



Cofinancé par  
l'Union européenne



**AMPSIN  
NEUVILLE**  
NOUVEAU SITE ÉCLUSIER

DOSSIER DE PRESSE

# Inauguration du nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuille

28 JUIN 2024



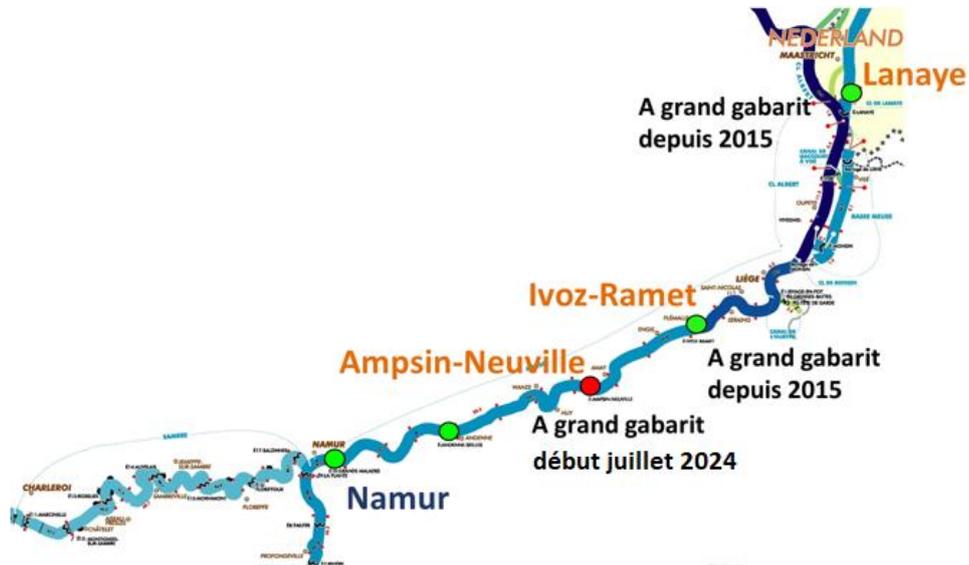


**Entamées à l'été 2018, la modernisation et la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville touchent à leur fin. 2 nouvelles écluses équipent aujourd'hui le site, dont la grande présente une dimension de 225X25mètres, soit une capacité de 9.000 tonnes. Après Lanaye et Ivoz-Ramet, l'aboutissement de ce chantier aura permis de résorber le dernier goulet d'étranglement pour naviguer sur la Meuse de Namur vers Anvers ou vers les Pays-Bas. En plus d'améliorer l'attractivité du réseau navigable wallon, ces travaux titanesques ont également été synonymes de nombreux autres atouts pour le site et ses alentours : sécurisation de la nationale voisine à l'occasion de la modification de son tracé, installation d'une nouvelle passerelle cyclopiétonne, réalisation d'aménagements paysagers et de la plus longue passe à poissons de Wallonie.**



## **I. CONTEXTE, HISTORIQUE ET CONSTATS**

Situé sur la Meuse, sur les communes de Huy et d'Amay, le site éclusier d'Ampsin-Neuville est le **dernier goulet d'étranglement** présent sur la voie navigable reliant Namur aux ports maritimes d'Anvers et du nord de l'Europe.



