route d'Athus, où arrivent chaque semaine, depuis Anvers, 13 trains chargés de conteneurs.

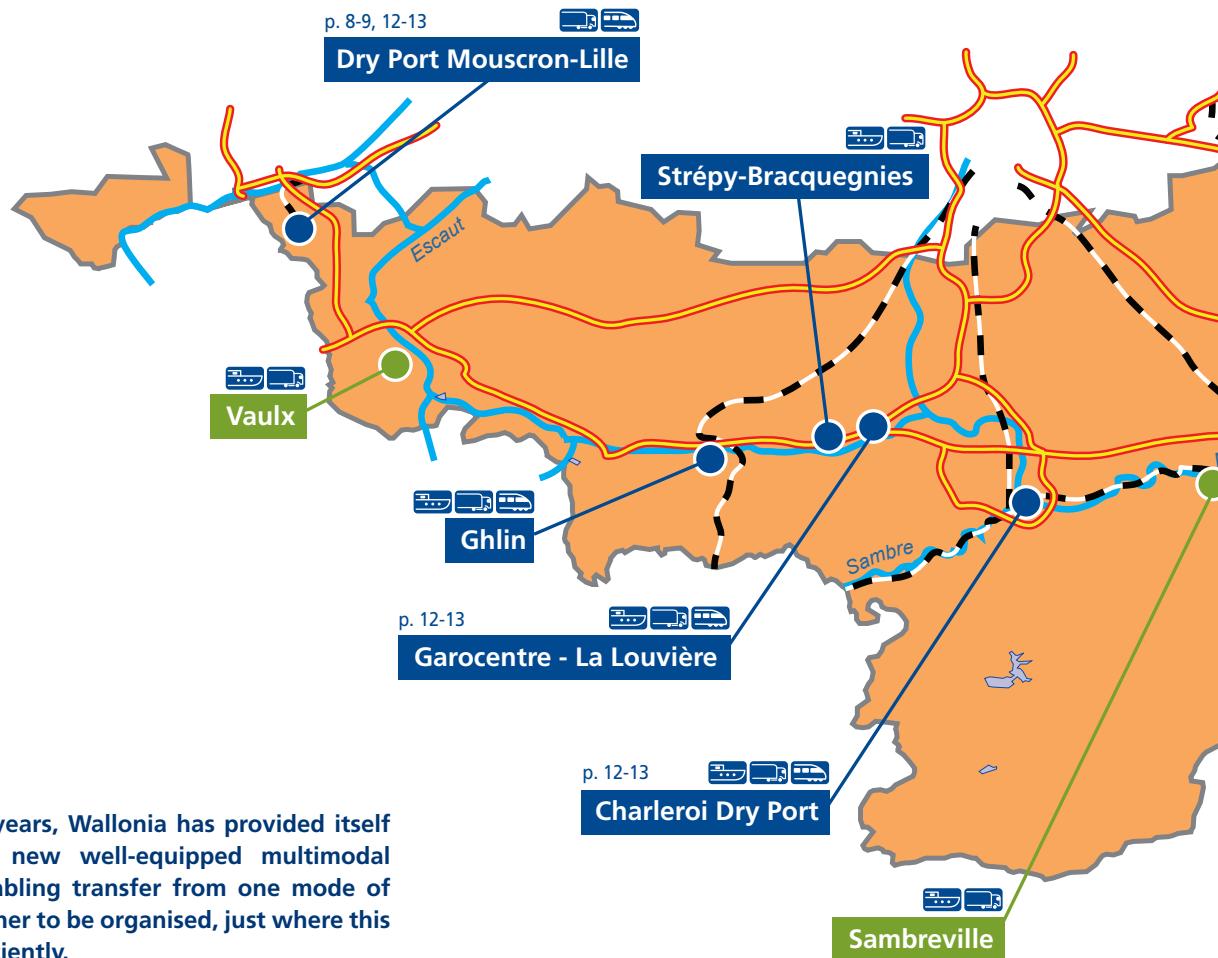
- Pour acheminer des conteneurs d'Anvers à la région de Liège, la voie normale est le canal Albert, avec un trajet d'une quinzaine d'heures. Mais les bateaux peuvent aussi remonter vers Rotterdam et de là, en 24 heures, atteindre Liège par la Meuse puis le canal Juliana en amont de Roermond.
- A l'ouest de la Wallonie, les convois qui alimentent par la voie d'eau les plates-formes du PACO (Port Autonome du Centre et de l'Ouest) au départ d'Anvers ont plusieurs possibilités : par l'Escaut, par le canal maritime vers Bruxelles et le canal Charleroi-Bruxelles et, quand la liaison Seine-Nord Europe sera réalisée en 2017, par la Lys.
- Autre cas : un accident interrompt le service ferroviaire entre Anvers et le terminal d'Athus. Le conteneur peut transiter par le canal Albert jusqu'à Liège ou par l'Escaut jusqu'à un port hennuyer puis par les autoroutes vers le sud de la Province de Luxembourg.
- Pour acheminer les conteneurs d'Anvers vers le DPMLI (Dry Port Mouscron-Lille), il y a l'autoroute, bien sûr, mais surtout le chemin de fer : 14 trains de nuit au départ d'Anvers. Depuis juillet 2011, Delcatrans propose une rotation hebdomadaire supplémentaire dans chaque sens entre les deux grands ports (Anvers et Rotterdam) et l'agglomération lilloise, entre le dimanche soir et le vendredi matin par un convoi de 510 mètres et de 1600 tonnes.

