

GESTION DES SÉDIMENTS RETIRÉS DES VOIES D'EAU NAVIGABLES

Dernière mise à jour : 17 décembre 2018

L'accumulation de sédiments au fond des voies d'eau peut nuire à la navigation (tirant d'eau insuffisant, accessibilité réduite aux quais, vitesse de navigation réduite...) et augmenter le risque d'inondation en diminuant les capacités d'écoulement. Le dragage est un moyen d'y remédier. Les matières extraites, qui ont le statut de déchet, nécessitent des modes de gestion qui tiennent compte de la présence éventuelle de polluants.

Des dragages exceptionnels de 2010 à 2014

Dès le début des années '90, la gestion des sédiments des voies navigables a pris du retard suite au manque de moyens financiers, au renforcement de la législation^[1] et au manque d'installations techniques^[2] conformes aux dispositions légales. L'absence de dragage d'entretien (gisement estimé à 600 000 m³/an)^(a) ^[3] a fini par constituer un gisement "passif" de plusieurs millions de m³ pour l'ensemble du réseau des voies navigables (450 km)^[4]. Avant 2010, vu le manque d'infrastructures pour la gestion des matières de catégorie B (polluées), les dragages ont principalement porté sur des tronçons peu pollués. Sur la période 2010 - 2014, grâce à un plan de financement exceptionnel (64 millions d'euros de financement Sowafinal^[5] en plus de l'allocation de base annuelle, soit 100 millions d'euros au total), d'importants travaux de dragage^[6] ont été menés pour extraire et gérer 1 200 000 m³ de sédiments en 5 ans. Les capacités de traitement et de valorisation des matières de catégories A (non ou peu polluées) et B (polluées) ont été portées respectivement à 100 000 m³/an et 235 000 m³/an par la construction de centres de regroupements et l'appel à des entreprises privées. Ces travaux ont permis de supprimer les entraves à la navigation sur l'ensemble du réseau^[7].

Une faible marge de sécurité

Le financement prévu pour la période 2017 - 2020 (allocation de base de 16,7 millions d'euros par an sur 4 ans) permet le dragage d'environ 150 000 m³/an. Les moyens sont alloués aux dragages minimums nécessaires pour garantir la navigabilité, ce qui implique des interventions plus fréquentes pour de plus faibles épaisseurs. Cette stratégie entraîne des coûts de gestion des sédiments plus élevés, notamment en raison des coûts de transport qui comptent pour environ 30 % des coûts de dragage^[8]. Elle pourrait conduire à des limitations temporaires et locales de la navigation à pleine charge avec des impacts économiques sur les coûts de transport à la tonne^[9], ce que souligne la Cour des comptes dans un rapport récent^(b)

? ÉVALUATION

État : Évaluation non réalisable

- Pas de référentiel
- Les budgets alloués pour la période 2017 - 2020 permettent le dragage d'environ 150 000 m³/an, soit le quart des apports annuels de sédiments aux voies d'eau estimés à 600 000 m³/an. Le gisement "passif" de sédiments à extraire serait compris entre 3 et 11 millions de m³ selon les enjeux considérés et les objectifs poursuivis.

Tendance : Évaluation non réalisable

Les variations interannuelles des volumes dragués sont directement liées aux moyens alloués. Ces volumes étaient inférieurs à 50 000 m³ en 2006 - 2008, supérieurs à 250 000 m³ en 2012 et 2013 et proches de 130 000 m³ en 2015 et 2016, ce qui ne permet pas de dégager une tendance sur 10 ans.

[En savoir plus sur la méthode d'évaluation](#)

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Références bibliographiques

. Or le respect des capacités des voies navigables selon leur classe [↗](#) est indispensable pour rentabiliser les investissements visant à moderniser le réseau et à favoriser le transport fluvial [↗](#) (p. ex. mises à gabarit de 9 000 t de la Meuse à l'aval de Namur et de 2 000 t du réseau ouest sur la liaison Seine-Escaut, plateformes multimodales)^[10].

