

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2024

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 voies navigables existantes.

Le réseau viendra renforcer l'offre de transport européenne de ses 1100 km de voies navigables, adaptées aux bateaux à grand gabarit, favorisant l'intermodalité et l'innovation. 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



LE MOT DE... GILLES RYCKEBUSCH

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



2024 fut une année marquante pour notre réseau. Suite à l'entrée en vigueur du nouveau règlement RTE-T, le corridor Mer du Nord-Méditerranée (NSMED), a fusionné avec le corridor Rhin-Alpes pour former le corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée (NSRM). Cette évolution donne une nouvelle dimension à Seine-Escout, renforçant sa position de maillon essentiel du réseau transeuropéen de transport.

Je tiens à remercier Peter Balàzs, coordinateur du corridor NSMED, pour son soutien constant. Je salue également l'engagement de Pawel Wojciechowski, coordinateur du corridor NSRM : dès sa prise de fonction, il nous a fait l'honneur de sa présence à diverses occasions et a accepté d'être le grand témoin de ce rapport d'activité.

La Commission européenne a alloué à Seine-Escout une cinquième subvention de 300 millions d'euros pour la période 2024-2027. Dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, cela porte à près de 1,8 milliard d'euros l'aide financière de l'Union européenne depuis le lancement du projet. Nous saluons cet investissement très conséquent et cet engagement renouvelé, tout en sachant que pour être à la hauteur des ambitions, répondre aux besoins et garantir le respect des

échéances, il devra nécessairement être prolongé et amplifié dans les prochaines années.

Nous sommes conscients du contexte particulier et des contraintes fortes, notamment budgétaires, qui pèsent à l'heure actuelle sur l'UE et ses pays membres. Cependant, nous savons aussi à quel point Seine-Escout est important pour notre avenir commun et apporte avec lui des solutions aux défis de ce XXI^e siècle. C'est pourquoi nous sommes plus que jamais résolus à aller de l'avant. Grâce aux jalons supplémentaires que nous avons posés en 2024, le réseau continue à prendre forme en France et en Belgique et il commence à exister. Il fédère déjà autour de lui une communauté d'acteurs et fait naître des dynamiques de progrès à l'échelle locale, nationale et internationale.

Néanmoins, nous ne sommes encore qu'au milieu du gué. Nous devons poursuivre la mise en place des infrastructures et des services fluviaux dans les territoires. En parallèle, il nous faut œuvrer avec l'ensemble de nos parties prenantes pour que le réseau soit une réussite : cela suppose d'anticiper et de préparer son arrivée afin de maximiser son utilité pour l'économie et la société. Nous nous y employons, demain comme hier, avec détermination et enthousiasme.



ÉDITORIAL DE GILLES RYCKEBUSCH	p. 5
RENCONTRE AVEC PAWEL WOJCIECHOWSKI	p. 6
CHAPITRE 1 : UNE MOBILISATION GÉNÉRALE POUR FAIRE DE SEINE-ESCAUT UNE RÉUSSITE	p. 8
Une dynamique collective confortée	p. 9
Une vision globale de l'exploitation et de l'offre de services	p. 12
Une valorisation des travaux menés	p. 13
Une accélération des démarches d'information et de concertation	p. 14
CHAPITRE 2 : DE NOUVEAUX JALONS POSÉS POUR FAIRE DE SEINE-ESCAUT UNE RÉALITÉ	p. 16
Le déploiement de Seine-Escout en Flandre...	p. 17
Le déploiement de Seine-Escout en Wallonie...	p. 18
La réalisation du Canal Seine-Nord Europe...	p. 19
Le déploiement de Seine-Escout dans les Hauts-de-France et dans le Bassin de la Seine...	p. 20
PERSPECTIVES 2025	p. 22
CARTE D'AVANCEMENT DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT	p. 23



RENCONTRE AVEC PAWEŁ WOJCIECHOWSKI

Coordinateur du corridor Transeuropéen de transport Mer du Nord-Rhin-Méditerranée

Après l'adoption de la nouvelle réglementation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), la Commission européenne a désigné en septembre 2024 de nouveaux coordinateurs européens pour les neuf corridors du RTE-T. Parmi eux : Paweł Wojciechowski, en charge du corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée, dont fait désormais partie le réseau Seine-Escaut.



Pourquoi fusionner les corridors Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée pour créer le corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée ?

La création du nouveau corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée reflète la vision stratégique de l'UE visant à établir un réseau de transport plus efficace, plus connecté et plus durable à travers l'Europe. La décision de fusionner les deux corridors du réseau central Mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpes en un seul corridor de transport européen dans le cadre du règlement RTE-T révisé répond à plusieurs défis pratiques et logistiques, tout en améliorant la cohésion et la fonctionnalité globales de l'infrastructure de transport de l'Europe. L'un des principaux objectifs des corridors de transport européens est de veiller à ce que la planification des infrastructures corresponde aux besoins opérationnels réels, tout en favorisant un système permettant un transport sans rupture entre les différents modes – tels que le rail, la route et les voies navigables intérieures – sur les principaux itinéraires essentiels au commerce et à la connectivité en Europe. Les deux

précédents corridors Mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpes avaient de nombreux points communs. Ils ont tous deux joué un rôle crucial dans le développement des itinéraires de transport Nord-Sud qui relient le périmètre de la mer du Nord à l'Europe méridionale dans la partie occidentale de la mer Méditerranée. Ils présentaient également des nœuds urbains critiques, des ports et des flux de transport similaires se chevauchant. L'intégration de ces corridors dans le nouveau cadre du RTE-T a été une étape logique et proactive. Elle soutient les objectifs plus larges de l'UE visant à créer un réseau de transport homogène et interopérable qui puisse répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport de façon durable sur le plan économique et environnemental. La structure de corridor unique renforce non seulement la coordination, mais permet également aux États membres de rationaliser les processus de planification et de mise en œuvre des améliorations de l'infrastructure, tout en contribuant à faire progresser les transitions vertes et numériques dans le secteur des transports en Europe.