Terminaux multimodaux

Ce choix permanent, les logisticiens installés en Wallonie le doivent à une grande richesse en terminaux bi- ou trimodaux. Il en existe actuellement neuf, dont six trimodaux reliés à la voie d'eau, un trimodal à l'aéroport de Liège deux bimodaux en province de Luxembourg (Neufchâteau et Athus). Six nouvelles plates-formes multimodales seront opérationnelles entre 2012 et 2015. Il y aura toujours une porte d'entrée idéale pour les marchandises en Wallonie...

Multimodal platforms / Pôles multimodaux

Where transport modes talk to each other



In just a few years, Wallonia has provided itself with several new well-equipped multimodal platforms enabling transfer from one mode of transport to another to be organised, just where this is done most efficiently.

These new terminals complement those platforms which are already operational in bulk or container transport, but they also add their own specific characteristics : bimodal or trimodal, with or without waterways and even in combination with air transport, they are the lungs of quadrimodal Wallonia.

How to use the map ?

This map of Wallonia includes all of the multimodal terminals already in existence or to come. Most of them are explained in this brochure, at the page indicated opposite their name.

In order to see a detailed presentation of all of the logistics platforms in Wallonia, you need simply visit the site <http://www.logisticsinwallonia.be> or, even easier, scan the QR Code with your smartphone. You will automatically download the associated pdf file.



Legends:

- Walloon network of large size navigable waterways.
- Railway
- Motorway
- Multimodal platform
- Projected multimodal platform

Là où les modes de transport se parlent



En quelques années, la Wallonie s'est équipée de plusieurs nouvelles plates-formes multimodales bien équipées qui permettent d'organiser, là où elle est la plus efficace, le transfert d'un mode de transport à l'autre.

Ces nouveaux terminaux viennent compléter des plates-formes déjà opérationnelles dans le transport de vracs ou de conteneurs, mais ils développent aussi chacun leurs spécificités : bi- ou trimodaux, avec ou sans voie d'eau et même en combinaison avec le transport aérien, ils sont les poumons d'une Wallonie quadrimodale.

Comment utiliser la carte ?

Cette carte de Wallonie reprend tous les terminaux multimodaux présents ou à venir. La plupart d'entre eux font l'objet d'une explication dans cette brochure, à la page indiquée en regard de leur nom.

Pour obtenir une présentation détaillée de toutes les plates-formes logistiques de Wallonie, il vous suffit de vous rendre sur le site www.logisticsinwallonia.be ou, encore plus simple, de scanner le QR Code avec votre smartphone. Vous téléchargerez automatiquement le fichier PDF associé.

Légendes :

- Réseau wallon de voies navigables à haut gabarit
- - - Chemin de fer
- Autoroute
- Plate-forme multimodale
- Plate-forme multimodale en projet

New terminals encourage use of railways

As a competitor in the mass transport domain, railways have to contribute to ecological logistics by growing their market share. They also have to fit into a perspective of multi-modality, by providing high performance terminals. The network of these terminals in Wallonia is more and more dense.

