



**Port Autonome
de Charleroi**



***Rapport
d'activités***

2025



Table des matières

1.	Éditorial	1
2.	Le Port Autonome de Charleroi	2
2.1.	Le Cadre légal	
2.2.	Les missions	
2.3.	Les moyens	
2.4.	Le Conseil d'administration	
3.	Présentation du domaine portuaire	4
4.	Bilan opérationnel	7
5.	Les réalisations en 2025	14
6.	Les projets futurs	15
6.1.	Extension de la plateforme multimodale	
6.2.	Zone portuaire de la Praye-Sud	
6.3.	Projet EcoLogiX	



1.

Éditorial

L'année 2025 s'est inscrite dans un contexte économique et géopolitique plus difficile pour certains secteurs industriels, avec un impact sur les flux de marchandises.

Le Port Autonome de Charleroi n'a pas échappé à cette tendance qui s'est observée sur une grande partie des zones portuaires wallonnes. Pour l'ensemble des sites placés sous sa gestion, le volume global des activités est ainsi passé de 4.470.445 en 2024 à 4.287.069 tonnes transportées et transbordées en 2025.

Malgré ce léger recul, les fondamentaux du Port demeurent solides. Le Port Autonome de Charleroi a continué à offrir

aux entreprises des solutions adaptées à leurs besoins en s'appuyant sur la complémentarité de la voie d'eau, du rail et de la route, un atout essentiel pour accompagner l'activité économique du territoire.

Derrière les chiffres globaux se dessinent en effet des réalités variées selon les zones portuaires. Plusieurs sites ont ainsi enregistré une progression de leurs activités, notamment à Couillet, Dampremy et sur la plateforme multimodale, tandis que d'autres ont évolué dans un contexte plus complexe. La zone de Farciennes a, pour sa part, maintenu un niveau d'activité stable. Ces résultats témoignent de la diversité des activités présentes sur le domaine portuaire et de la capacité du Port à s'appuyer sur plusieurs pôles de développement.

Le transport routier a, quant à lui, continué à jouer un rôle essentiel dans la chaîne logistique portuaire, avec une progression de 4 % des volumes transportés par camion sur le territoire du Port Autonome de Charleroi. Cette évolution illustre, là aussi, la combinaison efficace des différents modes de transport et la capacité du Port à répondre aux besoins variés des entreprises qui y sont implantées.

Au-delà de ces résultats, l'année 2025 a également été marquée par la poursuite des projets destinés à renforcer l'attractivité du domaine portuaire et à préparer son développement futur. Les investissements engagés et les réflexions menées autour de nouvelles opportunités d'aménagement témoignent de notre volonté de continuer à créer les conditions favorables à l'activité économique, à l'emploi et à une logistique plus durable.

Ce rapport d'activité retrace les principales réalisations de l'année 2025, les résultats obtenus ainsi que les perspectives qui guideront notre action dans les années à venir. Il illustre l'engagement constant de nos équipes, de nos partenaires institutionnels et des entreprises présentes sur le domaine portuaire pour faire du Port Autonome de Charleroi un outil au service du développement de Charleroi Métropole et de la Wallonie.

Qu'ils en soient tous sincèrement remerciés.



Olivier Dandois

Président du Conseil d'administration



Le Port Autonome de Charleroi

2.1. Le Cadre légal

Créé par la loi du 12 février 1971, le Port Autonome de Charleroi (PAC) est une unité d'administration publique (UAP) réunissant la Région wallonne, l'Intercommunale IGRETEC, la Province de Hainaut et la Ville de Charleroi.

2.2. Les missions

Le Port Autonome de Charleroi a pour mission de contribuer au développement des activités économiques en lien avec la voie d'eau, et, par voie de conséquence, à la création d'emplois qui en résulte.

À ce titre, il est chargé de l'aménagement, de l'équipement, de la gestion et de l'exploitation des terrains mis à sa disposition par la Région wallonne.