Matières de catégorie A valorisées, matières de catégorie B éliminées

À l'heure actuelle, les matières de catégorie A (non ou peu polluées) sont valorisées conformément à l'AGW du 14/06/2001 [↗](#) comme matériau de fondations ou sous-fondations, ou à des fins de réhabilitation de sites pollués, d'aménagement ou de réhabilitation de centres d'enfouissement technique (CET), ou encore d'aménagement du lit et des berges de cours d'eau hors zone d'intérêt biologique. Parfois, des critères de distance, de disponibilité des centres de regroupement et de facilité de valorisation favorisent l'envoi de ces matières en Flandre. En ce qui concerne les matières de catégorie B (polluées), environ 90 % sont éliminées en CET, le solde étant soit traité afin d'atteindre les critères de la catégorie A, soit redirigé en Flandre où des normes différentes permettent dans certains cas une valorisation.

Dépolluer et développer des filières de gestion durable

Dans certaines zones, la remise en suspension de sédiments historiquement pollués présents dans le fond de la voie d'eau entraîne leur déplacement et/ou leur mélange à des sédiments nouveaux. Ce phénomène de pollution diffuse est susceptible d'augmenter les coûts de gestion. Dépolluer certains secteurs permettrait d'y remédier [↗](#) mais les budgets disponibles ne le permettent pas à l'heure actuelle. Concernant la gestion des matières draguées, des recherches ont été menées en Wallonie pour mettre au point et tester des filières de gestion durable [↗](#). Le développement de ces filières à l'échelle industrielle doit être poursuivi.

[1] Législation "déchets" et AGW du 30/11/1995 [↗](#) imposant une gestion différenciée des matières de catégories A (non ou peu polluées) et B (polluées). Cet arrêté devrait être révisé pour tenir compte de l'évolution des législations "déchets" et "sols".

[2] Premier centre de regroupement (CR) construit en 2001. En 2018, ils étaient 8 en exploitation : les CR du Vraimont (à Tubize), d'Erquelinnes (à Erquelinnes) et de Tongres Notre-Dame (à Chièvres) pour les matières de catégorie A ; les CR de Saint-Ghislain (à Saint-Ghislain), de Laplaigne (à Brunehaut) et d'Obourg (à Mons) pour les matières de catégorie B ; les CR de Bilhée (à Ath) et d'Ampsin (à Amay) pour les matières de catégories A et B.


[3] À titre indicatif, sur la décennie 2008 - 2017, ce sont entre 337 000 t/an de sédiments (min. sur la période) et 867 000 t/an de sédiments (max. sur la période) qui ont gagné chaque année les eaux de surface wallonnes par érosion hydrique des sols selon les estimations effectuées à l'aide du

(a) MET, 2004. Étude des sédiments des voies navigables. Évaluation des coûts de gestion des produits de curage et de dragage. Rapport MOD. 024/13. Ministère wallon de l'équipement et des transports - Direction générale des voies hydrauliques - Laboratoire de recherches hydrauliques - Commission Produits de dragage : Châtelet, Belgique.

(b) Cour des comptes, 2018. Programmation et gestion des investissements de la Région wallonne dans son réseau de voies navigables. Rapport de la Cour des comptes transmis au Parlement wallon. [↗](#)

Ressources utiles

Site relatif au réseau européen SedNet [↗](#)

modèle EPICgrid . Les mêmes ordres de grandeur sont valables en termes de volumes (m³/an) puisque 1 m³ de sédiments humides équivaut à 0,9 à 1 t de sédiments secs (estimation SPW - DGO2). Une part de ces apports atteint les voies navigables. D'autres sources s'y ajoutent (sédiments endogènes, rejets...). L'estimation d'un gisement récurrent de 600 000 m³/an concorde avec ces ordres de grandeurs.

[4] Selon des estimations effectuées en 2018 par le SPW - DGO2, le gisement "passif" à extraire serait compris entre 3 et 11 millions de m³ selon les enjeux considérés et les objectifs poursuivis (p. ex. limiter le dragage à la passe navigable, assainir les zones polluées ou ramener l'ensemble du réseau à son gabarit initial).



[5] Filiale de la Société régionale d'investissement de Wallonie (SRIW) créée dans le cadre du Plan Marshall pour gérer un mécanisme de financement alternatif au bénéfice de certains projets parmi lesquels l'aménagement et l'équipement de zones d'activités prioritaires et l'équipement des zones portuaires.