Quelle place ce nouveau corridor a-t-il dans le réseau transeuropéen de transport et que change sa création ?

Alors que le RTE-T comprend neuf corridors d'importance égale conçus pour fonctionner comme un réseau intégré, le corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée occupe une position importante au sein du réseau transeuropéen de transport, en raison de sa situation géographique, puisqu'il relie certaines des régions les plus fortes économiquement et des centres urbains les plus densément peuplés d'Europe. Le corridor s'étend notamment sur huit pays européens : l'Irlande, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, la



Écluse d'Hensies sur le canal Condé-Pommeroeul

© SPW-DTJM-DGIT-PM Warmer

Suisse et l'Italie. Il relie des régions contributrices d'une grande partie de l'économie de l'UE. Des zones économiques majeures, telles que la région Île-de-France, la région Rhin-Ruhr, la Randstad et les régions industrielles du nord de l'Italie, font partie de ce corridor. La région Île-de-France contribue à elle seule à l'économie de l'UE à hauteur de plus de 760 milliards d'euros en 2021, suivie par la région du nord de l'Italie - la Lombardie - avec une contribution de 403 milliards d'euros¹. Ce nouveau corridor renforce la résilience de la chaîne d'approvisionnement européenne en améliorant la connectivité entre les principaux centres de production et de consommation. Les ports de la mer du Nord et de la Méditerranée qu'il englobe sont vitaux pour le commerce et ce corridor assure leurs connexions efficaces et durables avec l'intérieur de l'Europe, ce qui est crucial pour gérer les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales.

« LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT EST UN ÉLÉMENT HAUTEMENT STRATÉGIQUE DU RTE-T, EN PARTICULIER MAINTENANT QU'IL FAIT PARTIE DU NOUVEAU CORRIDOR MER DU NORD-RHIN-MÉDITERRANÉE. »

Quel regard le coordinateur européen que vous êtes porte-t-il sur le réseau Seine-Escaut ?

Le réseau Seine-Escaut est un élément hautement stratégique du RTE-T, en particulier maintenant qu'il fait partie du nouveau corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée. À mon avis, ce réseau est essentiel pour améliorer l'efficacité et la durabilité du transport de marchandises en Europe. Une fois sa principale composante - le canal Seine-Nord Europe - achevée, le réseau offrira une liaison fluviale directe et de grande capacité entre le bassin de la Seine en France et le bassin de l'Escaut en Belgique et aux Pays-Bas, facilitant ainsi la circulation des marchandises entre les principaux centres économiques, tels que Paris et les ports de la mer du Nord.



¹ Eurostat - Regions in Europe - 2023 edition - Economy, Gross Domestic Product.

1 UNE MOBILISATION GÉNÉRALE POUR FAIRE DE SEINE-ESCAUT UNE RÉUSSITE

Tout en continuant à coordonner le déploiement de Seine-Escaut en France et en Belgique (lire page 16), les membres du GEIE se mobilisent, dès à présent, pour optimiser les retombées économiques, sociales et environnementales. Retour sur les diverses formes prises par cette mobilisation en 2024.

Élargissement du canal Nimy-Blaton-Péronnes

Depuis que Seine-Escaut devient réalité dans les territoires, les membres du GEIE consacrent de plus en plus de temps à un volet essentiel de leur mission : **faire en sorte que le réseau tienne toutes ses promesses et soit à la hauteur de la vision et des ambitions qu'il incarne**. Car ce n'est pas qu'un exceptionnel projet d'infrastructures : il apporte avec lui des **solutions aux enjeux contemporains et aura des impacts économiques, sociaux et environnementaux majeurs**. Il s'agit en effet, d'une part, de mettre en place au cœur de l'Europe une nouvelle offre de transport multimodale, performante et durable au service du développement des territoires. Et, d'autre part, d'accompagner les grandes mutations liées à la transition écologique à l'œuvre au sein de l'UE. Ce double objectif a pris encore plus d'importance en 2024, avec l'intégration de Seine-Escaut au grand corridor RTE-T Mer du Nord-Rhin-Méditerranée, qui renforce son rôle stratégique dans la politique européenne des transports. Depuis plusieurs mois, De Vlaamse Waterweg nv (DVW), le Service public de Wallonie (SPW), Voies navigables de France (VNF) et la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) redoublent donc d'efforts pour que le réseau soit une réussite.

Une dynamique collective confortée

Seine-Escaut se déployant dans six régions en France et en Belgique, sa réussite est d'abord liée à la capacité des membres du GEIE à faire vivre un collectif dynamique et de qualité. Leurs longues années de collaboration depuis le lancement du projet ont tissé entre eux des liens solides, gages d'échanges fluides et fructueux.

Ces liens ont été par exemple illustrés en 2024 par un **séminaire qui a réuni en Wallonie des collaborateurs du SPW et de la SCSNE**. Cette initiative faisait suite à l'achèvement, en 2023, d'une vaste opération d'aménagement urbain programmée dans le cadre de la mise en place de Seine-Escaut : le nouveau visage donné à la traversée par l'Escaut de la ville de Tournai. Le séminaire a été consacré au travail d'information et de concertation exemplaire effectué par le SPW tout au long de ce chantier d'envergure, marqué notamment par la déconstruction et reconstruction du célèbre Pont des Trous. Grâce à cet échange d'expérience et de bonnes pratiques, la SCSNE va enrichir la démarche similaire qu'elle mène en France pour accompagner la réalisation et la mise en service du Canal Seine-Nord Europe.