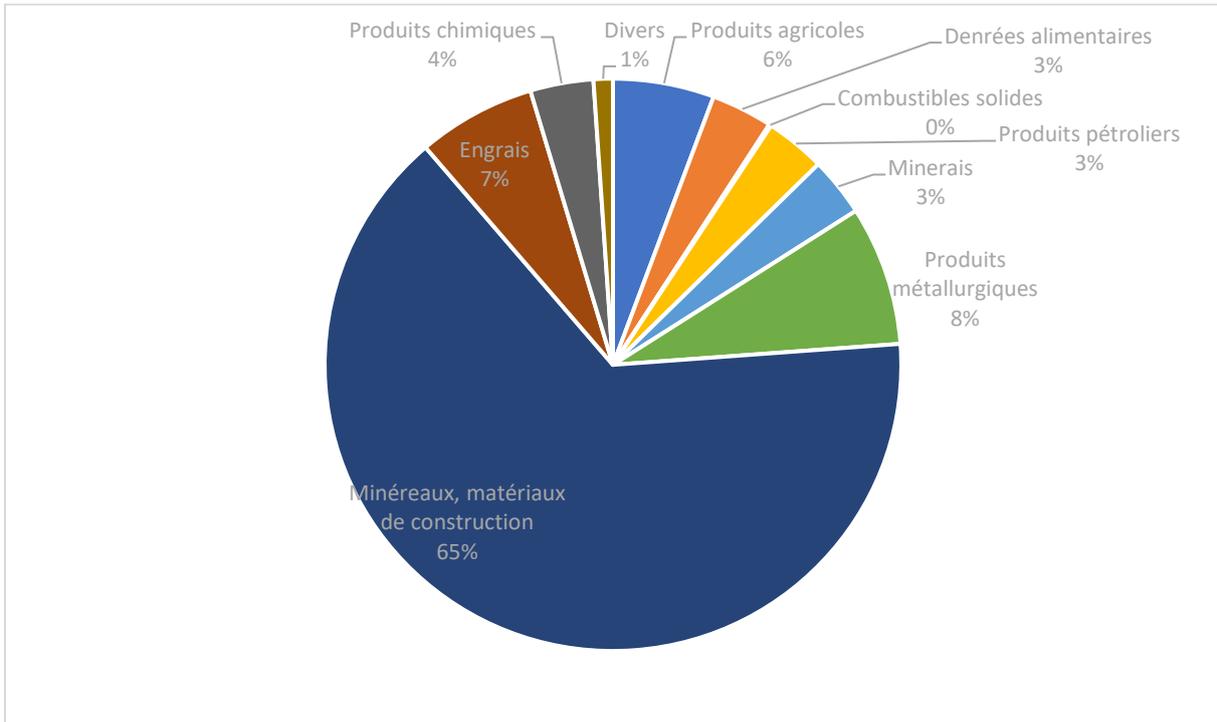
Le site était à l'origine équipé de deux écluses mises en service en 1958 : une écluse de gabarit moyen (136 x 16 mètres = capacité de 2000 tonnes) et une écluse de petit gabarit (55 x 7,5 mètres = capacité de 600 tonnes). Ces deux écluses présentaient des dimensions inférieures à celles des sites amont (Grands-Malades et Andenne) et aval (Ivoz-Ramet et Lanaye). Il était donc nécessaire de les remplacer par deux nouvelles écluses « grand gabarit » (225x12,5 mètres et 225x25 mètres) afin d'adapter le site à l'évolution du transport de marchandises par la voie d'eau, permettant le passage de bateaux de plus grand gabarit et réduisant le temps d'attente des bateliers.



Les travaux se sont déroulés en deux phases afin de garantir le passage des bateaux pendant la durée du chantier.



Grâce au maintien de la navigation pendant le chantier, en 2023, 11 000 bateaux ont emprunté l'écluse d'Ampsin-Neuville, transportant au total 7,4 millions de tonnes de marchandise. Celles-ci étaient en grande majorité des minéraux et matériaux de construction.



Le site éclusier d'Ampsin-Neuville est un des outils essentiels pour l'économie locale, régionale et européenne.

Le port de Liège est le 1er port intérieur belge et le 3<sup>ème</sup> port intérieur d'Europe (après Duisburg et Paris).





Le port de Liège est en effet situé à seulement 24 heures de navigation du port de Rotterdam et à seulement 14 heures du port d'Anvers qui sont les deux plus grands ports maritimes européens.

La Meuse a constitué dès le 19<sup>ème</sup> siècle un axe commercial majeur. Le projet de mise à grand gabarit vise à lui conserver un potentiel concurrentiel. Une cohérence forte est ainsi assurée au sein de ce tronçon stratégique du réseau transeuropéen de transport constitué par le corridor « Rhine-Scheldt ». Il permet en outre de garantir une desserte plus fluide et performante vers le reste de la dorsale wallonne en cohérence avec le projet Seine-Escaut.