Rail transport holds a market share of 15.8%. This is too little, especially in the light of the desire of the European Commission's White Book to reduce CO₂ emissions. But this also demonstrates that the railways can sustainably relieve the road networks. The Walloon Region has understood this very well, and has dedicated 80 Million Euros to pre-financing infrastructure projects. This investment will help to complete a network of terminals which is already highly performing.

Performance of traditional rail freight

Where traditional rail freight is concerned, three Walloon terminals play determining roles: Liège-Renory, Charleroi Dry Port and DPMLI at Mouscron. Today, 90% of the steel coils which arrive at the Renory site from Dunkirk, Sidmar or Bremen, are transported by rail. From the same site, trains loaded with steelmaking and chemical products leave for Spain and the north of Italy.

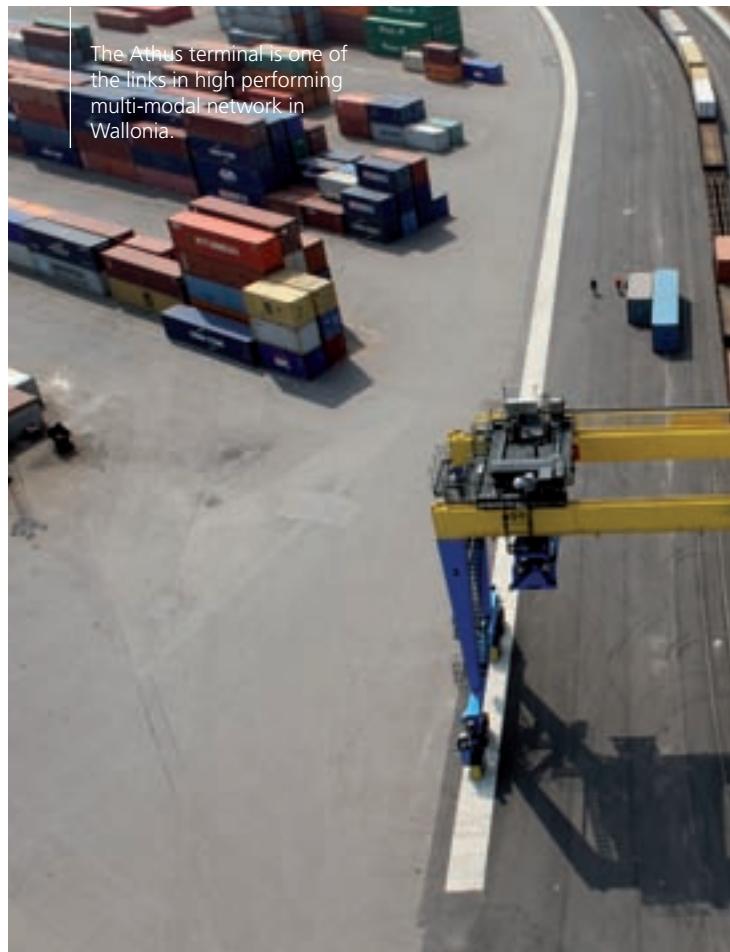
From Charleroi Dry Port, three trains a week, loaded with 1,600 tonnes of flat glass, leave for Dresden. Four times a week, identical trains make the trip down to Turin, Cuneo and Novara.

From Mouscron (which ideally serves the industrial zones of the neighbouring Lille region), fifteen weekly trains, with the possibility of going on further to Mâcon, connect with Antwerp. An extra round trip has been in operation to Rotterdam since July 2011, not forgetting the connection to Charleroi and the Athus terminal.

Combined transport offensive

This last example shows the desire to develop the complementary nature of rail and road transport. Athus is more than 250 km from the ports of Zeebruges, Antwerp and Rotterdam, far enough to justify turning to the road-rail solution. The 120,000 containers handled annually are transferred every day on 150 trucks which take care of the final link in France, Luxembourg or Germany.

But Athus is only one of the rail-road terminals established in Wallonia. Along with Liège Container Terminal at Renory, Charleroi Dry Port and the DPMLI



The Athus terminal is one of the links in high performing multi-modal network in Wallonia.

terminal at Mouscron already mentioned, the Liège Logistics bimodal terminal at Grâce-Hollogne should also be cited. Three new multi-modal terminals are in the process of being constructed. The first to see light of day is the Garocentre terminal at La Louvière, operational from September 2011. The second will be operational in 2012 in the Ardenne Logistics zone at Neufchâteau. And the third, trimodal, will open its doors a year later under the name of Trilogiport at Liège (see page 15).

