

An aerial photograph of a canal lock system. A large barge with a white hull and a deck covered in colorful shipping containers (red, blue, pink, orange) is positioned in the lock. The lock is flanked by concrete walls with a series of steps leading up to a stone bridge with two large arches. The surrounding area is lush with green trees and a paved walkway. In the background, a highway with a few cars is visible.

seine escaut

1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2023

GEIE
Seine-Escaut

L'ESSENTIEL DU PROJET

Seine-Escaut : le 1^{er} réseau européen de transport fluvial à grand gabarit

Issu d'une démarche de coopération européenne inédite, le réseau Seine-Escaut permettra de relier le bassin de la Seine en France à celui de l'Escaut en Belgique, grâce à la construction d'une nouvelle liaison fluviale, le Canal Seine-Nord Europe, ainsi qu'à la modernisation et à la régénération de canaux existants. Favorisant l'intermodalité et l'innovation, sa mise en service complète est prévue pour 2030.

Le réseau viendra alors renforcer l'offre de transport européenne de ses 1100 km de voies navigables, adaptées aux bateaux à grand gabarit. Moderne et performant, Seine-Escaut répond aux grands enjeux européens aussi bien que locaux : il encourage un transport décarboné adapté aux besoins économiques et commerciaux à venir et améliore la continuité territoriale d'un secteur comptant plus de 40 millions d'habitants.

Issu d'une collaboration franco-belge, le futur réseau Seine-Escaut est un projet partenarial, cofinancé par la Commission européenne, la République française, l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France), les agences de l'eau, 4 régions françaises (Grand Est, Hauts-de-France, Île-de-France, Normandie) et 2 régions belges (Flandre et Wallonie), les départements ainsi que les intercommunalités. Sa coordination opérationnelle est assurée par le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut, qui réunit 4 partenaires :



1100 km
DE VOIES NAVIGABLES à grand gabarit

2
PAYS TRAVERSÉS la France et la Belgique



— Modernisation Seine-Escaut
— Canal Seine-Nord Europe

5
PORTS MARITIMES
60 ports intérieurs et
90 ports de plaisance connectés

175 000 EMPLOIS directs/indirects créés
360 VILLES ET COMMUNES à proximité du réseau
+25% DE TRAFIC, dès 2035

1700 HA D'AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX
150 MT DE MARCHANDISES transportées estimées à horizon 2035

SOMMAIRE

ÉDITORIAL D'OLIVIER MATRAT p. 5

RENCONTRE AVEC DOMINIQUE RIQUET p. 6

CHAPITRE 1 :
LA NOUVELLE OFFRE DE SERVICES SE DESSINE p. 8

Avec Seine-Escaut, le fluvial monte en puissance p. 9

Avec Seine-Escaut, le fluvial gagne en compétitivité p. 11

Avec Seine-Escaut, le fluvial innove p. 12

Avec Seine-Escaut, le fluvial fait partie intégrante de la ville p. 14

Avec Seine-Escaut, le fluvial préserve le patrimoine naturel p. 15

Carte d'avancement du réseau Seine-Escaut p. 17

CHAPITRE 2 :
LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU SE POURSUIT p. 18

Le point sur le déploiement de Seine-Escaut en Wallonie p. 19

Le point sur le déploiement de Seine-Escaut en Flandre p. 20

Le point sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe p. 21

Le point sur le déploiement de Seine-Escaut
dans les Hauts-de-France et dans le Bassin de la Seine p. 22



LE MOT DE... OLIVIER MATRAT

Gérant du GEIE Seine-Escaut et Directeur Territorial adjoint
Nord Pas-de-Calais de Voies navigables de France



Dix ans après l'accord signé à Tallin qui a défini le périmètre du premier réseau fluvial à grand gabarit d'Europe, le déploiement de Seine-Escaut est entré dans une phase opérationnelle. Non seulement il avance de jour en jour, mais désormais, il se voit. Le travail de longue haleine conduit par notre GEIE s'est même concrétisé de manière éclatante en 2023, avec des réalisations majeures. Je pense notamment à l'inauguration en Flandre du site éclusier de Vive-Saint-Bavon ; à l'achèvement du programme de rénovation des quatre écluses secondaires de la Haute-Seine amont ; à la fin de l'aménagement de la traversée par l'Escaut de la ville de Tournai ; aux premiers travaux de construction du Canal Seine-Nord Europe.

L'attribution d'une quatrième subvention européenne de 506 millions d'euros est un autre fait marquant de 2023. Cette subvention va nous permettre de poursuivre les opérations d'envergure initiées en France et en Belgique. Elle porte à près de 1,5 milliard d'euros le montant de l'aide que nous avons reçue de l'Union européenne depuis 2007 au travers du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Nous voyons dans ce soutien massif et renouvelé de l'UE à la fois la reconnaissance de ce qui

a déjà été accompli et un témoignage de confiance pour la suite. Il nous conforte dans notre ambition de faire naître un réseau cohérent et efficace dans les trois domaines qui conditionnent un développement durable : économique, social, environnemental.

Nous préparons maintenant les prochaines étapes de cette exceptionnelle aventure collective. En janvier 2024, nous avons ainsi déposé une demande de subvention dans le cadre du dernier appel à projets au titre du MIE 2024-2027. En parallèle - comme l'illustre la réflexion que nous venons d'engager sur les moyens de développer l'usage des carburants alternatifs sur le futur réseau - nous nous projetons résolument vers l'avenir, bien au-delà de la mise en service de Seine-Escaut.





RENCONTRE AVEC DOMINIQUE RIQUET, DÉPUTÉ EUROPÉEN

Dominique Riquet siège au Parlement européen et a également été maire de Valenciennes et conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais. Cet élu de terrain, spécialiste des infrastructures et des politiques de transport, nous parle du réseau Seine-Escaut, un projet qu'il connaît bien.



QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT ?