Séminaire de l'équipe Partenariat et Territoires de la SCSNE auprès du SPW à Tournai



La collaboration entre les membres du GEIE Seine-Escaut est si étroite que désormais, ils font face ensemble aux difficultés. C'est ce qu'a démontré la gestion par VNF et le SPW d'un aléa survenu peu après l'inauguration, fin 2023, du canal de Condé-Pommeroeul. La réouverture de ce canal est une étape importante dans le déploiement du réseau. Mais les tests de navigabilité ont révélé une zone de navigation difficile liée à des dépôts sédimentaires. VNF et le SPW ont alors réuni leurs experts en ingénierie et en hydraulique pour rechercher les causes du phénomène et apporter des solutions susceptibles de régler le problème de manière pérenne. Ces réflexions ont abouti à la programmation d'un dragage complémentaire au printemps 2024. Les deux partenaires ont décidé de rouvrir la navigation le 29 juillet pour une période probatoire de six mois. Ils ont également décidé qu'à l'issue de cette phase de mise à l'épreuve, le canal de Condé-Pommeroeul pourrait être à nouveau fermé pour mesurer la sédimentation, évaluer l'efficacité des dispositions prises afin de la réduire et, si besoin, les compléter par d'autres mesures. L'enjeu était de garantir, dans un délai maximal d'un an, la bonne fonctionnalité de cette voie fluviale.

Zones humides de compensation environnementale du Canal Condé-Pommeroeul



© Philippe Houzé © VNF

Un dialogue fécond avec l'Union européenne

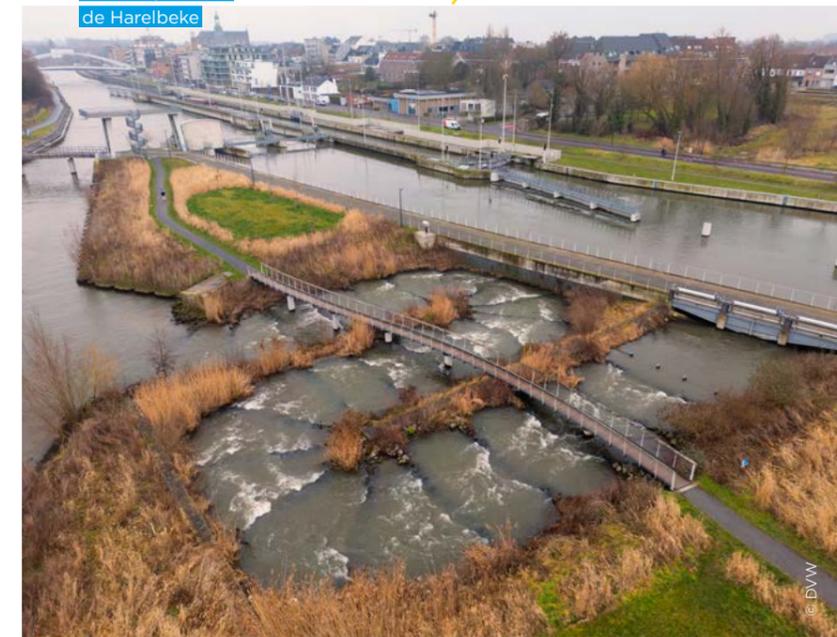
Dès sa nomination comme coordinateur du nouveau corridor transeuropéen de transport Mer du Nord- Rhin-Méditerranée, Pawel Wojciechowski a assisté à plusieurs réunions et événements liés à Seine-Escaut. Il était par exemple à l'inauguration, après quatre ans de travaux pilotés par VNF, des écluses de Méricourt sur la Seine et il a participé au Conseil de surveillance de la SCSNE. Cette présence souligne l'importance, dans la dynamique collective en faveur du réseau, de la relation entre les membres du GEIE et leurs interlocuteurs européens. En 2024, ils ont ainsi travaillé ensemble à la révision, officiellement actée le 10 juillet, de la Décision d'Exécution signée en 2019 avec la Commission européenne, qui sert de feuille de route à la mise en place de Seine-Escaut. Ce fut l'occasion d'actualiser le calendrier d'achèvement des différentes sections du réseau et de compléter son périmètre en ajoutant des tronçons, comme la future liaison fluviale Bray-Nogent à l'amont du bassin de la Seine. Outre son intérêt opérationnel, la révision de la

Décision d'Exécution a constitué un rappel officiel des ambitions portées par Seine-Escaut et du soutien de l'Europe dans la durée. Au total, c'est une projection pour l'avenir qui permet de mieux anticiper et préparer la mise en service du réseau.



La qualité du travail collectif au sein du GEIE Seine-Escaut est confortée par l'acquisition de compétences directement liées au déploiement du réseau. En Flandre, par exemple, ce déploiement suppose de réaliser cinq passes à poissons pour permettre aux poissons migrateurs de descendre et remonter les cours d'eau : quatre sur la Lys (à Vive-Saint-Bavon, Harelbeke, Menin et Merelbeke) et une sur le Haut-Escaut, à Kerkhove. Trois des passes à poissons sont déjà en place. Au fil du temps, les équipes de DVW ont donc développé une forte expertise dans la conception de ces dispositifs, apprenant à les adapter aux lieux où ils sont implantés. Et elles n'hésitent pas à partager cette expertise avec leurs interlocuteurs du SPW, de VNF et de la SCSNE. À ces compétences supplémentaires s'ajoutent des innovations technologiques. En Flandre toujours, DVW a ainsi progressé en 2024 dans l'élaboration, en collaboration avec des partenaires spécialisés, de deux outils digitaux. L'un est un modèle de gestion de trafic fluvial sur la Lys. L'autre, un système d'évaluation de la résilience d'un projet face au dérèglement climatique. Une fois que ces outils seront finalisés, DVW compte les présenter aux autres membres du GEIE et échanger avec eux sur une possible extension de leur périmètre d'utilisation à l'échelle de Seine-Escaut.