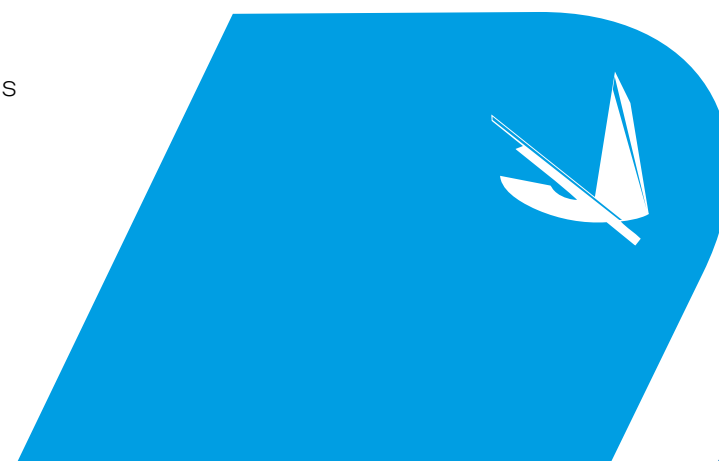
Son action vise à promouvoir l'intermodalité et la multimodalité, en valorisant de manière optimale l'ensemble des sites portuaires, principalement situés le long de la voie d'eau, dont les terrains sont concédés à des entreprises

2.3. Les moyens

Pour l'accomplissement de ses missions, le Port Autonome de Charleroi peut s'appuyer sur l'expertise technique du Service public de Wallonie (SPW) et bénéficie de diverses sources de financement, notamment les droits et redevances acquittés par les usagers ainsi que les subventions octroyées par les pouvoirs publics.

2.4. Le Conseil d'administration

Le Port Autonome de Charleroi est administré par un Conseil d'administration composé de 15 membres disposant d'une voix délibérative. La répartition des mandats est la suivante : Région wallonne (5 mandats), Intercommunale IGRETEC (8 mandats), Province de Hainaut (1 mandat) et Ville de Charleroi (1 mandat).



Le Conseil accueille également deux commissaires du Gouvernement wallon ainsi qu'un expert représentant le Service public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures (Direction des voies hydrauliques de Charleroi).

Le Conseil d'administration exerce des compétences étendues : il statue sur toutes les questions relatives aux infrastructures portuaires, à leur équipement et à leur exploitation. Il est habilité à accorder des concessions et autorisations, ainsi qu'à procéder à l'acquisition, la cession, la location ou la mise en location de biens meubles et immeubles.

En substance, il définit, supervise et soutient la stratégie de développement du Port Autonome, tout en veillant à sa pérennité et à son bon fonctionnement.

Le tableau ci-dessous reprend la composition du Conseil d'administration et les différentes modifications à la date du 31/12/2025 :

	EFFECTIFS	SUPPLÉANTS
Représentant de la Région Wallonne	Président : O. DANDOIS (Désignation au 12/06/25)	M. KOM (Désignation au 12/06/25)
Représentante de l'IGRETEC	Vice-Présidente : N. CZERNIATYNSKI	N. COQUEREAU
Représentants de la Région Wallonne	S. VAN YPERZEELE	A-S. BOUVY (Désignation au 12/06/25)
	S. SOZII (Désignation au 12/06/25)	
	F. ETEVE (Désignation au 12/06/25)	C. CANET (Désignation au 12/06/25)
	F. CAUCHIE (Désignation au 12/06/25)	H. MARTINI (Désignation au 12/06/25)
Représentants de l'IGRETEC	J-F. BOLEN	Ch. MESSE
	S. DALLENOGARE	Y. BERNIS
	J. FANUEL	H. BAYET
	C. FASANO	
	O. LIENARD	X. BERTO
	D. DROUSIE	B. DUBOIS
	M. GRETZER	R. WATHY
Représentants de la Province du Hainaut	H. IMANE (Désignation le 25/11/25)	S. SALMON (Désignation le 25/11/25)
Représentants de la Ville de Charleroi	J-P. MARCELLE (Désignation le 19/05/25)	D. DUJEU (Désignation de M. DERIDDER le 19/05/2025 puis rectification de la ville pour désignation au 01/09/25)
Commissaires du Gouvernement Wallon	B. BUYLE	
	S. LANNOY (Remplacement de M. A Vijgen depuis le 13/05/25)	
Expert	P. COUPIENNE	

