Et si votre prochain chantier passait par le canal ?

14.9.2026 - | Le Port de Bruxelles

À l'occasion de la visite de l'ADEB (Association des Entrepreneurs Belges de Grands Travaux) au Port de Bruxelles, pas moins de 35 professionnels de la construction ont découvert, à bord d'un bateau, les possibilités offertes par la voie d'eau pour leurs chantiers. Une solution particulièrement pertinente lorsque les volumes deviennent importants. Explications avec Luc Donck et Geoffroy Drappier, respectivement Team Manager Business Development et chef de projet au Port de Bruxelles.

Le secteur de la construction occupe une place majeure dans l'activité portuaire : environ 60 % des volumes transportés par voie d'eau au pPort de Bruxelles sont liés à la construction. Sensibiliser les membres de l'ADEB à ces enjeux logistiques était donc une évidence. « *Plus les chantiers sont importants, plus l'utilisation de la voie d'eau se justifie. Lorsqu'il faut excaver de grandes quantités de terres ou acheminer beaucoup de matériaux, le fluvial devient concurrentiel et particulièrement intéressant par rapport au transport routier* », explique Luc Donck.

Une équation à étudier au cas par cas

Deux critères pèsent particulièrement dans la balance : les volumes et les distances. De manière générale, plus un matériau est lourd, peu coûteux à la tonne et transporté en grande quantité, plus le fluvial devient pertinent. Des flux réguliers ou prévisibles et la possibilité d'organiser efficacement le premier et le dernier kilomètre renforcent davantage encore son intérêt.

À l'inverse, un petit volume, une distance courte sans accès aisé à un quai ou un besoin de livraison dans des délais très serrés peuvent rendre le camion plus adapté. « *Le choix ne se résume donc pas à opposer route et voie d'eau : il s'agit de construire un business case adapté à chaque projet* », détaille Geoffroy Drappier.

Le chantier Lake Side à Tour & Taxis l'illustre bien, avec quelque 275 000 tonnes de terres à excaver. Face à de tels volumes, la question du mode d'évacuation devient centrale : faut-il multiplier les trajets par camion ou privilégier la voie d'eau ? Après analyse des différents critères, économiques et logistiques, mais aussi des enjeux deliés à la sécurité et deà la rapidité, on a opté pour le fluvial a été choisi. Les évacuations de terres par bateau ont débuté en juin et sont en cours.

La voie d'eau ne se limite d'ailleurs pas qu'aux terres, sables, granulats et autres matériaux de chantier. Pour certains transports exceptionnels, le bateau permet d'éviter des convois routiers complexes : poutres métalliques, tabliers de pont, etc. Un exemple récent : le nouveau pont de Sainctelette, acheminé directement sur place par bateau. « *Ces convois exceptionnels, c'est du one shot, certes, mais l'utilisation de la voie d'eau cela a tout son sens en matière de mobilité par la voie d'eau* », insiste Geoffroy Drappier.

Autre cas de figure : « *Prenons le cas de Bruxelles Mobilité, qui peut avoir des centaines de poteaux à faire venir. Plutôt que de multiplier les camions transportant chacun quelques unités, pourquoi ne pas envisager un ou deux bateaux ? Le Port peut justement aider à organiser cette logisti*que », poursuit Luc Donck.

Le principal défi est d'intégrer cette réflexion suffisamment tôt. « *Avant, on intervenait plutôt à la fin*

de l'exercice en demandant : vous allez démarrer un chantier, avez-vous pensé au fluvial ? Aujourd'hui, nous allons à la source, auprès des acteurs concernés, pour les amener à réfléchir à leurs flux logistiques en amont. »

Le Port comme facilitateur

Le fluvial reste moins connu que le camion et nécessite davantage d'anticipation. Il faut penser au bateau, au transbordement, au stockage éventuel et au dernier kilomètre. « *Mais une fois qu'on l'a fait, on se rend compte que ce n'était pas si compliqué. J'aime dire :* ***l'essayer, c'est l'adopter*** », sourit Luc Donck.

« Une péniche de classe IV peut acheminer 1 350 tonnes, soit l'équivalent de 54 semi-remorques »

C'est précisément là que le Port entend jouer son rôle de facilitateur. Grâce aux compétences développées en interne et à son réseau de bateliers, de concessionnaires, de producteurs et de distributeurs de matériaux et de prestataires logistiques, il accompagne les entreprises dans l'analyse de leurs flux et les oriente vers les bons partenaires.

« *Grâce à la cartographie fluviale*, tout le monde a accès aux contacts de ces prestataires. nous disposons des contacts des bateliers, producteurs et distributeurs de matériaux. Il suffit de consulter l'outil en ligne que nous avons développé : c'est très parlant et très concret* », précise Geoffroy Drappier.

Car le fluvial n'est pas la solution à tout. Un petit chantier éloigné du canal, par exemple à Woluwe-Saint-Lambert, disposant de suffisamment d'espace de stockage et nécessitant un dernier kilomètre important aura généralement peu d'intérêt à y recourir. À l'inverse, sur un chantier urbain au cœur de Bruxelles, où chaque mètre carré compte, les espaces portuaires peuvent aussi servir de stock tampon.

Le message de Luc Donck et Geoffroy Drappier aux entreprises de la construction tient finalement en quelques mots : « *Essayez la voie d'eau. Et adoptez-la. Nous sommes là pour vous aider à déterminer si elle présente pour vous un intérêt économique, écologique et logistique pour votre projet. C'est notre rôle.* »

***https://port.brussels/fr/transport-fluvial-materiaux-construction-bruxelles**

https://port.brussels/fr/actualites/et-si-votre-prochain-chantier-passait-par-le-canal