De nouveaux terminaux encouragent le recours au chemin de fer



Concurrentiel pour le transport de masse, le chemin de fer doit contribuer à une logistique écologique en faisant progresser ses parts de marché. Il doit aussi s'inscrire dans une logique multimodale, au travers de terminaux performants. Le maillage de ces terminaux en Wallonie est de plus en plus dense.

La part de marché du transport ferroviaire est de 15.8 %. C'est trop peu si l'on considère la volonté de réduction des émissions de CO₂ affichée par le Livre Blanc de la Commission européenne. Mais cela souligne aussi que le chemin de fer peut soulager durablement les réseaux routiers. La Région Wallonne l'a bien compris, en consacrant 80 millions EUR au pré-financement de projets d'infrastructure. Ces investissements viennent compléter un réseau de terminaux déjà performant.

Performant sur le fret ferroviaire traditionnel

Ce choix permanent, les logisticiens installés en Wallonie le doivent à une grande richesse en termi-

naux bi- ou trimodaux. Il en existe actuellement neuf, dont six trimodaux reliés à la voie d'eau, un trimodal à l'aéroport de Liège, deux bimodaux en province de Luxembourg (Neufchâteau et Athus). Six nouvelles plates-formes multimodales seront opérationnelles entre 2012 et 2015. Il y aura toujours une porte d'entrée idéale pour les marchandises en Wallonie...

Performant sur le fret ferroviaire traditionnel

Pour le fret ferroviaire traditionnel, trois terminaux wallons jouent les premiers rôles : Liège-Renory, Charleroi Dry Port et DPMLI à Mouscron. Aujourd'hui, 90% des bobines d'acier qui arrivent sur le site de Renory, en provenance de Dunkerque, Sidmar ou Brême, sont transportés par chemin de fer. Du même site, des trains chargés de produits sidérurgiques et chimiques partent vers l'Espagne ou le Nord de l'Italie.

Du Dry Port de Charleroi, trois trains hebdomadaires chargés de 1600 tonnes de verre plat s'en vont vers Dresde. Quatre fois par semaine, des trains identiques descendent vers Turin, Cuneo et Novara.

Au départ de Mouscron (qui dessert idéalement les zones industrielles de sa voisine Lille), quinze trains hebdomadaires avec prolongation possible jusqu'à Mâcon rallient Anvers. Une rotation supplémentaire existe depuis juillet 2011 vers Rotterdam, sans oublier les liaisons avec Charleroi et le terminal d'Athus.

Offensif sur le transport combiné

Ce dernier est exemplaire de la volonté de développer la complémentarité entre le train et le transport routier. Athus est à plus de 250 kilomètres des ports de Zeebruges, Anvers ou Rotterdam, assez pour justifier le recours au système rail-route. Les 120.000 conteneurs traités annuellement sont transférés tous les jours sur 150 camions qui vont effectuer la livraison finale en France, au Luxembourg et en Allemagne.

Mais Athus n'est qu'un des terminaux rail-route installés en Wallonie. Outre le Liège Container Terminal à Renory, le Charleroi Dry Port et le terminal DPMLI à Mouscron déjà cités, il faut encore mentionner le terminal bimodal de Liège Logistics à Grâce-Hollogne. Trois nouveaux terminaux multimodaux sont en cours de réalisation. Le premier à voir le jour est le terminal de Garocentre à La Louvière, opérationnel depuis septembre 2011. Le deuxième sera opérationnel en 2012 dans la zone «Ardenne Logistics» à Neufchâteau. Et le troisième, trimodal, ouvrira ses portes un an plus tard sous le nom de Trilogiport à Liège (voir en page 15).

Pole position for rapid rail freight

A region which has within it the world's most beautiful racing circuit at Francorchamps, knows what speed and performance are all about. It is no different where rail transport is concerned, because Liège will be one of the pioneers in the Euro Carex high speed rail network.

In 2015 it will be possible to replace certain express freight night flights and offer a high speed alternative to road transport, with the Euro Carex network. The concept is simple: use the high speed rail network to transport parcels, palletised goods or air containers over distances of 300 to 800 km. For this to be both efficient and cost-effective the concept has to call upon terminals linked to freight airports.