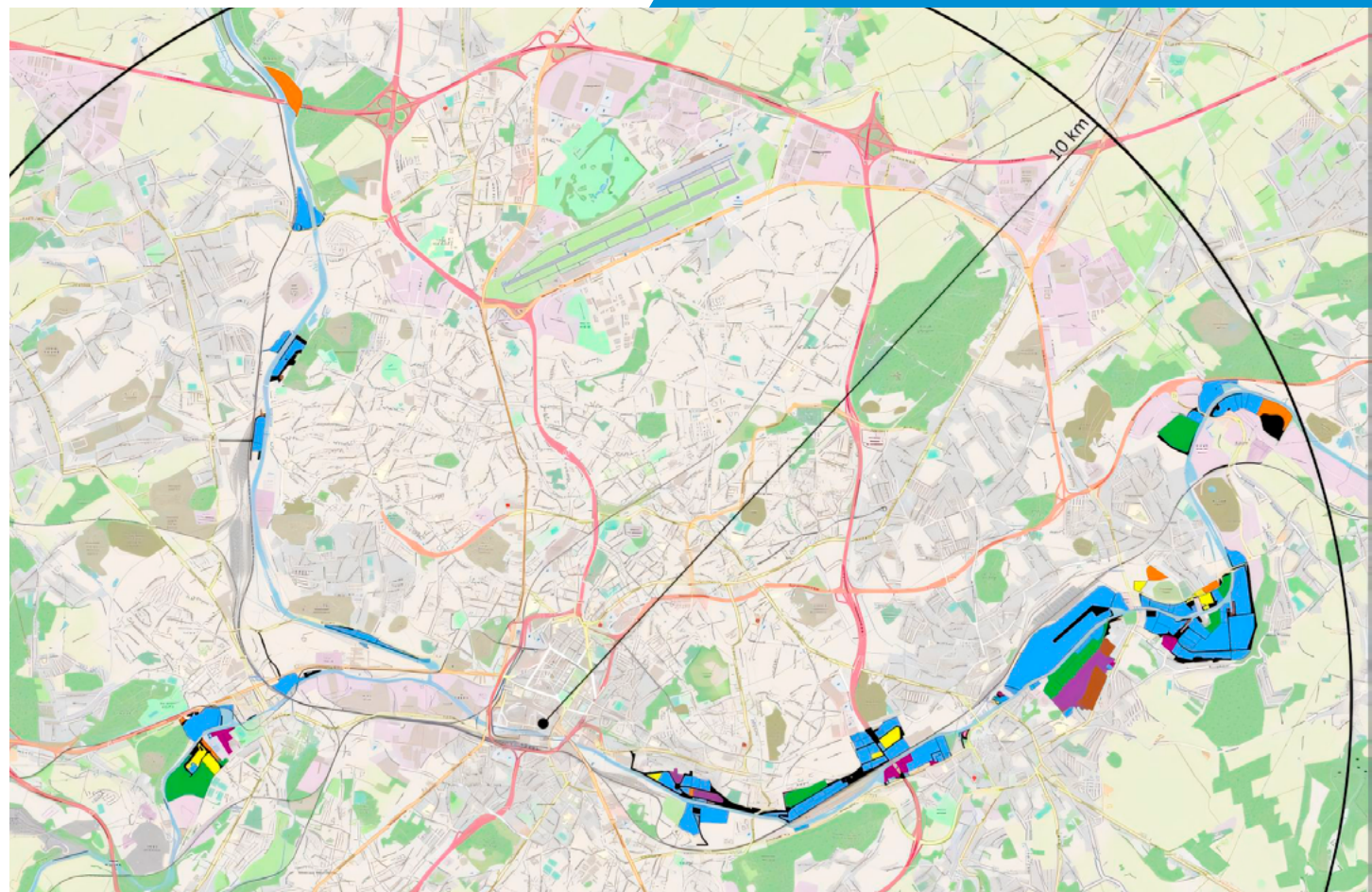


Présentation du domaine portuaire

Le domaine du Port Autonome de Charleroi est d'une superficie utile de 375 ha, provenant majoritairement de la reconversion d'anciennes friches industrielles. Les ter-

rains sont principalement situés le long de la Sambre et du Canal Bruxelles Charleroi et accueille près d'une centaine d'entreprises (fig. 1).

Fig. 1 - Carte de localisation des sites portuaires



Au sein de ces zones d'activités, le Port Autonome de Charleroi dispose d'infrastructures logistiques stratégiques, parmi lesquelles :

- » plateforme multimodale équipée d'un portique trimodal (rail / route / voie d'eau) et d'un portique bimodal (rail / route) ;
- » 8,3 kilomètres de quais ;
- » trois darses ;
- » trois connexions au réseau ferroviaire national ;
- » un quai de type Roll-on/Roll-off ;
- » un ducs-d'Albe.

