

### Etape notable dans la mise à grand gabarit du site éclusier d'Ampsin-Neuville : L'écluse de taille moyenne entre en service

18 janvier 2022

Depuis ce 18 janvier, la toute nouvelle écluse de taille moyenne (225X12,5 mètres = capacité de 4.500 tonnes) construite sur le site éclusier d'Ampsin-Neuville, est officiellement ouverte à la navigation. La phase probatoire qui avait débuté le 8 novembre dernier est à présent achevée. Cette nouvelle infrastructure assure à présent le passage des bateaux, permettant de concentrer les travaux sur la réalisation de l'écluse voisine de grand gabarit (225X25mètres = capacité de 9.000 tonnes) qui constitue l'objectif final du chantier.



#### CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE

D'une dimension de **225X12,5 mètres** et d'une capacité de **4.500 tonnes**, elle permet, en une seule bassinée, de transporter l'équivalent de **225 camions de 20 tonnes**. Son franchissement s'effectue en une **vingtaine de minutes** (vidange ou remplissage du sas + fermeture et ouverture des portes).

Elle est dotée d'une porte à simple vantail à l'amont et d'une porte à simple vantail à l'aval.

Le remplissage et la vidange du sas est opéré par le biais de vanelles inscrites dans les portes.

Elle représente un volume de **34 000m<sup>3</sup>** de béton et plus de **4 144 tonnes** d'armatures.



Ampsin-Neuville est le **3<sup>e</sup> site éclusier de Wallonie** en termes de marchandises transportées. Grâce au maintien de la navigation pendant le chantier, en **2021**, **8,38 millions de tonnes de marchandises** ont transité par l'écluse d'Ampsin-Neuville.



### CALENDRIER DE REALISATION

- **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** : mise en service du nouveau poste de commande et début de la phase probatoire
- **18 janvier 2022** : mise en service officielle

## DEFIS TECHNIQUES

La démolition de l'ancienne écluse et la construction de la nouvelle 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.

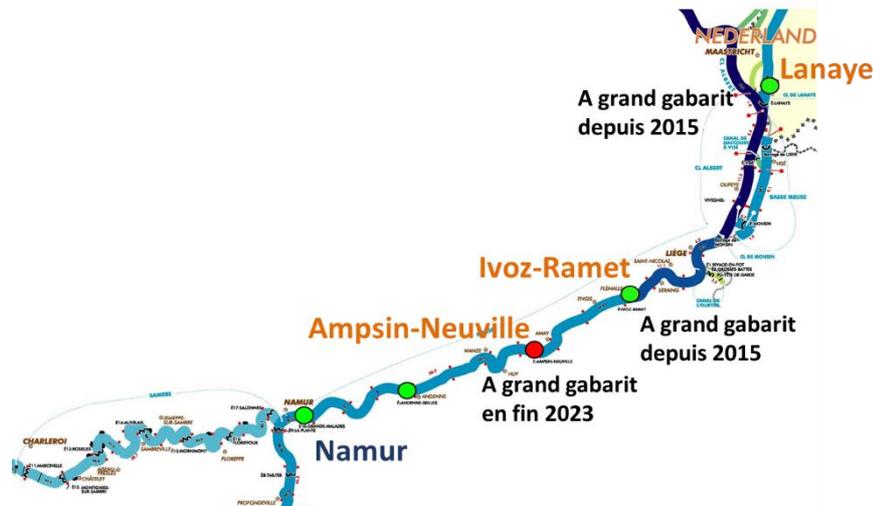


La nouvelle écluse a dû être construite sur une île entre le fleuve et une écluse maintenue en service. Cette spécificité a nécessité la construction d'un **pont provisoire** permettant l'accès à la zone de chantier.



## POUR RAPPEL

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 m = capacité de 2000 tonnes**) et une écluse de petit gabarit (**55 x 7,5 m = capacité de 600 tonnes**).

Ces deux écluses présentaient des dimensions inférieures à celles des sites amont et aval. Il était donc nécessaire de les remplacer par deux nouvelles écluses « grand gabarit » (225X12,5 mètres et 225X25 mètres) pour **réduire les temps d'attente des bateliers** et permettre le passage de **bateaux de plus grands gabarits**.



Les travaux, entamés à l'été 2018, se déroulent en deux phases de façon à garantir le passage des bateaux :

- **Remplacement de l'écluse 55 x 7,5 m par une écluse de 225 x 12,5m (capacité de 4.500 tonnes = 225 camions de 20 tonnes).**  
C'est la phase qui s'achève actuellement.
- **Remplacement de l'écluse 136 x 16 m par une écluse de 225 x 25 m (= capacité de 9.000 tonnes = 450 camions de 20 tonnes).**  
Elle constitue l'objectif final des travaux. Sa mise en service est programmée pour la fin de l'année 2023. Il restera alors quelques travaux de parachèvement électromécaniques à réaliser au début de l'année 2024.



Ces travaux permettront également à terme d'enrichir le cadre de vie des usagers, cyclistes, et promeneurs :

- **La N90 sera sécurisée et son tracé modifié pour permettre la mise à grand gabarit du site.** Une première moitié de la nouvelle voirie a été mise en service à la mi-juin 2020. La fin des travaux est prévue pour le printemps 2022 ;
- **La passerelle surplombant le barrage et la nouvelle écluse, reliant les communes d'Amay et de Huy,** est remplacée depuis septembre 2021. Elle sera allongée pour franchir la future grande écluse, la route nationale et la future passe à poissons en rive gauche et sera munie de rampes d'accès qui rejoindront les pistes cyclables existantes. La fin des travaux est prévue au deuxième trimestre 2023 ;
- **La rive gauche, en aval du site, sera aménagée** pour lui conférer un caractère plus naturel;

- **Une nouvelle passe à poissons**, véritable rivière artificielle, permettra aux diverses espèces de franchir le barrage et à certaines d'entre elles de disposer de zones de reproduction (une partie des terrassements ont été effectués, le ponceau de franchissement a été construit, l'ouvrage sera achevé au deuxième semestre 2023).



\*\*\*\*

La **SOFICO** est le maître d'ouvrage de ces travaux d'un budget global d'environ **€138 millions HTVA**, qu'elle finance avec l'aide d'un prêt remboursable octroyé par la **BEI** (à concurrence au maximum de la moitié de l'investissement et plafonné à **€88 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**.

Enfin, c'est l'entreprise **DUCHENE** qui est en charge de l'exécution de la partie génie civil de ce chantier et l'entreprise **AGIDENS** de l'électromécanique.

\*\*\*\*

La **SOFICO** se réjouit de cette étape importante dans la réalisation de ce chantier qui concourra au **développement du transport de marchandises par voie d'eau, donc de l'économie et qui favorisera également le report modal, synonyme de diminution de la congestion routière**.

Lien pour télécharger les photos et vidéos de l'écluse moyenne et du chantier : <https://we.tl/t-EDZ1qj6hgs>

Contact : Héroïse WINANDY | Porte-parole de la SOFICO | +32 495 28 43 46 | +32 42 31 67 39 | [heloise.winandy@sofico.org](mailto:heloise.winandy@sofico.org)

Rejoignez-nous !    



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion  
en Europe de l'Union européenne



Banque  
européenne  
d'investissement

*La banque de l'UE* 