C'est un projet exemplaire à plusieurs titres. Il est structurant pour la politique européenne des transports, puisqu'il reliera le réseau de voies navigables français aux réseaux belge, allemand, hollandais, et au-delà, l'axe Seine à l'Europe fluviale. Il est également essentiel dans le cadre du Pacte Vert européen. Il va en effet favoriser le report modal de la route vers le mode de transport le moins émetteur de gaz à effet de serre, qui plus est dans des zones où les routes sont très encombrées. Car un grand convoi poussé, c'est 100 camions de moins en circulation ! Par ailleurs, comme toutes les infrastructures de transport, Seine-Escaut va favoriser le développement économique et la création d'emplois dans les territoires qu'il traversera. Son impact sera surtout sensible sur les flux de marchandises, mais il a aussi un intérêt touristique. En connectant l'Île-de-France, l'un des grands spots touristiques mondiaux, aux pays de l'Europe du Nord, dans lesquels il existe une importante tradition autour des croisières fluviales, il dynamisera la croissance du secteur. Et il sera lui-même un objet de tourisme grâce à des ouvrages remarquables comme le futur Pont Canal de la Somme, le plus long d'Europe.

VOUS ÉVOQUEZ LE PACTE VERT EUROPÉEN : QUAND L'IDÉE DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT A GERMÉ, IL N'EXISTAIT PAS ENCORE ET LA PRESSION ENVIRONNEMENTALE ÉTAIT MOINDRE...

C'est exact, mais la volonté de limiter les émissions de gaz à effet de serre était présente dès l'origine du projet Seine-Escaut. Et d'emblée, ce projet a intégré une dimension environnementale qui répond à la montée actuelle des préoccupations écologiques. Le réseau est éco-conçu, avec en particulier une grande attention portée à la performance énergétique et à une bonne gestion de l'eau. Il est mis en place en préservant au maximum la biodiversité et les ressources naturelles, avec si nécessaire un important volet de mesures de compensation.

QUELLES SONT SELON VOUS LES CONDITIONS INDISPENSABLES POUR RÉUSSIR UN PROJET COMME CELUI-CI, QUI RÉPOND À DES ENJEUX MAJEURS, MOBILISE DE NOMBREUX ACTEURS DE PLUSIEURS PAYS ET RÉGIONS, NÉCESSITE D'IMPORTANTES FINANCEMENTS ET QUI EST PARTICULIÈREMENT COMPLEXE À MENER ?

Je dirais la motivation, la persévérance et la concertation. Même si le contexte est complètement différent, les acteurs du réseau Seine-Escaut doivent certainement faire preuve d'autant de pugnacité que mon lointain ancêtre qui a conçu le Canal du Midi, engloutissant toute sa fortune dans ce projet. Pour réussir une telle entreprise, je crois aussi qu'il faut du souffle et beaucoup d'enthousiasme.



Rescindement de l'Oise dans le cadre de la construction du Canal Seine-Nord Europe

N'EST-CE PAS DIFFICILE DE CONSERVER DU SOUFFLE ET DE L'ENTHOUSIASME DANS LA DURÉE, SACHANT QUE SEINE-ESCAUT EST UN PROJET DE LONGUE HALEINE, LANCÉ IL Y A PLUSIEURS DÉCENNIES MAINTENANT ET QUI VA SE POURSUIVRE ENCORE DES ANNÉES AVANT LA MISE EN SERVICE DU RÉSEAU, PRÉVUE EN 2030 ?

Le projet se poursuivra même bien au-delà de 2030, puisqu'ensuite, il faudra exploiter le réseau de manière à optimiser ses impacts ! Un bon moyen d'entretenir la flamme au fil des ans est de penser au caractère extraordinairement innovant de ce projet. Avec Seine-Escaut, on change vraiment de dimension dans le secteur fluvial, en termes de taille des ouvrages, de volumes transportés, de technologies utilisées, de créativité... Les voies navigables ont longtemps donné l'impression d'être figées dans le temps,

quand tous les autres modes de transport évoluaient. Seine-Escaut nous permet d'effectuer une sorte de rattrapage accéléré, de tourner définitivement le dos à l'image du gabarit Freycinet et des péniches tirées par des chevaux depuis les chemins de halage. Et en plus, quelle belle aventure collective ! La construction du Canal Seine-Nord Europe, maillon essentiel du réseau Seine-Escaut, marquera à elle seule le XXI^e siècle ; et pour le territoire des Hauts-de-France, qui porte ce projet, ce sera une épopée digne des grands épisodes industriels qui ont ponctué l'histoire de notre région.





LA NOUVELLE OFFRE DE SERVICES SE DESSINE

En 2023, la mise en place de Seine-Escaut a été marquée par l'achèvement de plusieurs chantiers d'envergure aussi bien en France qu'en Belgique. Derrière ces réalisations se dessine la nouvelle offre de services apportée par le futur réseau aux usagers de la voie d'eau et aux citoyens européens. Une offre qui répond à des enjeux clés pour le développement durable des territoires, qu'il s'agisse de performance et de compétitivité du transport fluvial, d'innovation, d'intégration urbaine de la voie d'eau ou de préservation de l'environnement. Illustrations.

Recalibrage du canal de Condé-Pommeroeul

©VNF-Ph. Houze

AVEC SEINE-ESCAUT, LE FLUVIAL MONTE EN PUISSANCE

Le 20 juin 2023, les membres de la Commission intergouvernementale Seine-Escaut ainsi que Péter Balázs, coordinateur européen du corridor Mer du Nord-Méditerranée, ont assisté à l'inauguration du **nouveau complexe éclusier flamand de Vive-Saint-Bavon**.

Leur présence montre à quel point ce chantier conduit par De Vlaamse Waterweg nv (DVW) répond à l'ambition première des artisans du réseau : optimiser le transport et la logistique sur les voies navigables.

Le projet a consisté dans une première phase à remplacer une écluse existante par une écluse de 280 mètres de long et 16 mètres de large située à proximité immédiate de l'ancienne. L'enjeu était de permettre le passage de barges de grand gabarit capables d'accueillir jusqu'à 4500 tonnes de marchandises et trois couches de conteneurs, soit la capacité de transport de 220 camions.