## II. REALISATIONS

### 1. Deux nouvelles écluses

L'ancienne écluse de 55 x 7,5 mètres (capacité de 600 tonnes = 37,5 camions) a été démolie et remplacée par une **écluse de 225 x 12,5 mètres (capacité de 4.500 tonnes = 280 camions), classe Vb.**

- **Août 2018** : début de la démolition de l'écluse de 55X7,5 mètres
- **Mars 2019** : premières opérations de construction de l'ouvrage
- **23 janvier 2021** : pose des portes
- **8 novembre 2021** : début de la phase probatoire
- **18 janvier 2022** : mise en service officielle





- ✓ Remplissage ou vidange du sas = 12,5 minutes
- ✓ Sassement par **vantelles dans les portes**
- ✓ Porte **simple vantail** amont
- ✓ Porte **simple vantail** aval

L'ancienne écluse 136 x 16 mètres (capacité de 2.000 tonnes = 125 camions) a été remplacée par une **écluse de 225 x 25 mètres (= capacité de 9.000 tonnes = 560 camions ), classe VIb**, qui constitue **l'objectif final des travaux**.

- **Janvier 2022** : début de la démolition de l'ancienne écluse
- **Juin 2022** : début de la réalisation des bétons de l'infrastructure
- **Mi-mai 2023** : placement des portes amont et aval
- **Fin mai 2024** : mise sous eau
- **Entre mai et juin 2024** : démolition de la dernière partie des anciennes écluses
- **Début juillet 2024** : début de la navigation (phase probatoire – 100 cycles)
- **Fin de l'été 2024** : mise en service officielle



- ✓ Remplissage ou vidange du sas = 8,5 minutes
- ✓ Sassement par des **aqueducs de contournement des têtes et des vannes intégrées** de 4 mètres de diamètre
- ✓ Porte à **clapet** amont
- ✓ Porte **busquée** aval



## **2. Un nouveau poste de commande**

Ce nouveau poste a été construit entre les deux écluses.

2 éclusiers sont présents de manière continue en trois pauses du lundi 6h au samedi 19h30 et la journée du dimanche pour y assurer la navigation.

Mise en service : **8 novembre 2021**



Ces travaux ont par ailleurs amené de nombreux autres points positifs pour l'environnement, les cyclistes, les promeneurs et les utilisateurs de la nationale toute proche :

## **3. Déplacement et sécurisation de la N90, suite à l'élargissement des avant-ports**

Pour permettre l'accès et la manœuvre des bateaux de grand gabarit, les avant-ports ont dû être élargis, ce qui a nécessité de préalablement translater de **70 mètres** la route nationale vers le sud sur une longueur de plus de **1,2 km**.





La N90 a été **déplacée et sécurisée** entre le rond-point de Tihange et l'amont du village d'Ombret.

Des aménagements ont été concrétisés notamment pour inciter les usagers à réduire leur vitesse :

- en uniformisant la circulation à une voie dans chaque sens et bande d'arrêt d'urgence, avec une vitesse limitée à 70km/h ;
- en réalisant des tourne-à-gauche et des voies de lancement au niveau des voiries adjacentes et du site éclusier ;
- en construisant un nouveau rond-point à l'amont du village d'Ombret ;
- en réalisant une berme centrale entre ce nouveau rond-point et le site éclusier.

Ils ont également permis d'améliorer les liaisons cyclables (notamment en fermant la Grand Route au trafic routier et en la réservant aux cyclistes et aux piétons).

Les travaux ont débuté en août 2018 et ont été achevés en **juin 2022**.

#### **4. Berge amont reculée pour permettre le garage des bateaux et le passage du RAVeL**

Afin de permettre le garage des bateaux et le passage du RAVeL , la berge amont a été **reculée de 15 mètres**.





## **5. Une nouvelle passerelle cyclopiétonne**

Reliant les communes de Huy et d'Amay, une nouvelle passerelle cyclopiétonne a été réalisée et prolongée : elle surplombe le barrage, la nouvelle écluse, la passe à poissons et franchit la route nationale, offrant davantage de sécurité.

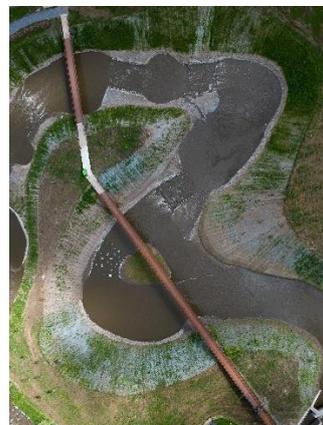


- ✓ En **acier corten**
- ✓ Longueur = **620 mètres**
- ✓ Accessible **fin juin 2024**

## **6. Une passe à poissons, rivière artificielle**

- ✓ Longueur = **700 mètres**

Véritable rivière artificielle, cette passe à poissons est la **plus longue** de Wallonie. Ce type de projet est **unique** sur la Meuse wallonne car l'espace nécessaire au développement d'une telle rivière est important.



