

sont invités à aller se prononcer pour ou contre le pont du Lange Wapper, qui constitue un important volet du Masterplan qui doit assurer le désenclavement routier du principal pouton économique de la Flandre. L'objectif du Masterplan est de "bouclier" le Ring autour d'Anvers, principalement par le biais d'un tunnel sous l'Escaut et d'un viaduc surplombant une partie de la ville et du port.

Il s'agit du principal dossier de mobilité de ces dernières décennies pour la Flandre et aussi du projet le plus onéreux. Le problème est que le projet fait l'objet des critiques véhémentes de plusieurs groupes de pression et politiques locaux. Les groupes de pression sont parvenus à arracher un référendum sur la partie concernant la construction du pont. Cette consultation a elle aussi provoqué une vive polémique entre les partisans et les opposants du dossier. En raison de la complexité du dossier - qui aura un impact important sur la mobilité dans le port et dans la ville d'Anvers, mais aussi dans l'ensemble de la Flandre - les citoyens censés aller exprimer leur opinion ont été ensevelis sous une masse d'informations souvent très contradictoires.

A la veille du référendum, c'est donc le chaos qui règne, tant pour les citoyens que du côté des responsables politiques. Ce chaos jette également une ombre sur le résultat du référendum, dans la mesure où plus personne ne semble plus pouvoir dire dans quelle mesure il faudra tenir compte de son résultat.

■ Voir également page 2



Alain Leglay

L'opérateur de ce "company train" unique en Europe est Inter Ferry Boats. Lannutti a déjà une longue expérience dans la logistique du verre et dispose pour ce faire d'un parc de 300 semi-remorques Inloader qui sont équipées des systèmes "Hydro-push", "Air-push" et "Spin-push". Ces systèmes ont été spécialement conçus pour immobiliser les plaques, éviter toute rupture

Les semi-remorques de Lannutti sont aptes à la prise par pincés.

du chargement pendant l'expédition et donc tout dommage.

Lannutti s'est doté de ce matériel tout à fait spécialisé pour le transport combiné rail-route, parce qu'il est convaincu que le transport combiné rail-route permet non seulement de répondre aux exigences logistiques mais aussi de mieux respecter l'environnement.

Comme l'a déclaré Valter Lannutti, le CEO de la société italienne: "Nous optons pour le transport combiné

fret de retour, ce qui n'est pas facile étant donné la spécificité du matériel utilisé, avec les chevaux pour le transport de plaques de verre.

Il avait été envisagé de faire arriver le train à Prague, mais la qualité de la route entre la capitale et Teplice n'a pas permis de retenir cette solution, de sorte que c'est Dresde qui est devenu le terminus de ce nouveau "company train" depuis le Charleroi Trimodal Logistic Center.

■ www.interferryboats.be
 ■ www.lannutti.it

Les Pays-Bas vont réduire la capacité fluviale

La commission néerlandaise "Crisisberaad Binnenvaart" a élaboré un plan visant à désarmer 30% de la flotte dans le secteur des cargaisons sèches. La crise a en effet généré une forte surcapacité sur ce marché. Selon une étude, le rapport entre offre et demande ne se rétablira pas avant 2015.

Koen Heinen

La commission "Crisisberaad Binnenvaart" réunit les organisations fluviales CRBR et Kantoort Binnenvaart et d'autres représentants du secteur dans le but de chercher une issue à la crise. Elle part du principe que jusqu'à 30% de la flotte fluviale pour le transport de cargaisons sèches sera désarmée en 2010.

Le plan représente un coût maximal de 153 millions d'euros répartis sur cinq ans. Les ateliers de navires désarmés obtiendront en effet une indemnisation.

En raison de la crise, le secteur serait confronté à une réduction de

moitié de l'offre de cargaisons. Cette situation a engendré une forte surcapacité.

Crisisberaad Binnenvaart a chargé le bureau d'études NEA d'étudier l'ampleur de la surcapacité dans le secteur. Il ressort de cette étude que malgré le redressement du marché, le rapport entre offre et demande ne se rétablira pas avant 2015. Si des mesures d'accompagnement ne sont pas prises, cela causera de grandes difficultés au secteur fluvial néerlandais, précise NEA.

Le lay-up de bateaux s'effectuera via un "appel d'offres". Cela signifie que les bateaux qui souscrivent au prix le plus bas, seront désarmés les



Pour faire face à la crise, jusqu'à 30% de la flotte néerlandaise pour le transport de cargaisons sèches devraient être désarmés.

L'Etat se portera garant du système. Si ces conditions sont remplies, le règlement pourra entrer en vigueur au début de 2010. L'objectif est de convaincre d'autres pays à adhérer au plan.