Passes à poissons de Harelbeke



© DVW



Visite au port de Rotterdam des experts du groupe de travail « carburants alternatifs » du GEIE Seine-Escaut

Une vision globale de l'exploitation et de l'offre de services

Pour maximiser les impacts de Seine-Escaut, les membres du GEIE s'attachent à mettre en place un réseau dont l'exploitation et l'offre de services soient non seulement efficaces, mais aussi cohérentes et interopérables. Ils ont mis en place dans cette perspective des **groupes de travail transversaux sur plusieurs thématiques, dont la gestion de l'eau et les carburants alternatifs**. Ces travaux transversaux ont avancé en 2024.

Une procédure d'adjudication de marché a par exemple été lancée pour une première étude sur la gestion de l'eau à l'échelle du réseau Seine-Escaut. L'objectif est de faire un bilan actualisé des initiatives existantes dans ce domaine dans les six régions traversées par le réseau et d'identifier des axes d'amélioration.

L'année a également été marquée par le lancement d'une étude comparative à la fois technique, économique et environnementale sur les carburants alternatifs. Dans un contexte de lutte redoublée contre le changement climatique, Seine-Escaut va en effet beaucoup contribuer à l'objectif phare du Pacte Vert Européen : la neutralité carbone à l'horizon 2050. L'étude sur les carburants alternatifs s'inscrit dans ce contexte. Elle vise à déterminer, à partir d'un inventaire de l'existant, quels carburants et solutions d'avitaillement et de recharge seront privilégiés sur le réseau. Une feuille de route sera ensuite élaborée pour déployer ces solutions sur tous les plans : technique, administratif, réglementaire, financier. Les enjeux sont multiples. Il s'agit notamment de garantir la fiabilité et la compétitivité du transport fluvial, de préparer le réseau aux besoins des prochaines décennies, d'assurer la compatibilité et l'interopérabilité des technologies. L'implantation de stations d'avitaillement en biocarburants (déterminée selon une méthodologie élaborée et expérimentée sur le bassin de la Seine en mettant en lien l'évolution prévisionnelle de la flotte fluviale et de ses motorisations) ainsi que les zones de production de carburants alternatifs, servira en outre le développement de nouvelles compétences et activités autour du bassin Seine-Escaut.



Acheminement de containers à hydrogène au Terminal BCTN de Rotterdam



Barge fonctionnant à l'hydrogène au terminal BCTN de Rotterdam

Les retombées socio-économiques du réseau, un sujet clé

Le premier bilan socio-économique complet de Seine-Escaut date de 2021. Il a été réalisé pour le compte du GEIE sous le pilotage des équipes de VNF, en collaboration avec celles du SPW, DVW et la SCSNE. Il évalue les retombées du réseau sur deux horizons de temps, 2035 et 2070, en prenant en compte l'intégralité du périmètre et des programmes lancés. Parmi les résultats, on trouve par exemple 25 % de trafic supplémentaire pour la voie d'eau dès 2035, 2,3 millions de poids lourds en moins sur les routes cinq à dix ans après la mise en service du réseau et un impact sur la gestion des crues estimé à 144 millions d'euros. En 2024, les membres du GEIE ont discuté de la possibilité de prolonger ce bilan par une spatialisation des retombées du réseau. Cela permettrait de mieux préparer son arrivée en donnant une vision plus précise de ses impacts dans les territoires, à moyen et long termes.



+ 25 % de trafic via la voie d'eau dès 2035



2,3 MILLIONS de poids lourds en moins sur les routes



144 MILLIONS d'euros d'économies dans la gestion des crues

Une valorisation des travaux menés

Depuis quelques années, Seine-Escaut n'est plus seulement un projet. Au fil des opérations de construction, rénovation et modernisation lancées par DVW, le SPW, VNF et la SCSNE, il devient progressivement une réalité. Les membres du GEIE s'appuient sur ces opérations successives pour valoriser le réseau et ses retombées. **Ils favorisent ainsi l'émergence autour de Seine-Escaut, dès à présent, de communautés d'acteurs et de dynamiques de développement.**

L'inauguration le 11 octobre 2024 des écluses modernisées de Méricourt en France, sur la Seine, dans le département des Yvelines, a illustré cette démarche. Elle a été la fin de l'un des plus importants chantiers conduits par VNF ces dernières années, avec le soutien financier de l'Union européenne et de la région Île-de-France. Les travaux, lancés dans le cadre de la mise en place de Seine-Escaut, ont duré quatre ans. Ils visaient à fiabiliser deux écluses datant des années 1960, tout en allongeant une des deux écluses. Un nouveau local de commandes des écluses (et du barrage)

a aussi vu le jour, et des équipements de navigation ont été installés pour les usagers (dont des bollards flottants pour faciliter l'amarrage). Les écluses de Méricourt peuvent désormais accueillir davantage de convois de 180 mètres de long.

Or, comme cela a été souligné lors de leur inauguration, ce sont des ouvrages stratégiques pour le transport fluvial européen. Le site de Méricourt est situé à 60 kilomètres de Paris, sur un axe fluvial connecté aux grands ports maritimes de Rouen et du Havre. En 2023, il a vu transiter 7,5 millions de tonnes de marchandises (l'équivalent de 375 000 camions évités sur les routes) ainsi que 13 560 bateaux touristiques transportant plus de 195 000 passagers.

Les travaux réalisés sur les deux écluses vont optimiser la gestion de ce trafic. Ils devraient également l'accroître en renforçant la compétitivité du mode fluvial, ce qui favorisera le report modal de la route vers la voie d'eau. Les impacts seront positifs pour l'activité économique et l'emploi. Cela entraînera aussi une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution de l'air, du bruit, tout en améliorant la sécurité et la fluidité du transport routier.