Elle est composée de **diverses zones** (mouilles, radiers, frayères). Présentant différentes **profondeurs** (de 30 cm jusque 2 mètres), différentes **intensités de**



**courant** (zone calme, zone de débit rapide) et **différentes compositions** (empierrement, végétaux...), ces zones permettent d'offrir à différentes espèces des lieux **de repos, de reproduction et de remontée**.

Cette rivière est destinée aux **salmonidés** (rétablissement du cycle de vie du saumon atlantique), aux **anguilles** mais également aux autres **espèces du fleuve, grandes** (barbeau, chevaine, ...) et **petites** (le gardon ou la brème). Certaines zones constituent aussi des **milieux écologiques pour d'autres espèces** (libellules, batraciens, ...).



Un **abri à martins-pêcheurs** a été installé à l'aval en rive gauche et une **berge destinée aux hirondelles des rivages** est intégrée au sein de la rivière artificielle.

## **7. Aménagements de la rive gauche pour lui conférer un caractère plus naturel**

Les aménagements visent principalement à y reconstituer des **liens entre le milieu aquatique et la berge**.





La berge en béton a été étêtée jusqu'à la flottaison pour créer, au nord, des **zones de transition noyées** dans lesquelles la faune et la flore aquatiques peuvent se développer.

Les plantations ont été choisies pour une diversification des milieux.

Des **mares** sont également prévues pour favoriser le développement des crapauds calamites.

Par ailleurs, une **passerelle à anguilles** a été construite en **rive droite** afin d'augmenter la possibilité de remontée de cette espèce.



Enfin, on notera que le projet intègre également la **réduction des nuisances pour les chauves-souris** en limitant globalement l'éclairage du site et en augmentant la température de la lumière.

### **III. TRAVAUX : DEFIS TECHNIQUES ET ANECDOTES**

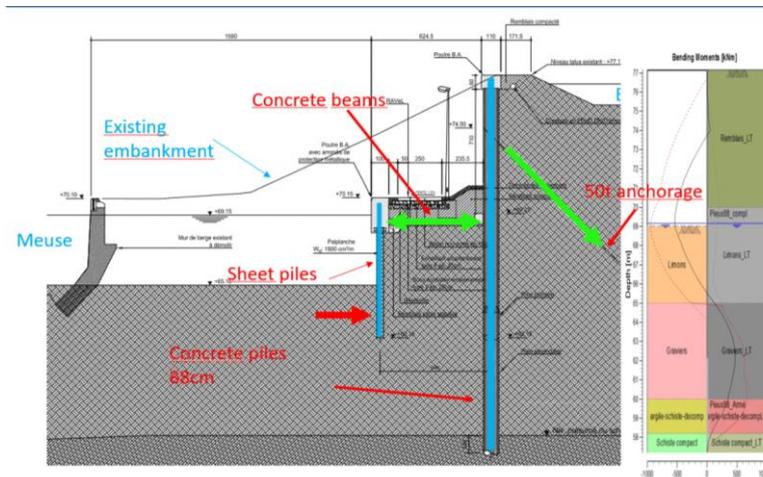
Lors de la première phase du chantier, la démolition de l'ancienne écluse et la construction de la nouvelle infrastructure de 4.500 tonnes nécessitaient une période de plus de deux ans. Elles chevauchaient nécessairement deux hivers, période pendant laquelle le risque de crue est le plus élevé et durant laquelle il est donc impératif d'éviter la présence d'obstacle à l'écoulement du fleuve. Or, la réalisation de cette écluse de 4.500 tonnes s'effectuait en partie du côté du fleuve et y nécessitait une emprise par la pose de palplanches afin de mener certaines opérations au sec. Un **phasage contraignant** a donc dû être mis en place pour libérer le fleuve l'hiver avec de nombreux déploiements et replis de batardeaux. De nombreux dispositifs de stabilisation provisoire des nouveaux ouvrages, partiellement construits pendant les étés, et des ouvrages existants, ont également été intégrés dans la conception du site.