UNE NOUVELLE ÉCLUSE ET UN NOUVEAU QUAI

Contrairement à la précédente, la nouvelle écluse (en service depuis août 2020) est dotée de portes intermédiaires qui divisent le sas en deux. Elle peut ainsi

fonctionner comme une écluse de dimensions plus modestes et faire passer plus vite les petites péniches, ce qui fait gagner du temps et économise l'eau lors des manœuvres. À l'emplacement de l'ancienne écluse, qui a été démolie, près de 400 mètres de murs de quais et un quai à mortaises ont été construits pour réaliser des opérations de transbordement et desservir l'industrie locale. Cela favorise le report modal en augmentant considérablement la capacité de transbordement. Comme ce dock est installé dans l'une des rares zones le long de la Lys où des entreprises industrielles peuvent encore s'installer, il crée également des opportunités de développement économique.



Nouveau complexe éclusier de Vive-Saint-Bavon

©Tom Bouysse

UN BARRAGE RÉNOVÉ ET UN NOUVEAU BÂTIMENT DE SERVICE

Le barrage de Vive-Saint-Bavon, vieillissant, a quant à lui été rénové pour améliorer le contrôle de la ligne d'eau. L'équipement électromécanique a été remplacé et la superstructure modernisée. Sur le plan architectural, il forme un ensemble homogène avec le nouveau bâtiment de service édifié à une centaine de mètres de là. Multifonctionnel, ce bâtiment est utilisé pour le pilotage des opérations éclusières et accueille aussi des équipes comme celle en charge de l'entretien et de la gestion de la Lys. On y trouve en outre une salle de réception dédiée à Seine-Escaut, une première pour le futur réseau ! À côté du barrage, une passe à poissons a été réalisée pour que les espèces aquatiques puissent accomplir en toute sécurité leur migration jusqu'en France.

Un chiffre à retenir

Une fois le réseau Seine-Escaut entièrement mis en service, le trafic fluvial de marchandises à Vive-Saint-Bavon devrait être multiplié par 2.

UN MODE FLUVIAL PLUS PERFORMANT

Placé sur un axe de navigation très fréquenté, par lequel transitent aujourd'hui près de 10 millions de tonnes de fret, le site de Vive-Saint-Bavon va jouer un rôle majeur pour la navigation intérieure en Flandres et sur le réseau Seine-Escaut. Tout en étant exemplaire sur le plan écologique, il renforce en effet la performance du mode fluvial au bénéfice de l'économie régionale et européenne. Quand le Canal Seine-Nord Europe sera ouvert à la navigation, le trafic annuel de marchandises sur l'itinéraire devrait d'ailleurs doubler, passant à 20 millions de tonnes.

AVEC SEINE-ESCAUT, LE FLUVIAL GAGNE EN COMPÉTITIVITÉ

En 2023, la **rénovation de la dernière des quatre écluses secondaires de la Haute-Seine amont**, à Champagne-sur-Seine, a marqué la fin d'un ambitieux programme de régénération lancé dans le cadre de la mise en place de Seine-Escaut. Déployé par VNF, ce programme visait à accroître la résilience et la fiabilité du transport fluvial pour améliorer sa compétitivité et, ainsi, favoriser le report modal vers la voie d'eau.

Les quatre écluses dites aujourd'hui « secondaires » de Coudray-Montceaux, Vives-Eaux, La Cave et Champagne-sur-Seine ont en réalité été les premières bâties sur la Seine en amont de Paris à la fin du XIX^e siècle. Et ce, avec des techniques devenues depuis obsolètes : les bajoyers (parois latérales du sas) étaient par exemple inclinés, ce qui empêchait les bateaux de s'amarrer sur la rive. Des décennies plus tard, de nouvelles écluses, plus grandes, ont été construites sur les quatre sites. Les écluses secondaires, moins utilisées, se sont dégradées. En les régénérant, VNF avait un objectif : disposer de deux écluses fonctionnelles par site sur l'ensemble de l'axe Seine jusqu'à Champagne-sur-Seine.

UN ITINÉRAIRE STRATÉGIQUE

Car la Seine amont à grand gabarit, qui dessert la région parisienne et au-delà, via l'Oise et la Marne, les ports maritimes de Rouen, Le Havre et Dunkerque, est stratégique pour le secteur fluvial. Il est aussi en forte croissance depuis plusieurs années : en 2022, il a vu passer entre 8 000 et 10 000 bateaux par site, pour un total transporté de 6,75 millions de tonnes de marchandises, ainsi que de nombreux bateaux de plaisance. Disposer d'écluses secondaires sur la Seine à l'amont de Paris y renforce la résilience et la qualité de service. Véritable alternative aux écluses principales lors des jours de forte affluence, ces écluses permettent notamment de limiter les temps d'attente et de réaliser des travaux et des opérations de maintenance sans interrompre la navigation. Elles sont également un moyen d'économiser la ressource en eau.

Un chiffre à retenir

6,75 millions de tonnes de marchandises ont transité par les quatre écluses de la Haute-Seine amont en 2022 (soit l'équivalent de 270 000 camions évités sur les routes et une économie de 80 000 tonnes de CO₂)

UNE TRANSFORMATION COMPLÈTE

Le programme de régénération a été mis en œuvre de l'aval vers l'amont de la Seine entre 2020 et 2023 pour un coût total de 27,3 M€ TTC. Génie civil, portes, équipements d'amarrage, d'automatisme, de télésurveillance... Chacune des écluses a été refaite à neuf, sécurisée et modernisée grâce à d'importants investissements (les montants s'échelonnent entre six et sept millions d'euros par écluse). VNF a profité de l'occasion pour préparer d'autres évolutions à venir destinées à renforcer encore l'offre de services proposée aux usagers. Des jalons ont ainsi été posés pour la mise en téléconduite de l'intégralité des écluses des voies navigables à grand gabarit, prévue à l'horizon 2027-2028.