Founding partner

Liège Airport was one of the very first partners of Euro Carex. The Carex Railport will be constructed on the north east edge of the airport installations, in order to make modal transfer as smooth as possible. Liège will thus be just 1 hour 15 minutes from Cologne, 2 hours 20 minutes from Paris and Amsterdam/Schipol, and 3 hours 15 minutes from London, thanks to rail convoys which will transport the equivalent of 7 trucks or a Boeing 747 Cargo... with CO₂ emissions 35 times lower!

Pole position sur le fret ferroviaire rapide

Une région qui abrite avec Francorchamps le plus beau circuit automobile du monde sait ce que vitesse et performance veulent dire. Il n'en va pas autrement pour le transport par chemin de fer, puisque Liège sera un des pionniers du réseau Euro Carex pour le fret ferroviaire à grande vitesse.

Remplacer certains vols de nuit transportant du fret express ou proposer une alternative à grande vitesse au fret routier, ce sera possible en 2015 avec le réseau Euro Carex. Le concept est simple : utiliser le réseau ferroviaire à grande vitesse pour transporter des colis, des marchandises sur palettes ou conteneurs aériens sur des distances de 300 à 800 km. Pour qu'il soit efficace et rentable à la fois, ce concept doit s'appuyer sur des terminaux couplés aux aéroports de fret.

Partenaire fondateur

Liège Airport a été un des tous premiers partenaires d'Euro Carex. Le Railport Carex sera construit à l'extrême nord-est des installations aéroportuaires, afin de rendre le transfert modal aussi fluide que possible. Liège sera alors à 1 h 15 de Cologne, 2 h 20 de Paris et d'Amsterdam/Schiphol, 2 h 40 de Francfort à 3 h 15 de Londres, grâce à des navettes ferroviaires qui transporteront l'équivalent de 7 camions ou d'un Boeing 747 Cargo... pour des émissions de CO₂ 35 fois inférieures.



Trilogiport, operational in 2013

Liège, the third largest inland port in Europe with 21 million tonnes of merchandise in 2010, is more and more coming to be considered as a maritime holding port, due to the lack of storage areas at Antwerp and even at Rotterdam. Bearing witness to a substantial desire to expand, the Autonomous Port of Liège has initiated the construction of a trimodal rail-road-waterway platform.

Trilogiport will comprise three distinct zones, spread across a hundred or so hectares between the Meuse and the Albert canal:

- the container port which will be able to handle 285.000 containers per year,
- a traditional port zone
- and a logistics zone dedicated to European distribution centres.

The fit-out works will begin in January 2012 and will last for a year and a half, following a total investment of 158 million EUR.

World players

It is above all through its container terminal that Trilogiport will expand the offering of the Autonomous Port of Liège. But the strategic importance of the project reaches far beyond the Belgian, and even the European, borders. To realise to what degree this is true, it is only necessary to take a look at the first rate port operators who are going to manage the container ports (Euroports and DP World) and the logistics zones (WDP and Deutsche Lagerhaus Gesellschaft). For the last of these, this is even their very first installation outside of their national market.

Trilogiport, opérationnel en 2013

Liège, troisième port intérieur européen avec 21 millions de tonnes de marchandises en 2010, est de plus en plus considéré comme un avant-port maritime en raison du manque de zones de stockage à Anvers et même à Rotterdam. Témoignant d'une belle volonté d'expansion, le Port Autonome de Liège a lancé le projet de construction d'une plateforme trimodale rail-route-eau.

Le Trilogiport comprendra trois zones distinctes, réparties sur une centaine d'hectares entre la Meuse et le Canal Albert :

- le port à conteneurs qui pourra traiter 285.000 conteneurs par an,
- une zone portuaire traditionnelle
- et une zone logistique dédiée aux centres de distribution européens.

Les travaux d'aménagement débuteront en janvier 2012 et dureront un an et demi, après un investissement total de 158 millions EUR.

Des acteurs mondiaux

C'est surtout par son terminal à conteneurs que le Trilogiport viendra enrichir l'offre du Port Autonome de Liège. Mais l'importance stratégique du projet dépasse de très loin les frontières belges, et même européennes. Il suffit pour s'en convaincre de voir quels opérateurs portuaires de premier plan gèreront le terminal à conteneurs (Euroports et DP World) ou les zones logistiques (WDP et Deutsche Lagerhaus Gesellschaft). Pour ce dernier, il s'agira même d'une toute première implantation hors de son marché national.