[6] Plan de dragage dit "prioritaire", sur des voies d'eau stratégiques (liaisons européennes) ou à risque élevé d'inondation

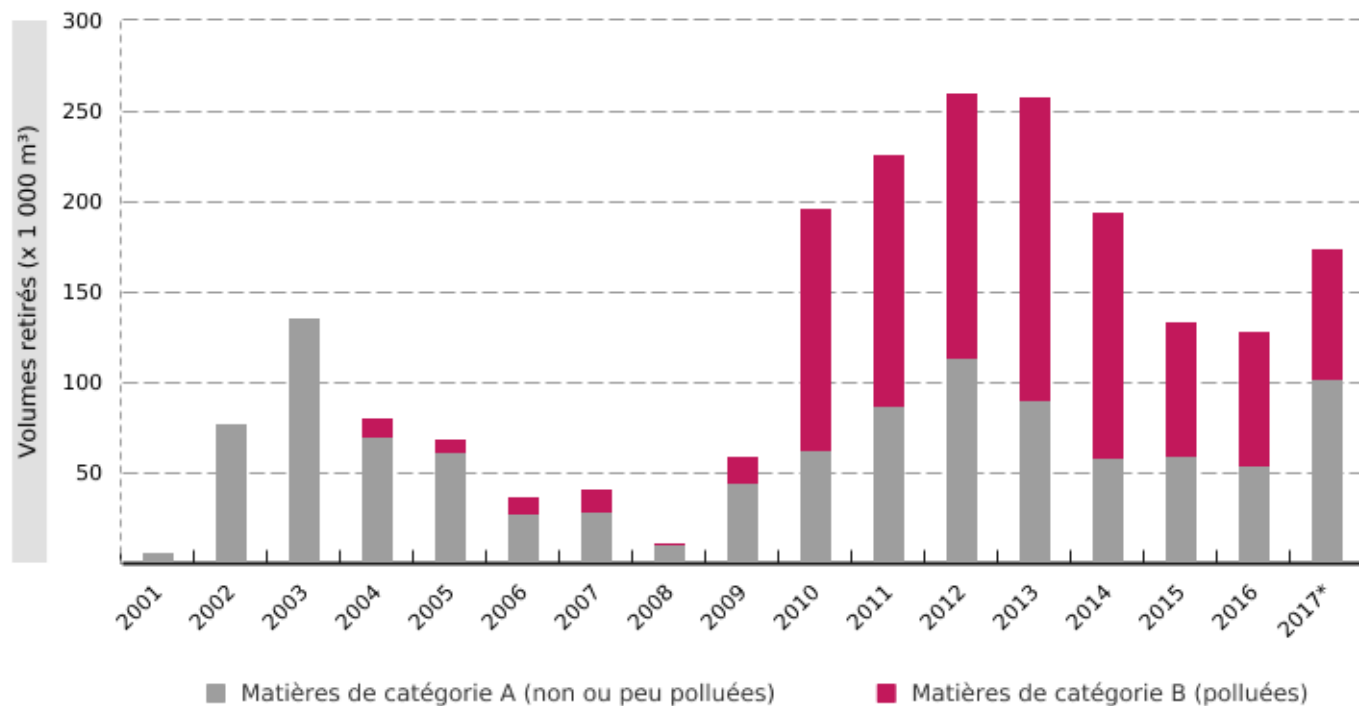
[7] Sauf sur le canal de Pommeroeul-Condé, fermé à la navigation depuis 1992, dont le dragage et la mise à gabarit ont débuté en juin 2018 (Voies navigables de France, marché 2016 - 2026)

[8] Coûts hors déshydratation, valorisation ou élimination (estimation SPW - DGO2)

[9] Augmentation théorique des coûts de 4 % p. ex. pour une limitation du tirant d'eau à 2,4 m sur des voies qui autoriseraient normalement un tirant d'eau de 2,5 m

[10] Ces investissements figurent dans le Plan infrastructures 2016 - 2019  soutenu par le Gouvernement wallon dans sa Déclaration de politique régionale 2017 - 2019 .

Volumes de sédiments retirés des voies d'eau navigables en Wallonie



* Chiffres provisoires

REEW – Source : SPW - DGO2 - DEAG