Localisations	Voie d'eau	Longueur (m)	
Luttre	Canal rive G	200	Quai public
Courcelles	Canal rive G	315	
Roux Nord Rive Droite	Canal rive D	162	
Roux Sud	Canal rive D	172	
Dampremy 1	Canal rive G	1315	
Dampremy 2	Canal rive D	95	
Landelies 1	Sambre rive G	365	
Landelies 2	Sambre rive G	96	
AMS Nord	Sambre rive G	180	
AMS Sud	Sambre rive D	200	Quai public (112m)
Gué Gobeau	Sambre rive D	285	
Marchienne-au-Pont	Sambre rive G	198	Quai public
Quai des Russes	Sambre rive G	90	
Lumat	Sambre rive G	230	Quai public (100m)
exTRB	Sambre rive D	230	
Multimodal	Sambre rive G	85	Il convient de le faire passer à 115m
Couillet	Sambre rive D	100	
Boubier Bassin de virement	Sambre rive D	90	



Localisations	Voie d'eau	Longueur (m)	
Boubier 1	Sambre rive D	105	
Boubier 2	Sambre rive D	260	
Châtelet Ring	Sambre rive D	85	Quai public
Praye nord	Sambre rive G	175,5	
Praye Nord Darse et bassin	Sambre rive D	220	
Praye Sud	Sambre rive D	200	Quai public (120m)
Plan incliné de Pont-de-Loup	Sambre rive D	110	
Pont-de-Loup	Sambre rive D	110	
Ro-Ro haut	Sambre rive D	145	Quai public
Ro-Ro bas	Sambre rive D	200	
Grand Ban	Sambre rive G	80	Quai public
Dria haut	Sambre rive D	120	
Dria bas	Sambre rive D	250	Quai public (135m)
Roselies	Sambre rive D	250	
Bonne Espérance	Sambre rive D	462	
Petit Try Bassin de virement	Sambre rive G	95	
Tubize	Canal rive G		
Longueur totale :		8.340,5	



Bilan opérationnel

En 2025, 4.287.069 tonnes de marchandises (déclarations des concessionnaires) ont été manipulées — transportées et transbordées — sur l'ensemble des sites placés sous la gestion du Port Autonome de Charleroi.

Le graphique ci-contre (fig.2) illustre la répartition, en pourcentage, des marchandises transitants sur le domaine portuaire en 2025, selon le mode de transport utilisé : bateau, camion et train.

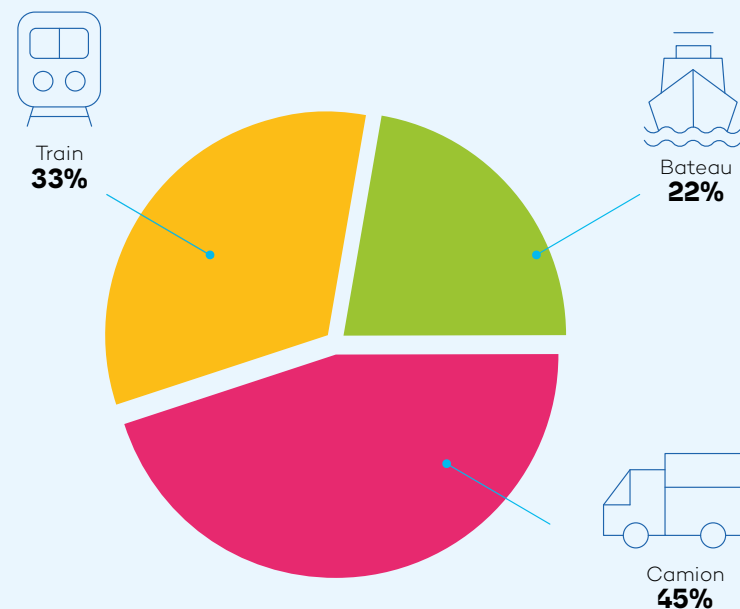
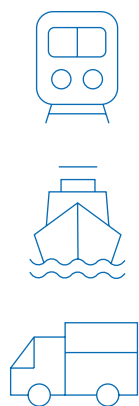


Fig. 2 - Répartition du tonnage total par mode de transport



La répartition du tonnage total par mode de transport met en évidence une prédominance du transport routier, qui représente 45 % des volumes, soit 1.915.904 tonnes. Le transport ferroviaire constitue le deuxième mode avec 33 % (1.412.308 tonnes), tandis que le transport fluvial atteint 22 %, correspondant à 958.857 tonnes.

Cette répartition traduit une utilisation diversifiée des modes de transport, avec une part combinée du rail et du fluvial représentant 55 % des volumes totaux. Elle souligne toutefois la place encore prépondérante du transport routier, tout en mettant en évidence le rôle significatif des modes alternatifs dans la chaîne logistique portuaire.

