**Le canal Albert, de l’hydrostrade au service de l’industrie au corridor multimodal**

Jacques Charlier Pr. Em. UCLouvain (Louvain-la-Neuve)

Sans atteindre le relief considérable observé aux Pays-Bas, la navigation fluviale joue un rôle important en Belgique, en particulier dans la moitié septentrionale du pays où le relief n’est pas un obstacle. La principale voie d’eau intérieure du pays est le canal Albert, inauguré en 1939 pour relier le port d’Anvers au puissant bassin industriel liégeois. Après la 2ème Guerre Mondiale, cette vocation a été confirmée et amplifiée en lien avec le développement industriel de la Campine, qui n’était au départ qu’un espace de transit. La désindustrialisation récente a eu un effet négatif sur les trafics lourds associés aux industries riveraines et du bassin liégeois, mais le développement significatif de la conteneurisation fluviale est venu partiellement compenser leur baisse de régime. Sur les 130 km de la voie d’eau artificielle unissant Anvers et Liège, on trouve désormais trois terminaux aux fonctions complémentaires, près des deux extrémités de l’hydrostrade à Meerhout et Cheratte (Trilgiport), ainsi que vers son milieu à Genk. Disposés en grappe sur l’axe, ils desservent des marchés différents et ont pour point commun d’être associés à une composante logistique émergente. La complexité du paysage institutionnel belge fait cependant que la gouvernance de ce corridor est éclatée. Par ailleurs, le système n’est pas fermé et ne fonctionne pas qu’au bénéfice du port d’Anvers, car l’ombre du géant rotterdamois est également présente.