Site éclusier de Méricourt

© VNF - Yves Charnot



Écluse d'Obourg

© SPW-DTIN - DGIT-PM Wallonie

Pleins feux sur la future écluse d'Obourg

Les membres du GEIE Seine-Escaut n'attendent pas toujours les inaugurations pour mettre en lumière le réseau et ses impacts, se mobilisant parfois dès l'ouverture d'un chantier. C'est ce qu'a fait le SPW le 9 octobre 2024 en donnant le coup d'envoi, en présence du représentant du Ministre wallon de la Mobilité et des Infrastructures, des travaux de construction d'une écluse à grand gabarit à Obourg, près de Mons. Ces travaux, qui s'achèveront en 2027, sont cofinancés par l'Union européenne et la

Wallonie. Ils consistent à réaliser une nouvelle écluse de 12,5 mètres sur 149 mètres à côté d'une écluse déjà existante. Celle-ci ne peut en effet laisser passer que des péniches d'une capacité de charge de 1350 tonnes et 96 mètres de long. Une fois que la deuxième écluse sera en service, cela ouvrira la voie à des péniches d'une capacité de 2000 tonnes venues de France par le canal de Condé-Pommeroeul. Elles pourront accéder à l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu, qui a déjà une capacité de 2000 tonnes. Outre cette augmentation de capacité, des rénovations sont prévues sur l'ancienne écluse d'Obourg, qui va continuer à fonctionner. Un bassin de virement, indispensable pour permettre aux bateaux de grandes longueurs d'opérer un demi-tour après un transbordement à l'amont du site, sera aussi construit. Au total, comme cela a été rappelé lors du lancement du chantier, les travaux amélioreront de manière significative la compétitivité du transport fluvial sur cet axe et favoriseront le report modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau. Avec, à la clé, des bénéfices aussi bien économiques que sociaux et environnementaux.

Une accélération des démarches d'information et de concertation

Plus Seine-Escaut prend forme en France et en Belgique, plus les membres du GEIE renforcent l'information et la concertation à son sujet. Ces démarches, qui dépassent largement le cadre réglementaire, ont deux grands objectifs. Le premier est de faciliter l'intégration du réseau dans les régions desservies et d'aider les collectivités et la population à se l'approprier. Le deuxième est d'inciter les futurs utilisateurs du réseau à se mettre en ordre de marche pour bénéficier pleinement de son arrivée puis de leur apporter des conseils et un accompagnement adapté. En 2024, DVW, le SPW, VNF et la SCSNE sont encore montés en puissance dans ces deux domaines, multipliant les initiatives.

En Flandre, DVW a ainsi lancé un programme visant à aménager sur 45 kilomètres le long de la Lys, 14 aires de repos qui seront aussi des points d'information sur Seine-Escaut. Le programme est déployé en collaboration avec les communes concernées, qui sont notamment impliquées dans la conception des aires. Le 16 mai s'est également tenue la deuxième rencontre des membres de la plateforme eNES - Economisch Netwerk Seine-Schelde (Réseau économique Seine-Escaut). Depuis sa création, cette plateforme informe les futurs utilisateurs flamands sur la mise en place du réseau et permet d'échanger avec eux, en amont de son entrée en service, afin d'optimiser son utilisation et d'accélérer le report modal. Autre initiative notable de 2024 : le 24 septembre, une Charte de la région pour le canal Roulers-Lys a été signée par les communes, la province et les acteurs économiques. Elle met en commun la vision et les ambitions des partenaires régionaux sur le passage du canal au gabarit européen Va, programmé dans le cadre du déploiement de Seine-Escaut.



Signature de la convention de valorisation touristique du Canal Seine-Nord Europe avec les partenaires régionaux

© Péri Feuilletois - Hauts-de-France Tourisme



« Randonnée du Canal » dans le Pas-de-Calais

© SCSNE - Hikari

En Wallonie, le SPW a aussi beaucoup communiqué sur les avancées du réseau. L'édition 2024 de la Journée du transport fluvial et de l'intermodalité, organisée le 1^{er} octobre à Seraing, fut par exemple une bonne occasion d'informer à son sujet. Tout comme l'enquête publique de 45 jours lancée le 22 novembre suite à la décision de réviser le rapport d'incidences sur l'environnement des projets menés pour déployer Seine-Escaut.

En France, VNF a notamment organisé en 2024 une concertation locale pour le doublement de l'écluse des Fontinettes à Arques, sur le canal de Neufossé, dans la région des Hauts-de-France. Du 14 octobre au 24 novembre, les habitants du territoire, les usagers de la voie d'eau et l'ensemble des parties prenantes ont eu l'opportunité de s'exprimer et de contribuer à l'avenir de cette infrastructure. Plusieurs événements avaient été prévus pour faciliter l'implication de tous, dont une réunion publique de lancement et une réunion de restitution des résultats.

De son côté, la SCSNE a mené la concertation réglementaire (avec la tenue d'une enquête publique environnementale sur un périmètre de 76 communes et 89 kilomètres) et continué en parallèle à innover pour sensibiliser le grand public à l'arrivée du Canal Seine-Nord Europe. Tout en poursuivant ses « Randonnées du Canal » (des balades sur le tracé de

la future infrastructure fluviale) et en préparant l'ouverture de nouvelles Maisons du Canal (des lieux d'accueil et d'information mis en place avec les collectivités), elle a signé un partenariat avec l'Éducation Nationale. Il a abouti à la production d'une vingtaine de fiches pédagogiques : destinées aux professeurs d'histoire-géographie et des sciences de la vie et de la Terre, elles illustrent divers sujets des programmes scolaires en s'appuyant sur l'exemple du Canal.

En parallèle, la SCSNE a renforcé le dialogue avec les acteurs économiques. Le 15 octobre, elle a signé une charte avec Entreprises Fluviales de France : les partenaires s'y engagent notamment à favoriser la réussite du Canal Seine-Nord Europe par l'adhésion des entreprises du secteur fluvial et leur accompagnement dans la préparation de l'ouverture de la nouvelle liaison. Quelques jours plus tôt, le 9 octobre, elle préparait la valorisation touristique du Canal en signant une convention avec Hauts-de-France Tourisme, les agences Oise Tourisme, Pas-de-Calais Tourisme, Somme Tourisme et le Département du Nord. Au total, en 2024, la SCSNE a organisé près de 400 moments d'échanges de proximité avec des interlocuteurs divers et dans des formats variés.