PLUS DE FLUIDITÉ ET DE COHÉRENCE

Dès à présent, les travaux réalisés fiabilisent et fluidifient le trafic, ce qui favorise le report modal vers le fluvial. À plus long terme, conjugué à un autre projet conduit par VNF (la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent, qui assurera une continuité de l'axe de navigation pour les bateaux de 2 500 tonnes), la régénération de ces quatre écluses secondaires devrait contribuer à la performance économique globale de Seine-Escaut, en offrant une vision cohérente du futur réseau jusqu'à la façade maritime des Hauts-de-France.



Nouveau bâtiment de service de l'écluse de Vive-Saint-Bavon

Avant / après la rénovation de l'écluse de La Cave



AVANT

APRÈS

AVEC SEINE-ESCAUT, LE FLUVIAL INNOVE

La réalisation du Canal Seine-Nord Europe, chaînon manquant pour constituer le réseau Seine-Escaut, a démarré fin 2022 avec **les travaux de rescindement de la rivière Oise à Montmacq**, situé entre Noyon et Compiègne. Très innovant, ce chantier conduit par la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) montre que la construction d'une infrastructure fluviale est entrée de plain-pied dans le XXI^e siècle.

Afin de libérer la place nécessaire au futur Canal Seine-Nord Europe, il fallait procéder au rescindement de l'Oise, c'est-à-dire dévier la rivière sur presque quatre kilomètres.

UNE PROUESSE TECHNIQUE

Cette prouesse technique a été réalisée en plusieurs étapes. Un nouveau lit a d'abord été creusé à l'est de l'Oise et des connexions ont été ouvertes avec le lit naturel pour que la rivière puisse progressivement l'emprunter. Certaines parties ont ensuite été remblayées après réalisation d'une pêche de sauvegarde destinée à transférer les poissons présents dans l'Oise rescindée. Les travaux se poursuivent jusqu'en 2025. Le rescindement est en effet complété par la création de deux ouvrages hydrauliques, dont un déversoir (ou évacuateur de crue) entre le nouveau bras de l'Oise et le futur Canal. L'opération s'accompagne en outre de la construction de trois ponts, dont l'un d'une portée de 105 mètres.

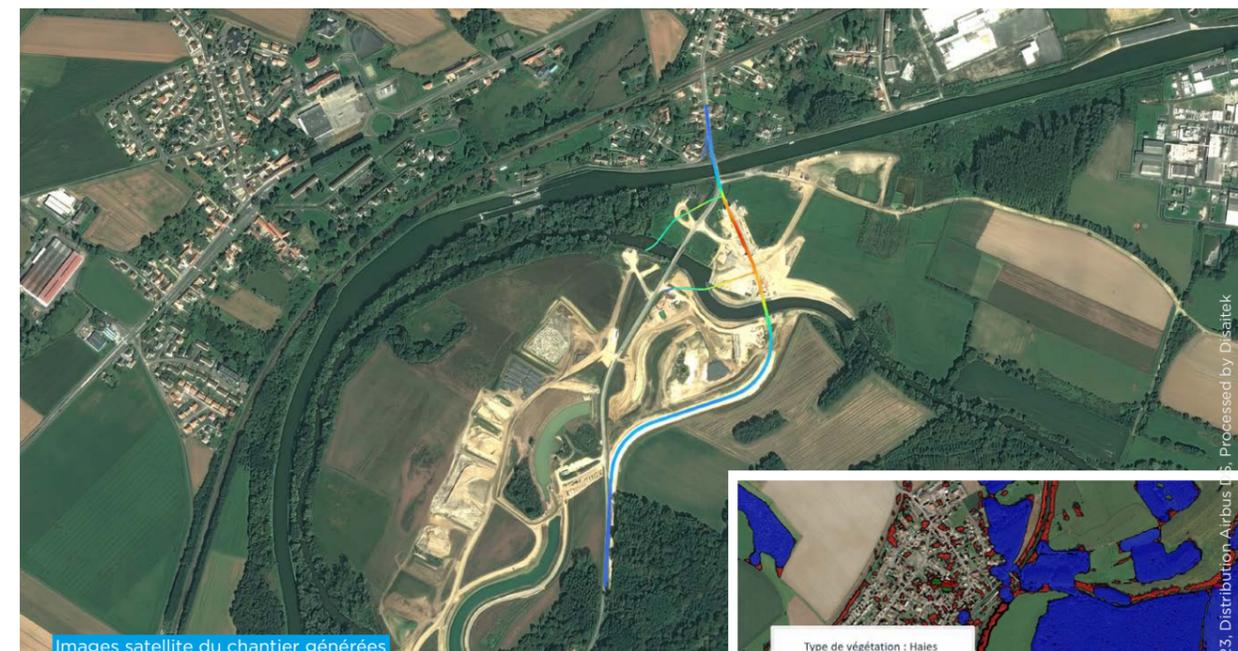
UN CHANTIER RESPONSABLE

Le rescindement de l'Oise est pour la SCSNE la première occasion de mettre en œuvre sa politique innovation, validée en 2023. Cette politique vise d'abord à faire en sorte que les travaux soient menés de manière responsable sur le plan sociétal. Une réflexion globale a donc été engagée sur les moyens de limiter la consommation d'énergie et de ressources. Cette démarche a abouti à l'adoption de nouveaux modèles vertueux pour le climat et l'environnement. Le remblaiement partiel de l'ancien lit de l'Oise, a par exemple été réalisé avec des matériaux issus du chantier, dans une logique de circuits courts et d'économie circulaire.



Construction d'ouvrages dans le cadre du rescindement de l'Oise

© JCHecquet



Images satellite du chantier générées par intelligence artificielle



Pleiades © CNES 2023, Distribution Airbus DS, Processed by Disaltek

UN CHANTIER CONNECTÉ ET COMMUNICANT

La SCSNE a également voulu que le chantier soit connecté et communicant. Plusieurs outils technologiques de pointe ont été testés lors du terrassement, tels que des engins autonomes grâce à des systèmes de guidage 3D et de positionnement par GPS. Une expérimentation a également été lancée pour l'utilisation d'images satellites traitées par intelligence artificielle. Les applications sont multiples, de la réalisation d'états des lieux au suivi des travaux et de leurs impacts.