Waterways, a large scale alternative

With 450 km of navigable waterways, 15,000 persons employed and more than 42 million tonnes transported in 2010, Walloon river transport offers a genuine modal alternative. It is supported by highly efficient terminals and routes which are regularly updated.

There are to be 450 million Euros invested (of which 200 by the Walloon government, 130 by the private sector and 100 of European grants), in order to integrate the waterway network into the European network and develop river ports.

Where the network is concerned, there is a dual objective: bring the total length of waterways able to accommodate a minimum of 2,000 to 2,200 tonnes from the current 185 km, to 330 km, and to improve inter-connection with neighbouring countries and in particular with the seaports of Antwerp and Rotterdam.

To the west, Wallonia is to benefit from the future Seine-North canal (see following pages) which will connect to Le Havre and the Paris region:

- increasing the size of the Lys adjacent to Comines to 4,500 tonnes,
- reopening of the Pommeroeul-Condé canal,
- increasing the size of all of the waterways of the Schelde-Meuse liaison as far as Namur, to 2,000/2,200 tonnes,
- increasing the size of the Hainaut section of the Schelde to 3,000 tonnes.

To the east, three locks (on the Meuse and the Albert canal at Ampsin, Yvoz-Ramet and Lanaye) will be installed in order to accommodate 9,000 tonne convoys. The works will start this year at Yvoz-Ramet, upstream of Liège, and at Lanaye on the Dutch border. They should be completed in 2014.

These works will optimise the liaison between Liège, Europe's third largest inland port, and Rotterdam, the Rhine and Eastern Europe. The Walloon river network will therefore have multiple liaisons, at European scale, with all of the ports of the Atlantic coast.

New platforms

The four Walloon river ports (Centre-West, Charleroi, Namur and Liège) are also destined to play a growing role in the future. The public and private sectors are to invest more than 200 million Euros in four projects:

- on the Trilogiport site (water-rail-road) to the north of Liège, where 280,000 containers will be able to transit each year,



The major part of the Walloon river network will soon be at the European scale of 2,200 tonnes.

- at the bimodal water-rail platform at Sambreville, between Namur and Charleroi,
- alongside the Centre canal at La Louvière, where the trimodal water-rail-road platform will be able to handle 25,000 containers and 600,000 tonnes of steelmaking products each year. It is operational from September 2011,
- The bimodal water-road platform at Vaulx, near Tournai, for the transit of 15,000 containers and 300,000 tonnes of construction materials, will be completed in September 2012.

With a network brought up to European scale and new high performance multi-modal terminals, Wallonia is therefore ideally equipped to become the hinterland base for the sea ports. And to make its contribution to less energy-consuming logistics chains, which is no small matter.

La voie d'eau, une alternative à grand gabarit



Avec 450 kilomètres de voies navigables, 15.000 personnes employées et plus de 42 millions de tonnes transportées en 2010, le transport fluvial wallon offre une véritable alternative modale. Il s'appuie sur des terminaux performants et des voies régulièrement mises à jour.

450 millions EUR vont être investis (dont 200 par le Gouvernement wallon, 130 par le secteur privé et 100 de subsides européens) pour intégrer le réseau fluvial dans le réseau européen et développer les ports fluviaux.

En ce qui concerne le réseau, l'objectif est double : porter son gabarit à un minimum de 2000/2200 tonnes sur 330 km contre 185 actuellement, et améliorer l'interconnexion avec les pays voisins et en particulier avec les ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam.

A l'ouest, la Wallonie va profiter du futur canal Seine-Nord Europe (voir en pages suivantes) pour se relier au Havre et à la région parisienne :

- mise au gabarit de 4500 tonnes de la Lys mitoyenne sur le territoire de Comines,
- réouverture du canal Pommeroeul-Condé,
- mise au gabarit de 2000/2200 tonnes de toutes les voies d'eau de la liaison Escaut-Meuse jusqu'à Namur,
- mise au gabarit de 3000 tonnes du tronçon hennuyer de l'Escaut.