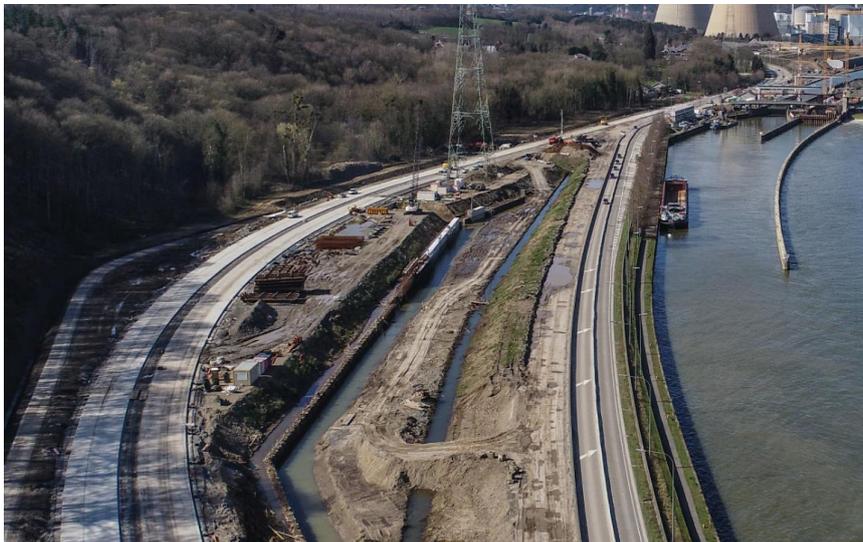
La nouvelle écluse de 4.500 tonnes a dû être construite sur une île entre le fleuve et une écluse maintenue en service. Cette spécificité a nécessité la construction d'un **pont provisoire** permettant l'accès à la zone de chantier.



Pour reculer la berge amont dans les terres d'une quinzaine de mètres, la présence d'ouvrages en crête de talus, 8 mètres au-dessus du niveau de la Meuse a nécessité la conception d'un **dispositif de soutènement très spécifique, à l'aide de palplanches, de pieux, de tirants précontraints en acier et de tirants passifs en béton armé**, le tout afin de permettre le garage des bateaux et le passage du RAVeL.



Pour reculer la berge aval vers la colline d'une septantaine de mètres, afin de permettre aux bateaux de sortir de la nouvelle grande écluse, des **pieux jointifs ont été forés sur un linéaire de plus de 1 km**. Pour stabiliser ces pieux, des tirants, chacun d'une capacité de 100 tonnes maintiennent l'extrémité supérieure du rideau pour **l'empêcher de s'incliner vers la Meuse**.



Les portes des écluses ont été acheminées par **voie fluviale** et manipulées pour certaines par une **grue sur ponton**. Elles ont été installées pour chaque écluse en un week-end, nécessitant une coupure de la navigation.

La passerelle cyclopiétonne a pour sa part été réalisée à hauteur du barrage par **ateliers fluviaux**.



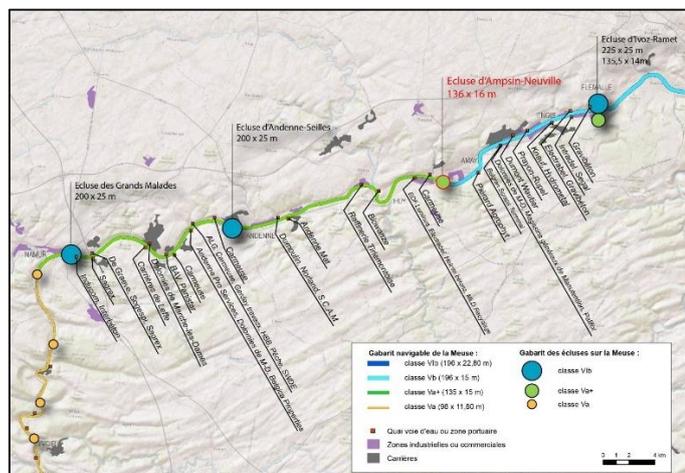
Enfin, la passe à poissons a nécessité **120.000m<sup>3</sup> de terrassements**. Des produits **issus du site** ont pu être réutilisés pour constituer le lit de la rivière.