UNE INFRASTRUCTURE DURABLE

Enfin, la SCSNE a conduit les travaux de rescindement de l'Oise sans perdre de vue une autre ambition de sa politique innovation : faire du Canal Seine-Nord Europe une infrastructure durable, résiliente et contributrice à la transition écologique, en réponse aux grands défis de ce début du XXI^e siècle. C'est pourquoi dès 2023 elle a lancé une étude sur l'usage de l'intelligence artificielle pour piloter l'exploitation du futur Canal. Parmi les nombreux bénéfices attendus : l'optimisation de la gestion de l'eau.



Rescindement de l'Oise

© JCHecquet

Un chiffre à retenir

Pour faire de la place au futur Canal Seine-Nord Europe, la rivière Oise a été déviée sur presque 4 kilomètres.

AVEC SEINE-ESCAUT, LE FLUVIAL FAIT PARTIE INTÉGRANTE DE LA VILLE

Mi-avril 2023, l'inauguration en Wallonie de la nouvelle traversée par l'Escaut de la ville de Tournai a été suivie d'un week-end festif durant lequel les habitants ont été invités à redécouvrir leur fleuve. De fait, les aménagements réalisés sous la direction du Service public de Wallonie (SPW) sont une belle illustration de l'attention portée par les artisans du réseau Seine-Escaut à l'intégration urbaine de la voie d'eau.

Il a fallu six ans de travaux pour donner un nouveau visage à la traversée de Tournai par l'Escaut. L'opération répondait d'abord à un enjeu de mobilité fluviale. Il s'agissait de lever deux goulets d'étranglement. L'un en élargissant de huit mètres la passe navigable en zone urbaine afin que des bateaux de 2000 tonnes puissent passer en toute sécurité : cet élargissement a nécessité de remplacer l'ancien Pont à Ponts par un pont au tablier moins épais. L'autre en adaptant les arches du Pont des Trous, l'un des plus prestigieux vestiges de l'architecture militaire médiévale de Belgique.

DES QUAIS RÉAMÉNAGÉS ET UNE HALTE NAUTIQUE

Pour que le projet soit aussi celui des citoyens et bénéficie à la qualité de vie locale, il a également été décidé de réaménager 2,4 kilomètres de quais vieillissants dans le centre de Tournai. L'objectif était de rendre les lieux plus attractifs et d'inciter les habitants à s'y promener en privilégiant les mobilités douces. Par ailleurs, une halte nautique a été installée pour les plaisanciers naviguant sur le fleuve : ils peuvent y stationner 48 heures et visiter la ville.

UN PATRIMOINE VALORISÉ

Le SPW a dû relever un véritable défi patrimonial en s'assurant que les aménagements réalisés ne nuiraient pas au cachet historique de la ville. Il a concrétisé le choix des citoyens de reconstruire le Pont des Trous en conservant les grands marqueurs qui font son identité. Les arches centrales de l'édifice ont par exemple été reconstruites avec un maximum de pierres d'origine, récupérées lors de la déconstruction.

DES HABITANTS INFORMÉS

Les travaux se déroulant en centre-ville, tout a été fait pour en réduire les nuisances. Voie la plus empruntée de Tournai par les automobilistes, le Pont à Ponts n'a ainsi été interdit à la circulation que cinq semaines lors de son remplacement, un exploit ! L'accent a également été mis sur la communication et la pédagogie, essentielles pour informer la population sur les différentes phases du chantier, favoriser leur bon déroulement et faciliter l'appropriation du projet.



Le Pont des Trous
reconstruit

Un chiffre à retenir

55 millions d'euros ont été investis pour donner un nouveau visage à la traversée de Tournai par l'Escaut permettant d'augmenter le transfert modal

UNE VILLE DYNAMISÉE

La métamorphose de la traversée de Tournai a d'ores et déjà fait naître une dynamique positive pour la ville. La plus-value économique de l'élargissement de la passe navigable est sensible, avec une hausse du trafic fluvial de 6 % par an depuis 2020 et une augmentation des investissements et activités portuaires. En outre, depuis la finalisation des aménagements de berges, de nombreux projets immobiliers fleurissent le long du fleuve. Fin 2023, on comptabilisait ainsi 390 nouveaux logements construits, en cours de construction ou dont les demandes de permis de construire avaient été déposées.



Zones humides de compensation environnementale
du Canal Condé-Pommeroeul

AVEC SEINE-ESCAUT, LE FLUVIAL PRÉSERVE LE PATRIMOINE NATUREL

Le recalibrage du canal de Condé-Pommeroeul offrira aux usagers du transport fluvial une liaison directe entre les réseaux à grand gabarit français et belge. Cette opération transfrontalière emblématique, conduite par le SPW et VNF, se distingue aussi par la place centrale donnée à la protection de la biodiversité et de l'environnement.

Le canal de Condé-Pommeroeul fermé en 1992 suite à des phénomènes d'envasement, fait l'objet d'une importante opération de recalibrage pour un investissement de 116 millions d'euros. Une part importante de ce budget - plus de 15 % - a été consacrée à des actions environnementales visant à protéger, stimuler et mettre en valeur le riche patrimoine naturel territorial dans lequel s'inscrit le canal.

UNE ZONE HUMIDE CRÉÉE ET DES BERGES AMÉNAGÉES

La première de ces actions a consisté à aménager les Grands Marais de la Fosse Saint Pierre. Cette ancienne fosse minière a d'abord servi de lieu d'accueil des matériaux issus du creusement du Canal de Condé-Pommeroeul. À partir de 2017, elle a été transformée

en une zone humide de près de 30 hectares grâce à une démarche écologique ambitieuse. Rendu à la nature, le site s'est développé et a pu accueillir très tôt une biodiversité remarquable, dont de nombreux oiseaux migrateurs et reproducteurs. Aujourd'hui géré et entretenu par le département du Nord, il rend également des services écologiques fondamentaux au territoire, comme l'autoépuration de l'eau et la régulation des crues. VNF a également prévu la mise en place de cheminements pour les piétons et cyclistes le long des 6 kilomètres de la partie française du canal de Condé-Pommeroeul. La voie d'eau et les espaces naturels qui l'environnent seront ainsi mieux reliés aux communes traversées et plus accessibles à la population.