Si l'on se réfère aux parts modales observées en Wallonie pour le transport de marchandises (exprimées en tonne kilomètre, données 2025 du SPW MI), les performances du Port autonome de Charleroi (PAC) malgré la baisse des

tonnes transportées apparaissent nettement supérieures à la moyenne régionale :

- › **transport ferroviaire** : 33 % au PAC, contre une moyenne wallonne comprise entre 10 et 15 % ;
- › **transport fluvial** : 22 % au PAC, contre une moyenne wallonne estimée entre 10 et 15 % ;
- › **transport routier** : 45 % au PAC, contre une moyenne wallonne estimée entre 70 à 80 %.



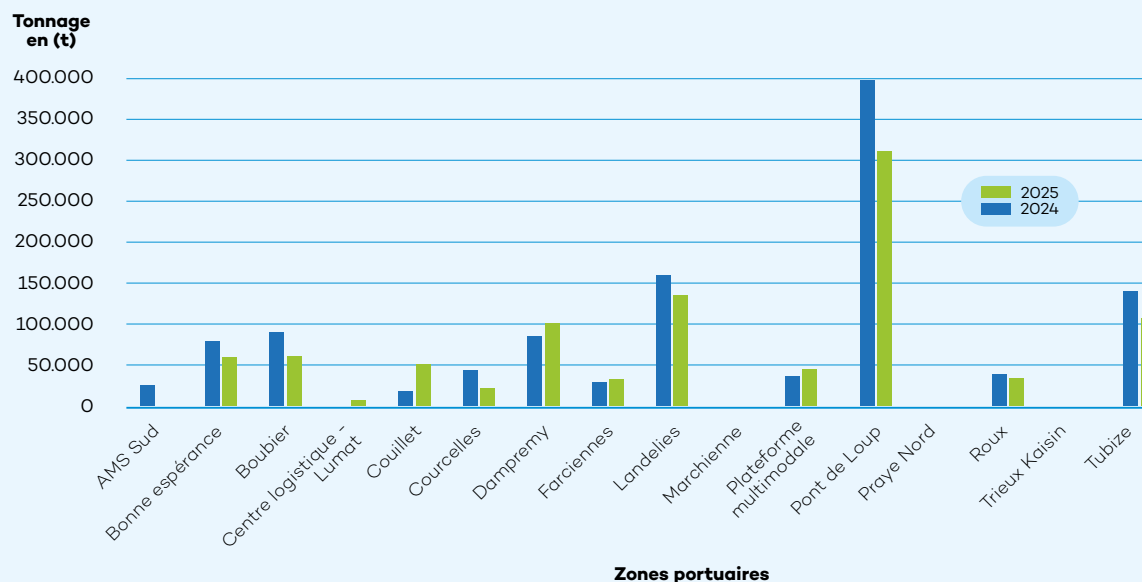


Fig. 3 - Comparaison des marchandises transportées par bateau entre 2024 et 2025

Les graphiques ci-après présentent la comparaison et la répartition du tonnage total de marchandises entre 2024 et 2025, selon les modes de transport utilisés (bateau, camion, train) par zones portuaires.

Ils permettent de visualiser les évolutions et les écarts observés entre ces

deux années, tant en termes de volumes que de répartition modale.

Le graphique ci-dessus (fig. 3) met en évidence une légère baisse du transport par bateau entre 2024 et 2025 sur la majorité des zones portuaires.

On note néanmoins une hausse sur la

zone portuaire de Couillet, Dampremy et sur la plateforme multimodale, et une stabilisation sur la zone de Farciennes.

La Zone Pont de Loup montre une nette diminution du tonnage transporté. La diminution est principalement due à la conjoncture actuelle dans la sidérurgie et l'industrie automobile.