MOMENTS D'ÉCHANGES
de proximité

Le réseau Seine-Escaut connecté à l'Europe des Transports

Les membres du GEIE Seine-Escaut unissent régulièrement leurs forces pour communiquer sur le réseau. En 2024, ils ont ainsi participé à l'événement majeur de la mobilité européenne : les Journées de l'interconnexion en Europe (Connecting Europe Days). Elles étaient organisées du 2 au 5 avril à Bruxelles par la Commission européenne, en collaboration avec la Présidence belge de l'UE. Lors de ces journées, un stand a présenté aux participants la carte d'avancement du déploiement de Seine-Escaut en France, en Flandre et en Wallonie. Gilles Ryckebusch, directeur territorial Nord-Pas de Calais de VNF et gérant du GEIE Seine-Escaut, a également participé à une table ronde du nouveau corridor de transport européen Mer du Nord-Rhin-Méditerranée, initiée par son coordinateur Pawel Wojciechowski.



© VNF



2 DE NOUVEAUX JALONS POSÉS POUR FAIRE DE SEINE-ESCAUT UNE RÉALITÉ

Le réseau Seine-Escaut continue à prendre forme dans tous les territoires traversés. Plusieurs réalisations majeures de 2024 en témoignent, comme la poursuite des travaux d'aménagement de la Lys en Flandre, le lancement de la construction de l'écluse d'Obourg en Wallonie, la réalisation des quatre premiers ponts sur le futur Canal Seine-Nord Europe, l'avancée du chantier d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle dans les Hauts-de-France et la remise en service complète des écluses de Méricourt, dans le bassin de la Seine. Point d'étape.

Construction d'un des premiers ponts du Canal Seine-Nord Europe à Pimprez dans l'Oise

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)

Quelles ont été les principales avancées en 2024 pour la mise en place de Seine-Escaut en Flandre ?

Plusieurs chantiers se sont poursuivis, comme la réalisation de nouvelles berges écologiques sur la section 140 de la Lys, entre Deinze et Vive-Saint-Bavon, ou encore les travaux sur les quais du canal Roulers-Lys. Les ponts nous ont beaucoup occupés durant l'année. La construction d'un pont cycliste et piétonnier à Nevele, sur le canal de Diversion, a continué. Nous avons lancé la reconstruction du pont Bospoort à Halle, réalisée dans le cadre de la mise au gabarit IV du canal Bruxelles-Charleroi, de même que les travaux pour le rehaussement du pont routier à Kuurne, sur la Lys. Le tablier du nouveau pont cycliste construit à Menin a été monté en septembre. Nous avons aussi obtenu le permis unique pour la reconstruction du pont Lys à Ingelmunster, sur le canal Roulers-Lys. Le début de l'aménagement du site de Waregem à Vive-Saint-Eloi, sur la Lys, est un autre fait marquant de 2024. Il s'agit en effet du premier projet de recalibrage de la section de la rivière comprise entre Vive-Saint-Bavon et Harelbeke.

Quelles grandes étapes supplémentaires vont être franchies en 2025 ?

2024 a été plutôt une année de continuation, 2025 sera une année de transition. Plusieurs chantiers vont arriver à leur terme, comme la construction des nouveaux ponts de Menin, Nevele et Kuurne, qui seront mis en service. En parallèle, nous lancerons de nouvelles campagnes de travaux. Elles permettront notamment de recalibrer la partie amont de la section 140 de la Lys pour améliorer le gabarit de la voie d'eau, d'installer une passe à poissons à Menin, de rehausser un pont sur la Lys dans la traversée de Menin et de construire un pont cycliste à Steenbrugge sur le canal Gand-Ostende.

Site éclusier de Vives-Saint-Bavon



Pont de Menin



Canal de Condé-Pommeroeul

© Ph. Hourze

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



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

Quelles ont été les principales avancées en 2024 pour la mise en place de Seine-Escaut en Wallonie ?

2024 a été une année charnière marquée par beaucoup d'échéances importantes. Le canal de Condé-Pommeroeul, porte d'entrée sur la dorsale wallonne, a ainsi été remis en navigation en juillet, après 30 ans de fermeture. Dès sa remise en service, le trafic y a été soutenu, avec en moyenne 240 bateaux marchands par mois. Dans la foulée de cette réouverture, nous nous sommes attaqués à deux goulets d'étranglement sur l'axe fluvial allant de Condé-sur-l'Escaut à Namur, l'enjeu étant de rendre l'itinéraire accessible aux bateaux de classe Va. D'une part, nous avons commencé les travaux d'élargissement du canal Nimy-Blaton. D'autre part, nous avons débuté la construction de l'écluse d'Obourg et du bassin de virement qui l'accompagnera. Par ailleurs, nous avons terminé en mai 2024 les travaux d'approfondissement de l'écluse d'Auvelais sur la Sambre. Grâce à ceux-ci, les tirants d'eau sur la rivière entre Charleroi et Namur ont été harmonisés, entraînant une augmentation de 10 % des capacités de chargement sur cet itinéraire.

Quelles grandes étapes supplémentaires vont être franchies en 2025 ?

Nous serons dans le prolongement de 2024, avec notamment le lancement de la deuxième des trois phases des travaux d'aménagement du canal Nimy-Blaton. Par ailleurs, nous allons continuer à moderniser les ouvrages fluviaux installés sur la Basse Sambre pour qu'ils puissent être télégerés. Quatre de ces ouvrages sur huit le sont déjà et bénéficient d'un élargissement des horaires de navigation sur cet axe, ce qui optimise le service proposé aux usagers.



Écluse d'Auvelais

© SPW-DTJM-Dot P. V. Namur



Centre permanence exploitation (PEREX) de Wallonie

© SPW-DTJM-DD

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)

Quelles ont été les principales avancées en 2024 pour la réalisation du Canal Seine-Nord Europe ?