A l'est, trois écluses (sur la Meuse et le canal Albert à Ampsin, Yvoz-Ramet et Lanaye) seront aménagées afin d'accueillir des convois de 9000 tonnes. Les travaux commencent dès cette année à Yvoz-Ramet, en amont de Liège, et à Lanaye, à la frontière hollandaise. Ils devraient être terminés en 2014.

Ces travaux optimiseront la liaison entre Liège, troisième port intérieur d'Europe, et Rotterdam, le Rhin et l'Europe de l'Est. Le réseau fluvial wallon disposera donc de liaisons multiples au gabarit européen avec tous les ports de la façade atlantique.

De nouvelles plateformes

Les quatre ports fluviaux wallons (Centre-Ouest, Charleroi, Namur et Liège) sont aussi appelés à jouer un rôle croissant. Les secteurs public et privé vont investir plus de 200 millions EUR dans quatre projets :

- sur le site du Trilogipart (eau-rail-route) au nord de Liège, où 280.000 conteneurs pourront transiter annuellement,
- à la plateforme bimodale eau-rail de Sambreville, entre Namur et Charleroi,
- en bordure du canal du Centre, à La Louvière, où la plateforme trimodale eau-rail-route pourra traiter chaque année 25.000 conteneurs et 600.000 tonnes de produits sidérurgiques. Elle est opérationnelle depuis septembre 2011,
- la plateforme bimodale eau-route de Vaulx, près de Tournai, pour le transit de 15.000 conteneurs et 300.000 tonnes de matériaux de construction, sera terminée en 2012.

Avec un réseau mis au gabarit européen et des terminaux multimodaux performants, la Wallonie est donc idéalement armée pour devenir la base arrière des ports maritimes. Et pour contribuer à des chaînes logistiques moins gourmandes en énergie, ce qui n'est pas négligeable.

At the river crossroad between Paris and Antwerp

In 2017 the new Seine-North Europe canal will give an enormous boost to river transport, because it will link Paris to the major northern ports by barge. This French project opens up new possibilities for Walloon river transport, and the Region will be ready to take advantage of it.

Today, the only canals which link Paris to Antwerp cannot handle boats of more than 650 tonnes. The construction of the Seine-North Europe canal (106 km from Compiègne to Cambrai), will enable convoys of 4,500 tonnes to transit, a much better performance. This new route is of crucial importance, because it will not only link the major sea ports (Antwerp and Le Havre), but above all the ports and the major industrial basins (Ile de France for example).

European scale

Where Wallonia is concerned, the canals in Hainaut are to be increased to 2,200 tonnes in order to be integrated into this vast project. This will enable class 5 boats to transit (instead of class 4) as far as Liège. These works will be completed in 2016.

In parallel with this, substantial budgets have been set aside for the creation of new port terminals, in order to make available the best contact points between waterways and other modes of transport for all types of merchandise.