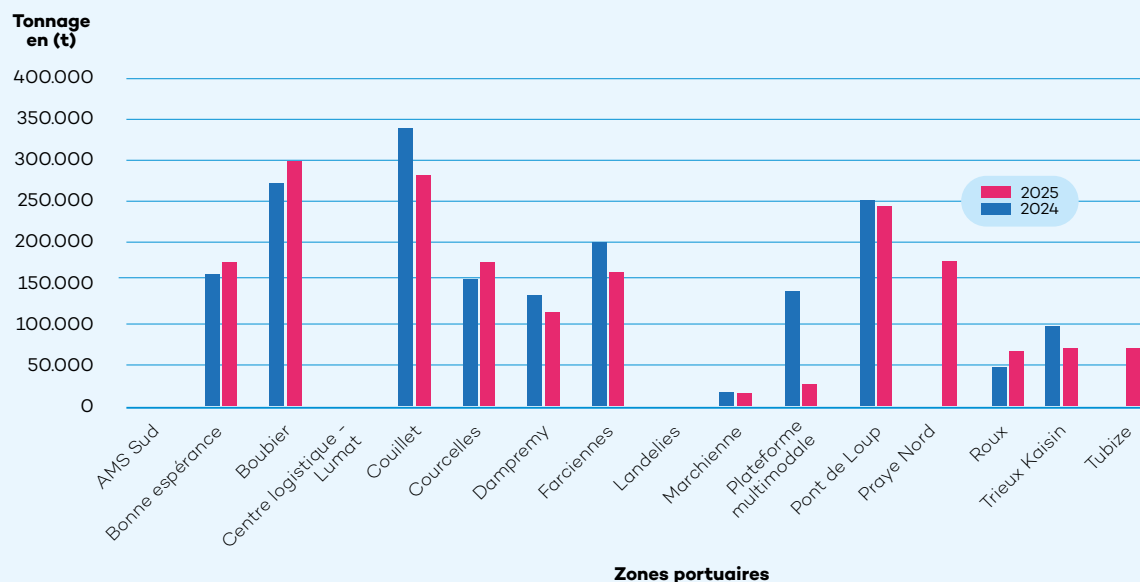


Fig. 4 - Comparaison des marchandises transportées par camion entre 2024 et 2025

Le schéma ci-dessus (fig. 4) indique que le recours au transport routier reste prévalent dans la plupart des régions portuaires, bien qu'une légère progression soit observée entre 2024 et 2025. En général, le transport routier maintient sa stabilité, avec des fluctuations selon les régions.

- une hausse du tonnage est visible dans plusieurs zones : Boubier ; Courcelles, Roux et de Bonne espérance. Et on note l'émergence de ce moyen de transport dans les zones de Praye nord et Tubize ;
- des diminutions sont constatées à : Couillet ; Dampremy, Farciennes, Trieu Kaisin, avec la plus significative sur la Plateforme multimodale ;

- un maintien stable du tonnage est observé à : Pont de Loup et Marchienne.

En 2025, le transport routier continue à jouer un rôle crucial dans la logistique portuaire, bien qu'il montre une croissance de 4% sur le territoire du PAC.

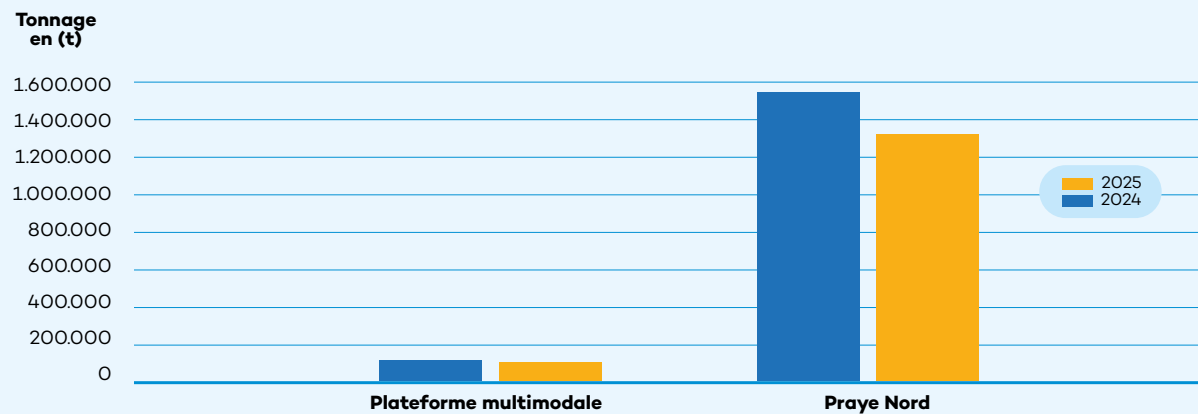


Fig. 5 - Comparaison des marchandises transportées par train entre 2024 et 2025

Le diagramme ci-dessus (fig. 5) représente le transport ferroviaire. Sur les deux zones du PAC dotées de voies ferrées, La Praye Nord se démarque comme la plus dynamique, bien qu'elle connaisse une diminution en 2025. De son côté, la Plateforme Multimodale conserve sa stabilité.