2 LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU SE POURSUIT

Les derniers mois l'ont confirmé : Seine-Escaut devient progressivement réalité dans tous les territoires traversés, au fil d'un déploiement qui concrétise chaque jour davantage les engagements réciproques et les objectifs actés dans la Décision d'exécution européenne de 2019. Point d'étape sur les principaux jalons posés en 2023 et les nouvelles avancées prévues en 2024.

Travaux de dragage sur la Deûle

LE POINT SUR LE DÉPLOIEMENT DE SEINE-ESCAUT EN WALLONIE...



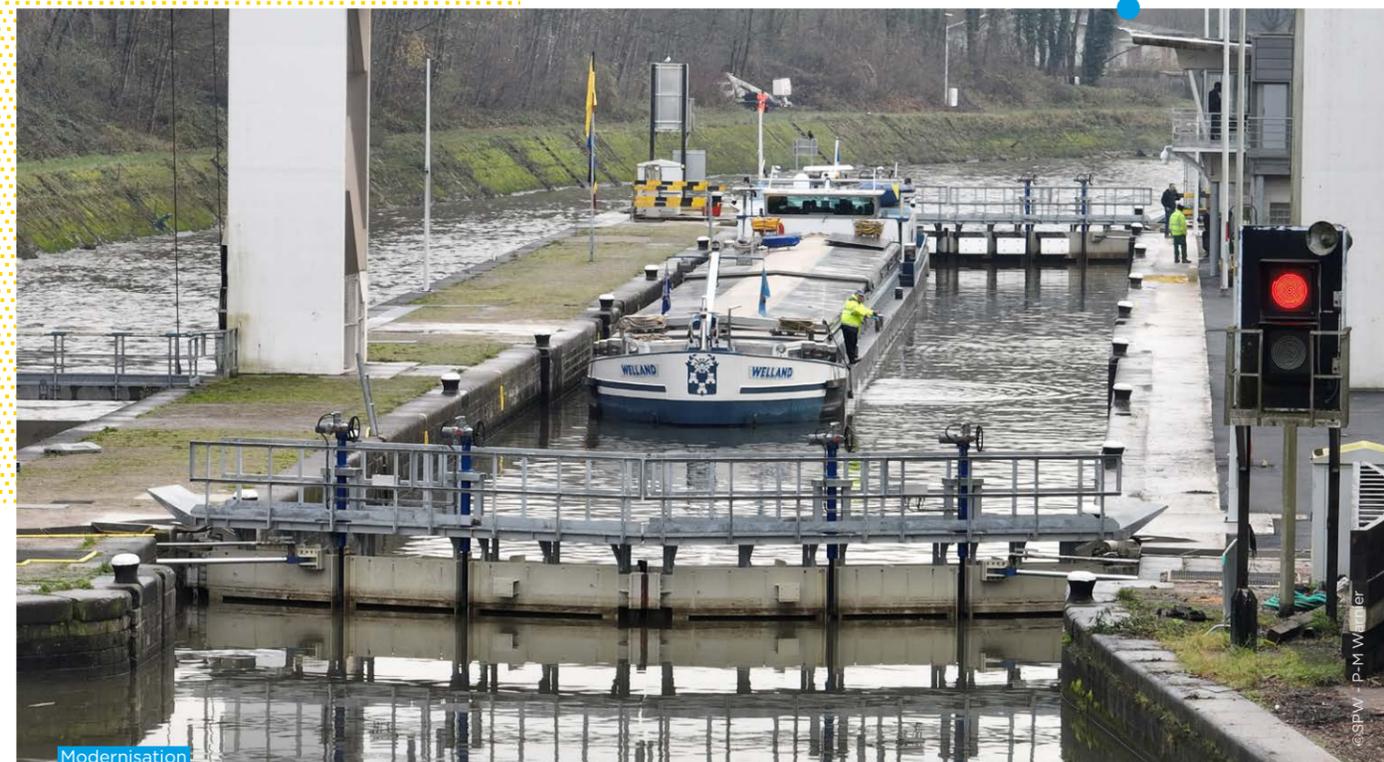
... avec **Nicolas Dubois**, chef de programme au Service public de Wallonie (SPW)

Outre l'inauguration de la nouvelle traversée de Tournai par l'Escaut (lire page 13), quels ont été les principaux jalons posés en 2023 pour la mise en place du réseau Seine-Escaut en Wallonie ?

L'un des événements de 2023 en Wallonie, aura été la modernisation des deux sites éclusiers d'Hensies et de Pommeroeul. Elle permettra à terme aux utilisateurs venant de la dorsale wallonne de gagner un temps considérable - jusqu'à 12 heures - de navigation. L'année a également été marquée par la réouverture de l'écluse d'Auvelais, sur la Sambre, après des travaux destinés à lever un goulet d'étranglement. Grâce à ces travaux, on peut désormais faire passer 10 % de fret en plus par bateau. Par ailleurs, nous avons commencé à remplacer les chemins de roulement, la suspension et les guidages de bacs du plan incliné de Ronquières, sur le canal Bruxelles-Charleroi. Nous avons également actualisé l'étude environnementale stratégique que nous avons réalisée en 2010 et lancé une étude de navigabilité sur les nouveaux tracés fluviaux mis à la disposition des usagers.

Quelles nouvelles grandes étapes vont être franchies en 2024 ?