Au carrefour fluvial de Paris et d'Anvers

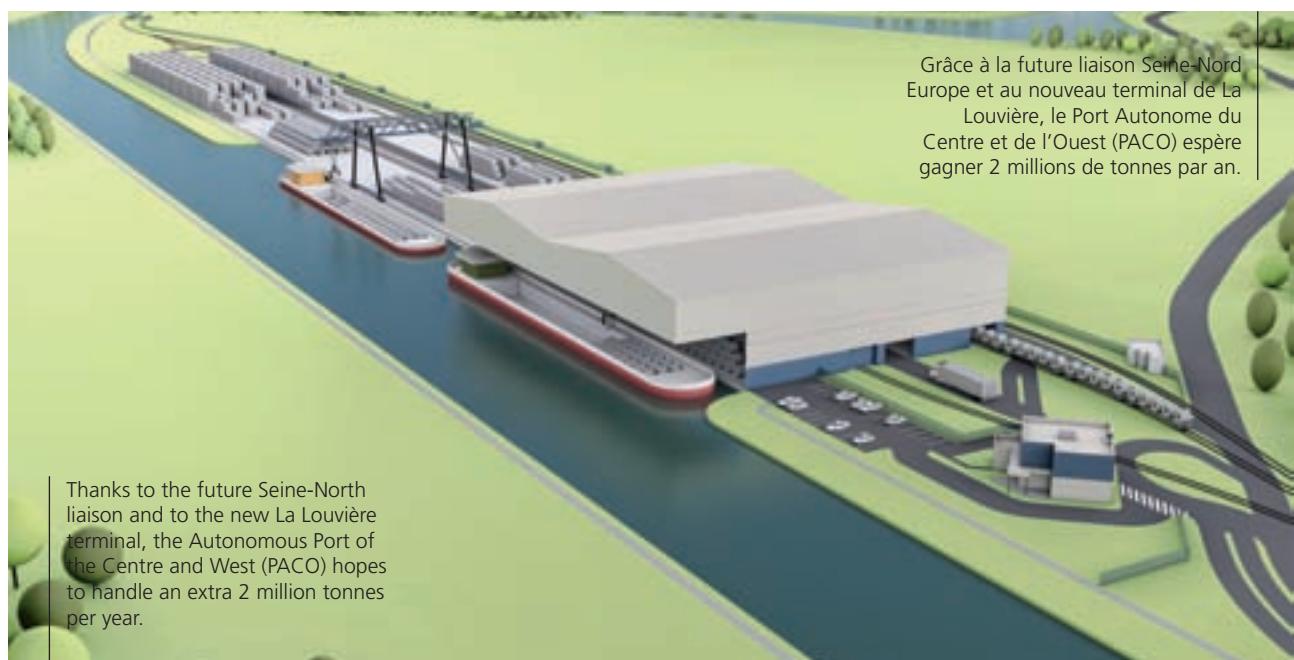
En 2017, le nouveau Canal Seine-Nord Europe va donner un énorme coup d'accélérateur au transport fluvial, puisqu'il mettra Paris à portée de barge des grands ports du nord de l'Europe. Ce projet français ouvre de nouvelles possibilités au transport fluvial wallon, et la Région sera prête à en profiter.

Aujourd'hui, les seuls canaux reliant Paris à Anvers n'accueillent que des bateaux de 650 tonnes. La réalisation du Canal Seine-Nord Europe (106 km de Compiègne à Cambrai) permettra de faire transiter des convois de 4500 tonnes, bien plus performants. Cette nouvelle voie est d'une importance capitale, puisqu'elle reliera à la fois de grands ports de mer (Anvers et Le Havre), mais surtout des ports et de grands bassins industriels (Ile de France p.ex.) dès 2017.

Mise au gabarit européen

Côté Wallonie, les canaux du Hainaut vont être mis au gabarit de 2200 tonnes pour s'intégrer dans ce vaste projet. Cela permettra de faire transiter des bateaux de classe 5 (au lieu de classe 4) jusqu'à Liège. Ces travaux seront achevés en 2016.

En parallèle, d'importants budgets sont consacrés à la création de nouveaux terminaux portuaires; afin de disposer pour tous les types de marchandises des meilleurs points de contact entre la voie navigable et les autres modes de transport.



Thanks to the future Seine-Nord liaison and to the new La Louvière terminal, the Autonomous Port of the Centre and West (PACO) hopes to handle an extra 2 million tonnes per year.

Grâce à la future liaison Seine-Nord Europe et au nouveau terminal de La Louvière, le Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) espère gagner 2 millions de tonnes par an.



by  **Logistics
in Wallonia**
Innovation | network

Expert Logistics Files: order now!

1. Supply Chain Managers Testify (April 2011)
2. Logistics Innovation projects in Wallonia (June 2011)
- 3. Multimodality in Wallonia (September 2011)**
4. Logistics Real Estate in Wallonia (December 2011)

To order complimentary copies of this Expert Logistics File, or to secure your copy of future Expert Logistics Files, contact Logistics in Wallonia (info@logisticsinwallonia.be).

Expert Logistics Files : commandez maintenant !

1. Témoignages de Supply Chain Managers (Avril 2011)
2. Projets d'innovation logistique en Wallonie (Juin 2011)
- 3. La multimodalité en Wallonie (Septembre 2011)**
4. L'immobilier logistique en Wallonie (Décembre 2011)

Pour commander des exemplaires supplémentaires de cet Expert Logistics Files, ou pour réserver votre exemplaire des futurs Expert Logistics Files, contactez Logistics in Wallonia (info@logisticsinwallonia.be).



Logistics In Wallonia

Complexe Arrobas
Parc Artisanal, 11/13
B-4671 Blegny-Barchon
Belgium
Tel. 0032 4 387 88 26
Fax 0032 4 387 87 39
info@logisticsinwallonia.be
www.logisticsinwallonia.be