Le graphique ci-dessous (fig. 6) montre une synthèse comparative des résultats du PAC, il s'agit de la répartition du tonnage total de marchandises transportées en 2024 et en 2025, selon le mode de transport : bateau, camion et train.

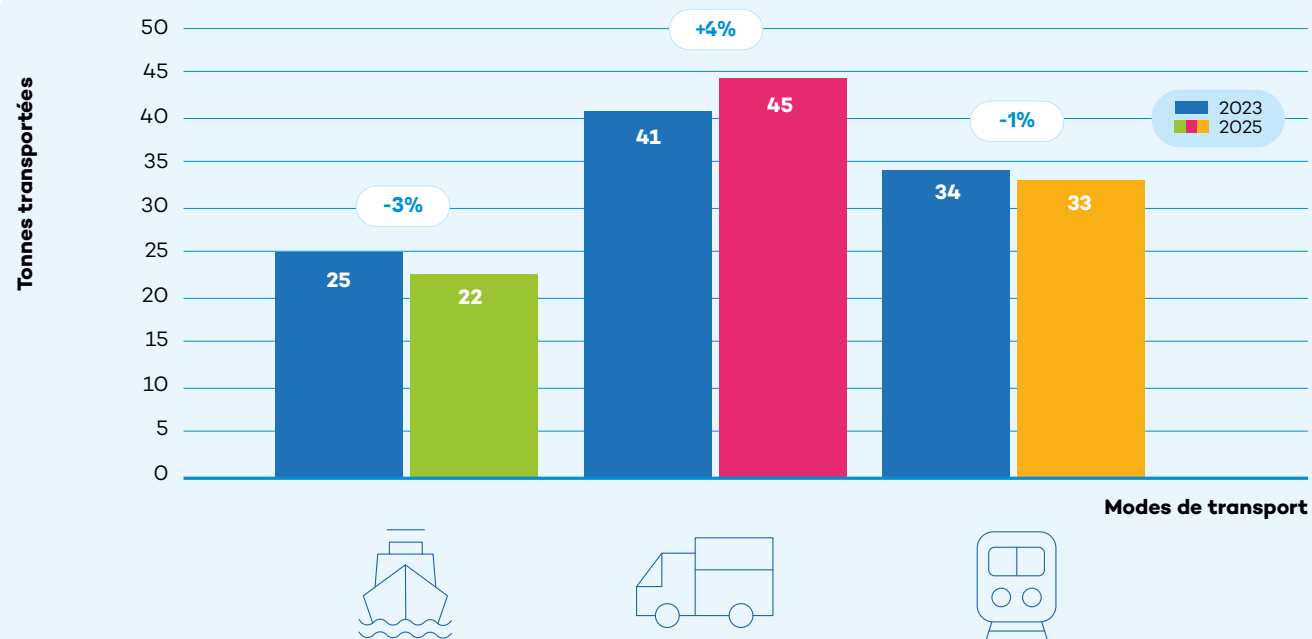
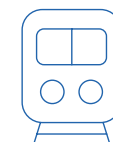
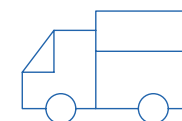
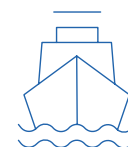


Fig. 6 - Comparaison du tonnage total par mode de transport entre 2024 et 2025

Pour conclure, l'étude comparative des flux de marchandises révèle une diminution générale de 4 % du poids total, qui passe de 4470445 à 4287069 tonnes. Cette diminution est le reflet du contexte général constaté en Wallonie, comme le souligne son rapport de 2025.

Les résultats du PAC révèlent des dynamiques distinctes en fonction des moyens de transport.

En dépit de ce petit recul, le réseau portuaire montre une tendance encourageante vers la décarbonisation, illustrée par le transfert modal qui se traduit par une réduction du nombre de camions sur les routes.





5.

Les réalisations en 2025

En 2025, l'essentiel des travaux a été dédié à l'entretien et à la réhabilitation des zones et infrastructures portuaires, ainsi qu'à la restauration du pont de Praye-Sud.

Le chantier destiné à la restauration du pont desservant la région portuaire de la Praye-Sud a été lancé en 2025. L'objectif

des travaux est de faciliter, à long terme, l'établissement de nouvelles activités économiques dans cette zone.

Cette réhabilitation du pont s'ajoute aux travaux de restauration du Pont adjacent, qui appartient au SPW MI et domine la darse de la Praye-Nord.