Sur le secteur 1 - qui, rappelons-le, couvre 18 kilomètres de canal dans l'Oise entre Compiègne et Passel - deux nouvelles étapes importantes ont été franchies. D'une part, nous avons achevé la construction des quatre premiers ponts du Canal. Et d'autre part, nous avons bien avancé sur le chantier de rescindement de l'Oise, puisque la rivière s'écoule désormais dans son nouveau lit sur plus d'un kilomètre. Cela a permis de faire de la place pour l'écluse de Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt, dont la construction a démarré en septembre. Pour les secteurs 2, 3 et 4, entre Passel et Aubencheul-au-Bac, le fait marquant de 2024 fut l'obtention le 9 août de l'autorisation environnementale, après le dépôt du dossier en mars et une enquête publique. Cette autorisation va nous permettre de poursuivre les travaux sur l'ensemble du tracé, dont la déviation de l'autoroute A2. Durant l'année, nous avons également continué les diagnostics et fouilles archéologiques sur l'ensemble de l'itinéraire. À ce jour, 1200 hectares ont été diagnostiqués et des fouilles ont débuté. Les aménagements environnementaux se poursuivent eux aussi. Près de la moitié du programme du secteur 1 est réalisée, soit 165 hectares, et toutes nos propositions sont validées sur les autres secteurs.



Réalisation d'une mare sur un site de compensation dans le Nord

© SCSNE

Quelles grandes étapes supplémentaires vont être franchies en 2025 ?

L'écluse de Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt va commencer à sortir de terre et de nouveaux marchés seront notifiés, comme celui de la construction du Canal proprement dit sur le secteur 1 ou de l'écluse d'Oisy-le-Verger, haute de 25 mètres. En parallèle, les travaux préparatoires vont se poursuivre, notamment les aménagements environnementaux. Nous allons par exemple commencer la plantation d'arbres et la restauration de zones humides dans les secteurs 2, 3 et 4.



Finalisation du rescindement de l'Oise et des premiers ponts

© Jean-Christophe Hocquie

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



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

Quelles ont été les principales avancées en 2024 pour la mise en place de Seine-Escaut dans les Hauts-de-France ?

Nous avons avancé sur le doublement de l'écluse de Fontinettes à Arques, un ouvrage majeur de la liaison Dunkerque-Escaut : la première phase des études d'avant-projet a été livrée et la deuxième a démarré. Une nouvelle étape a également été franchie pour la téléconduite des ouvrages fluviaux, avec la livraison des bureaux du poste de commande centralisée de Waziers. Autre fait marquant de l'année : la réalisation, lancée à l'été, de la troisième campagne de dragage pour le recalibrage de la Lys mitoyenne. L'année a également vu la poursuite des travaux initiés en 2023 pour allonger l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, sur l'axe Deûle-Lys. Par ailleurs, après l'inauguration officielle fin 2023 du canal de Condé-Pommeroeul, des tests de navigabilité ont révélé une zone de navigation difficile liée à des dépôts sédimentaires. Ils ont nécessité un dragage complémentaire au printemps. La navigation a été rouverte fin juillet.

Quelles grandes étapes supplémentaires vont être franchies en 2025 ?

La deuxième phase des études d'avant-projet sur le doublement de l'écluse de Fontinettes sera livrée. Nous pourrons alors franchir une étape avec le lancement des études environnementales et l'amorce des procédures réglementaires. Le chantier de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle va connaître un nouveau temps fort au printemps avec la pose d'une porte supplémentaire, puis fin 2025, l'écluse allongée sera mise en service. Mais cela ne sera pas fini pour autant, il restera des travaux à mener sur la station de pompage et les passes à poissons. Sur la Lys, nous allons démarrer les cycles de dragage des terres pour l'élargissement et l'approfondissement de l'itinéraire.



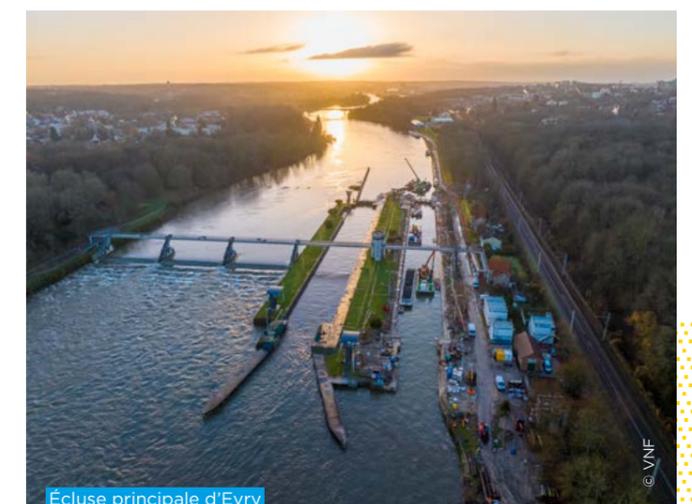
Chantier d'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle

Et dans le Bassin de la Seine, quels ont été les nouveaux jalons posés en 2024 pour la mise en place de Seine-Escaut ?

Le poste de commandes centralisées de Compiègne a été mis en service en juin et inauguré le 17 décembre. Il pilote à distance quatre sites de l'Oise amont : ceux de Venette, Verberie, Sarron et Creil. Ces sites sont composés chacun de deux écluses et d'un barrage à clapets, ce qui fait au total huit sas d'écluses, quatre barrages et quatre passes à poissons gérés à distance. Sur la Seine Aval, nous avons terminé les travaux de rénovation du système de batardage du barrage de Port-Mort, de même que les études de rénovation de l'écluse n° 4 de Notre-Dame-de-la-Garenne, attenante au barrage. À Andrésy, les travaux de rénovation du génie civil du barrage se sont achevés. À Croissy-sur-Seine, la deuxième et dernière partie des travaux de confortement de la digue a été réalisée. Nous avons également poursuivi la rénovation du barrage de Poses. Parmi les faits marquants de l'année, il faut citer la remise en service des écluses de Méricourt après quatre ans de travaux d'allongement et de rénovation. Sur la Seine-Amont, l'écluse principale d'Évry a également été remise en service, dans une version rénovée et modernisée.