Ce sera une année de démarrage de nouveaux chantiers d'ampleur, avec un focus sur la dorsale wallonne. Nous allons notamment lancer les premiers des quatre marchés de travaux pour l'aménagement du canal Nimy-Blaton, destiné à permettre la navigation de bateaux de classe Va. Nous allons également commencer le chantier du doublement de l'écluse d'Obourg, toujours pour permettre la navigation de bateaux de classe Va. Les offres sont en cours d'analyse. L'objectif est de continuer la mise au gabarit Va de l'axe fluvial allant de Condé-sur-l'Escaut jusqu'à Namur.



Modernisation de l'écluse d'Auvelais



Nouveau pont routier entre Bissegem et Marke

LE POINT SUR LE DÉPLOIEMENT DE SEINE-ESCAUT EN FLANDRE...



... avec **Frank Serpentier**, chef de projet des investissements Seine-Escaut chez De Vlaamse Waterweg nv (DVW)

Outre l'ouverture officielle du site éclusier intégré de Vive-Saint-Bavon (lire page 9), quels ont été les principaux jalons posés en 2023 pour la mise en place de Seine-Escaut en Flandre ?

Nous avons achevé la construction de deux nouveaux ponts sur la Lys qui ont été ouverts au public. L'un en avril : le Pont du Lin, un pont cycliste situé entre Waregem et Wielsbeke. L'autre en juin, un pont routier construit entre Bissegem et Marke. Nous avons aussi poursuivi la réalisation de nouvelles berges sur la section 140 de la Lys, entre Deinze et Vive-Saint-Bavon. L'année a en outre été marquée par l'obtention de plusieurs permis, entre autres pour la construction du pont cycliste Steenbrugge, entre Oostkamp et Bruges sur le canal Gand-Bruges. Il faut également évoquer un chantier qui ne fait pas partie de Seine-Escaut, mais qui a été important pour la navigation fluviale en Flandre en 2023 : l'opération d'entretien structurelle réalisée à l'écluse d'Ooigem, entrée unique du canal Roulers-Lys, avec un chômage de cinq semaines en août et septembre.



Le Pont du Lin

Quelles nouvelles grandes étapes vont être franchies en 2024 ?

En juin 2024, nous devrions avoir achevé le Pont du Barakken, un nouveau pont cycliste à Menin. L'année nous permettra aussi de démarrer plusieurs chantiers pour des nouveaux ponts cyclistes : le pont Steenbrugge dont j'ai déjà parlé, le Pont Lys à Ingelmunster sur le canal Roulers-Lys et le Pont Bospoort à Halle sur le canal Bruxelles-Charleroi. Sur la Lys Mitoyenne, l'année verra la réalisation des travaux de finition de la traverse de Wervicq et d'une passe-à-poissons à Menin. Nous allons également continuer les travaux de recalibrage de la section 140 de la Lys entre Deinze et Vive-Saint-Bavon, chantier qui intègre la construction d'un pont cycliste à Zulte.

LE POINT SUR LA RÉALISATION DU CANAL SEINE-NORD EUROPE...



... avec **Jérôme Dezobry**, Président du Directoire de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)

Outre le démarrage du chantier de rescindement de l'Oise sur le secteur 1 (lire page 12), quels ont été les principaux jalons posés en 2023 pour la réalisation du Canal Seine-Nord Europe ?

Toujours sur le secteur 1, qui couvre 18 kilomètres de Canal dans l'Oise entre Compiègne et Passel, il y a eu la notification du marché pour la construction de l'écluse de Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt et la poursuite des compensations environnementales. En ce qui concerne les secteurs 2, 3 et 4 entre Passel et Aubencheul-au-Bac, nous avons réalisé des travaux préparatoires, poursuivi les diagnostics archéologiques, avancé sur l'aménagement foncier et aménagé un premier quai travaux sur le canal du Nord. Il faut aussi souligner l'avis favorable avec réserve publié en juin par le Conseil National de Protection de la Nature dans le cadre de la procédure d'instruction de l'autorisation environnementale. Autre fait marquant, la certification « HQE Infrastructures Durables® » que nous a délivrée en novembre Certivea après un audit pour la phase conception des secteurs 2 à 4. À cela s'ajoute la poursuite de la concertation sous diverses formes, maintenant le rythme d'une réunion par jour - présence sur les marchés, randonnées du Canal, réunions publiques, rencontres avec les agriculteurs - et l'élaboration d'une politique de valorisation touristique autour du futur Canal Seine Nord-Europe.



Stand d'information dans la Somme

Quelles nouvelles grandes étapes vont être franchies en 2024 ?

Les travaux de construction vont monter en puissance dans le secteur 1, avec en particulier le lancement du chantier de l'écluse de Montmacq. Pour les secteurs 2, 3 et 4, l'année 2024 verra la finalisation de la procédure d'autorisation environnementale et l'installation des premiers chantiers. Par ailleurs, nous allons mettre en œuvre progressivement la charte de collaboration signée fin 2023 avec Entreprises Fluviales de France, qui vise à développer l'utilisation du transport fluvial dans les travaux de construction du Canal.



Rescindement de l'Oise et construction des premiers ponts

LE POINT SUR LE DÉPLOIEMENT DE SEINE-ESCAUT DANS LES HAUTS-DE-FRANCE ET DANS LE BASSIN DE LA SEINE...