Les projets futurs

6.1. Extension de la plateforme multimodale

Dans le cadre de la redéfinition de sa stratégie foncière, le Port Autonome de Charleroi a fait élaborer, en 2020, un Masterplan Charleroi Sambre Est, couvrant une superficie de 183 hectares. Dans ce cadre un budget SOWAFINAL III a été attribué au PAC.

L'un des axes majeurs identifiés dans ce Masterplan concerne l'extension de la plateforme multimodale (route – rail – voie d'eau) située à Montignies-sur-Sambre, un site stratégique où le PAC dispose déjà de deux portiques, l'un bimodal, l'autre trimodal.

Ce projet de développement s'articule autour de trois composantes principales :

- › l'allongement du quai, dont la longueur passerait de 85 mètres à 115 mètres, afin de permettre l'accostage de péniches de 110 mètres ;
- › l'extension du chemin de roulement du portique ;
- › l'agrandissement de la dalle permettant

une augmentation de la surface dédiée au stockage à proximité directe du portique.

Le Port Autonome de Charleroi entend s'inscrire pleinement dans l'orientation stratégique « *Ambition n°15: Favoriser le report modal de la route vers le fluvial et le rail* » du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole (PMCM), adopté par le Gouvernement wallon en date du 22 mai 2024. Cette orientation vise à dynamiser le report modal, en répondant aux besoins logistiques des filières économiques.

Le PMCM ambitionne d'élargir l'accessibilité de la plateforme trimodale de Charleroi-Châtelet à l'ensemble des flux logistiques pertinents du territoire. Il s'agit de faciliter et d'optimiser l'acheminement des marchandises en amont et en aval des modes fluvial et ferroviaire.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PMCM, plusieurs actions prioritaires sont identifiées :

- ▶ La réactualisation du Masterplan Sambre-Est ;
- ▶ La poursuite de la mise à gabarit du quai et des infrastructures ferroviaires ;
- ▶ L'amélioration de la connectivité des agglomérations riveraines à la plateforme multimodale ;
- ▶ L'accessibilité au R3 et à la N5 ;
- ▶ Avec l'aide du SPW route, la consolidation du pont de Montignies-surSambre, afin de permettre le passage nocturne des convois exceptionnels vers et depuis la plateforme trimodale - une condition essentielle pour répondre aux besoins des grandes industries du bassin.

6.2. Zone portuaire de la Praye-Sud

Parallèlement, le Port Autonome de Charleroi a initié, sur le site de la Praye sud, une procédure de révision du plan de secteur (Art. D.II.48 du CoDT). Cette démarche vise à requalifier une partie de la zone d'activité économique industrielle en zone d'activité économique mixte ainsi qu'en zone d'espaces verts.

Sur les 51 hectares actuellement classés en zone industrielle, environ 11 hectares seraient concernés par cette reconversion : quelques 10,5 hectares seraient dédiés à une zone d'activité économique mixte, tandis qu'environ 0,5 hectare serait reclassé en zone d'espaces verts.

Cette initiative s'inscrit dans une volonté d'aménagement durable du site, compatible avec son environnement immédiat, tout en élargissant et diversifiant l'offre foncière mise à disposition des opérateurs économiques.





6.3. *Projet EcoLogiX*

Le projet EcoLogiX s'inscrit dans le programme Interreg VI France–Wallonie–Vlaanderen (2026–2028) et vise à favoriser le report modal vers des modes de transport plus durables (rail et voie d'eau), en améliorant la planification et la gestion des flux logistiques transfrontaliers entre

la Wallonie et les Hauts-de-France.

Doté d'un budget global de 3,95 M€ (co-financé à 60 % par le FEDER), le projet repose sur un partenariat transfrontalier associant acteurs publics, académiques et opérateurs logistiques.

Les principaux résultats attendus sont :

- › le développement d'un outil numérique d'aide à la décision intégrant des données logistiques en temps réel ;
- › l'élaboration de recommandations opérationnelles visant à lever les freins au report modal ;
- › la mise en place d'une dynamique de concertation entre acteurs publics et privés du secteur.

En tant que partenaire associé, le Port Autonome contribue, aux côtés d'IGRE-TEC, à la collecte de données, à la conception de l'outil et à l'animation du réseau d'acteurs. Il participe également à l'élaboration et à la diffusion des recommandations, notamment via le pilotage du module dédié à la capitalisation et à la dissémination des résultats.



Crédit photos : @EchoEcho
© Port Autonome de Charleroi 2026