Le chantier en quelques chiffres :

- **75.000m<sup>3</sup>** de béton
- + de **8.000 tonnes** d'acier
- **18 km** de pieux
- **3 km** de batardeaux provisoires
- **560.000m<sup>3</sup>** de remblai
- **750.000 m<sup>3</sup>** de déblai
- Au pic du chantier, mobilisation **par jour** d'une **centaine d'ouvriers** sur chantier et d'une **trentaine de membres** du personnel encadrant

#### IV. RETOMBÉES POSITIVES DU NOUVEAU SITE

- Une infrastructure **+ moderne + fiable** et de **+ grande capacité** ! Adaptée aux nouvelles générations de bateaux.
- AVANT 136X16m = 1 bassinée = 2.000 tonnes = **125 camions**  
APRES 225X25m = 1 bassinée = 9.000 tonnes = **560 camions**
- Gain d'emport en fonction du bateau utilisé = **jusqu'à 109%**
- Diminution moyenne du temps d'attente des bateliers = **30 minutes**
- Bénéfique pour l'activité des nombreuses **entreprises** reliées à la Meuse et situées à proximité





- Bénéfique pour l'attractivité du réseau navigable wallon et de ses ports, dont le port de Liège = 1<sup>er</sup> port intérieur belge et 3<sup>ème</sup> port intérieur européen.
- Bilan des gains socioéconomiques :
  - à l'échelle de la Wallonie = € 111 millions
  - à l'échelle européenne = € 454 millions
- Permet de délester les routes = meilleures sécurité et fluidité
  - = sur une année, le trafic actuel sur site en équivalent routier = 460.000 camions
  - = placés les uns derrière les autres, ils représentent une file de 7.500 kilomètres
- Avantages écologiques
  - = réduction actuelle de 25.000 tonnes de CO<sup>2</sup> /an
  - = Avec croissance de l'ouvrage => baisse supplémentaire de CO<sup>2</sup> de 5.500 tonnes/an
  - = Mesures prises aux alentours du site pour développer la faune et la flore

## V. ACTEURS ET BUDGET

La SOFICO est le maître d'ouvrage de ces travaux d'un budget d'environ €150 millions HTVA, qu'elle finance avec l'aide d'un prêt remboursable octroyé par la BEI (€60 millions), ainsi qu'un subside octroyé par la Commission européenne dans le cadre du programme CEF, Connecting Europe Facility (à concurrence de maximum 30% de l'investissement et plafonné à €50 millions).

Le SPW Mobilité et Infrastructures, maître d'œuvre des travaux, apporte son assistance technique à la SOFICO.

Les ouvrages ont été conçus par le bureau d'études GREISCH en association momentanée avec le bureau d'études TRACTEBEL ENGINEERING.

A été désigné comme adjudicataire de ce marché, la société momentanée DUCHENE-FRANKI.

C'est l'entreprise DUCHENE qui est en charge de l'exécution de la partie génie civil de ce chantier et l'entreprise BESIX UNITEC de l'électromécanique.

Enfin, le bureau de contrôle SECO accompagne ces travaux.



## **VI. SAMEDI 29 JUIN – JOURNÉE DECOUVERTE DESTINÉE AU GRAND PUBLIC**

Après des travaux d'une telle ampleur, la SOFICO tient à faire découvrir au grand public les réalisations effectuées. Une journée destinée au grand public a donc été organisée ce samedi 29 juin. Il est proposé, sur inscription, de participer à des visites guidées à pied ou en bateau. Cet événement a fait l'objet d'un vif engouement puisque 3 journées après l'ouverture des inscriptions, les presque 1.000 places disponibles étaient déjà retenues, clôturant les inscriptions.

## **VII. VIDEOS ET PHOTOS**

Photos - <https://sofico.org/galleries/category/site-eclusier-dampsin-neuville/>

Vidéos - <https://sofico.org/videos/category/site-eclusier-dampsin-neuville/>



Contact médias :

Héloïse WINANDY - Directrice Communications de la SOFICO - 0495 28 43 46 - [heloise.winandy@sofico.org](mailto:heloise.winandy@sofico.org)