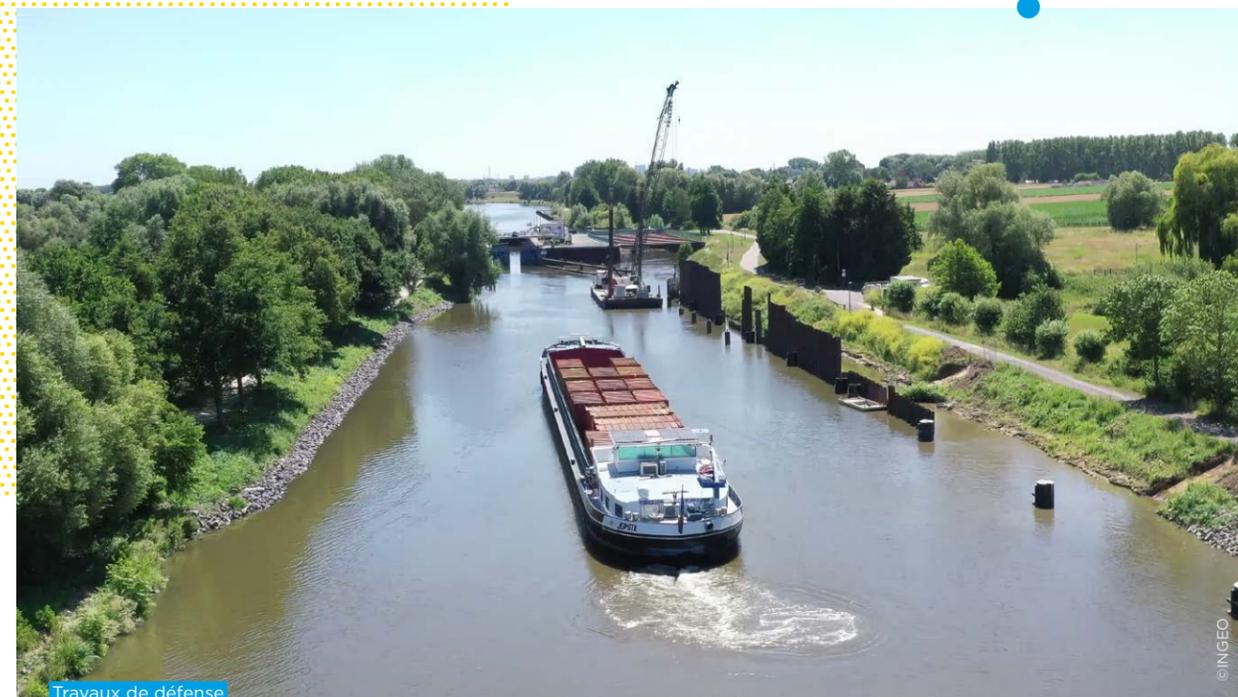
... avec **Olivier Matrat**, Directeur Territorial adjoint Nord-Pas-de-Calais de Voies navigables de France (VNF) et gérant du GEIE Seine-Escaut

Quels ont été les principaux jalons posés en 2023 pour la mise en place de Seine-Escaut dans les Hauts-de-France ?

Nous avons quasiment achevé le recalibrage de la Deûle, un chantier ouvert en 2015, avec la fin de la troisième campagne de dragage. Avec les travaux engagés sur la Lys, le traitement de l'essentiel des linéaires de voies d'eau est aujourd'hui largement avancé. Nous nous consacrons dorénavant aux ouvrages plus ponctuels : allongement et doublement d'écluses, bassins de virements, zones de stationnement... En 2023, nous avons ainsi entamé les travaux d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, pour porter sa longueur de 110 à 145 mètres, comme l'ensemble des autres écluses du bassin Nord-Pas de Calais. En parallèle, nous avons conduit les études préliminaires de doublement de l'écluse des Fontinettes, à Arques. L'année a enfin été marquée par la mise en service de la nouvelle plateforme de transit et de séchage de sédiments à Wambrechies, près de Lille. C'est une belle avancée pour l'économie circulaire territoriale, puisque ce site permet de préparer les sédiments extraits des canaux, en vue de leur utilisation dans la fabrication de bétons par exemple. Nous préparons l'avenir !



Nouvelle plateforme de transit et de séchage de sédiments à Wambrechies



Travaux de défense de la berge de la Deûle



Travaux sur le barrage de La Cave

Quelles nouvelles grandes étapes vont être franchies en 2024 ?

Cette année la deuxième campagne de dragage sur la portion française de la Lys mitoyenne, entre Deûlémont et Menin, et le début de la deuxième phase du chantier d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle sont programmées. Par ailleurs, nous allons entamer la mise en téléconduite progressive, d'ici 2026, des écluses du grand gabarit, ainsi que les études pour la réalisation des bassins de virement, zones de stationnement et garages d'écluse identifiés comme prioritaires dans les schémas directeurs élaborés en concertation avec les acteurs locaux.

Et dans le Bassin de la Seine, outre la fin du programme de régénération des quatre écluses secondaires de la Seine-Amont (lire page 10), quels ont été les principaux jalons posés en 2023 pour la mise en place de Seine-Escaut ?

En Seine-amont, le chantier de modernisation du barrage de Varennes s'est achevé et le marché de travaux du barrage de Beaulieu a été notifié. En Seine-aval, à Port-Mort/Notre-Dame de la Garenne, les travaux de rénovation du système de batardage du barrage se sont terminés et la rénovation de l'écluse n°3 est achevée. Durant l'année, nous avons aussi fini les rénovations de l'écluse n°2 à Méricourt et du génie civil du barrage d'Andrésy, la modernisation de la grande écluse et la sécurisation de la petite écluse de Bougival, et la première partie des travaux de confortement de la digue de Croissy-sur-Seine. Par ailleurs, un nouveau marché de signalisation et de services aux usagers a été notifié. Enfin dans l'Oise, le projet Magéo de mise au gabarit européen de la rivière Oise entre Compiègne et Creil a franchi une étape importante, avec le dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Quelles nouvelles grandes étapes vont être franchies en 2024 ?

Dans l'Oise, nous espérons obtenir l'autorisation environnementale d'ici la fin d'année pour Magéo. En

Seine-aval, nous allons réaliser la deuxième partie des travaux de confortement de la digue de Croissy. Seront aussi lancés les travaux sur les passes du barrage de Port-Mort et les études de maîtrise d'œuvre du barrage de Denouval. L'année verra également la fin des travaux à Méricourt, ce qui signifie que nous pourrons remettre en service l'ensemble du site éclusier. En Seine-amont, nous remettrons également en service l'écluse principale d'Evry, rénovée et modernisée.



Ecluse n°2 de Méricourt rénovée

seine escaut

1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

Suivez l'actualité du réseau :
seine-scheldt.eu

 Réseau Seine-Escaut