En 2025, nous espérons obtenir l'autorisation environnementale pour le projet Mageo, qui permettra de mettre l'Oise au gabarit fluvial européen. Sur la Seine-Aval, nous allons entamer la dernière étape des travaux sur le barrage de Poses et lancer les travaux de rénovation de l'écluse n° 4 de Notre-Dame-de-la-Garenne. Nous commencerons aussi la rénovation complète d'une des deux passes du barrage à vannes de Suresnes. À Suresnes toujours, les études pour la rénovation de l'écluse n° 3 devraient être validées. Sur la Seine Amont, si l'autorisation environnementale est délivrée, les travaux préparatoires et de compensation à la reconstruction du barrage de Beaulieu pourront démarrer. Par ailleurs, les études de maîtrise d'œuvre pour la construction de la passe à poissons d'Évry devraient s'achever, de même que celles menées pour l'approfondissement et l'allongement de l'écluse d'Ablon.

Travaux de confortement de la digue de Croissy



Écluse principale d'Évry

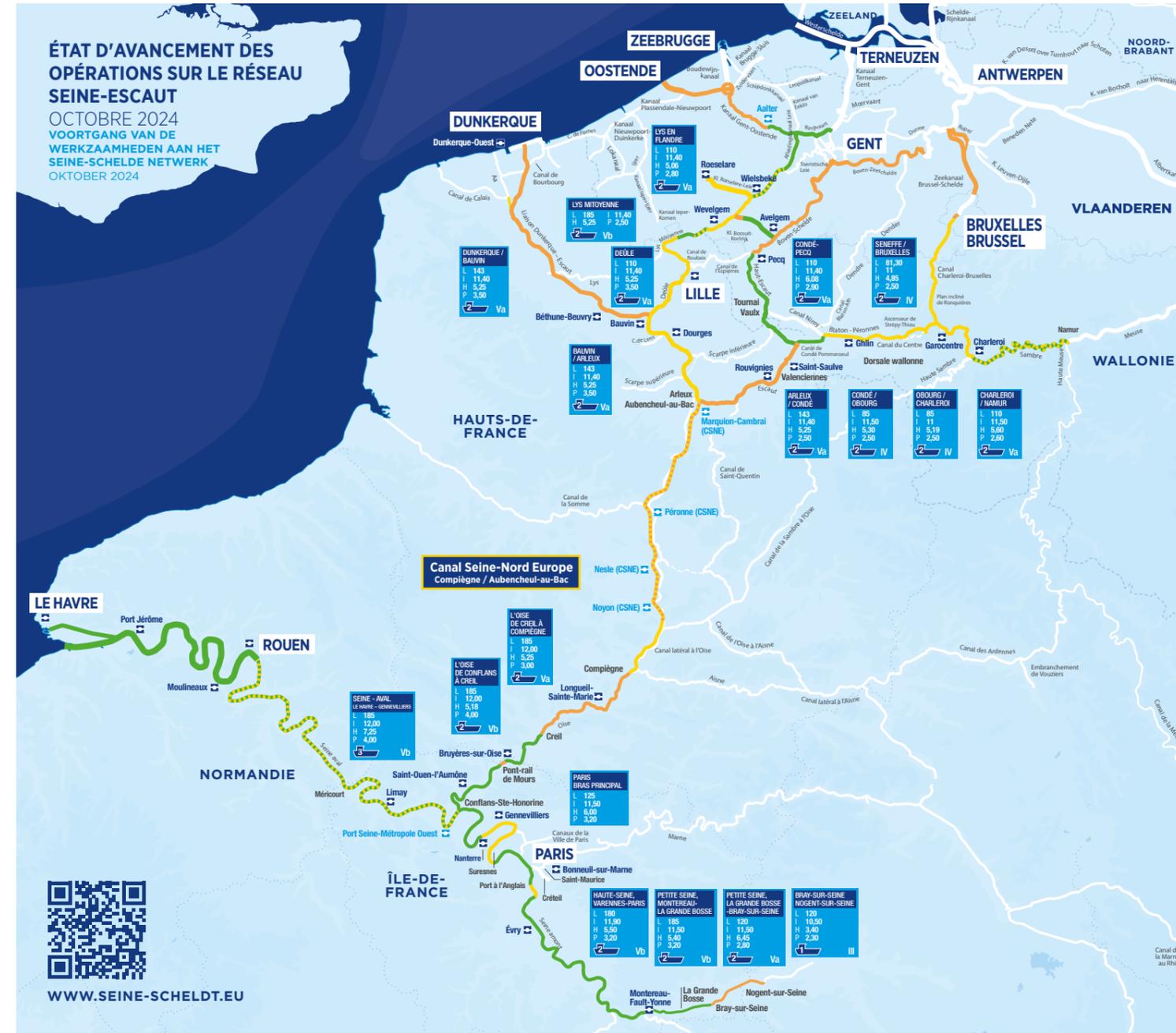
PERSPECTIVES 2025

À venir en 2025

- **Mise en service des ponts de Menin, Nevele et Kuurne en Flandre**
- **Début des travaux en Flandre**
 - du recalibrage de la partie amont de la section 140 de la Lys ;
 - de la passe à poissons à Menin ;
 - du pont sur la Lys dans la traversée de Menin ;
 - d'un pont cycliste à Steenbrugge sur le canal Gand-Ostende.
- **Poursuite des travaux d'aménagement du canal Nimy-Blaton en Wallonie**
- **Modernisation des ouvrages fluviaux** installés sur la Basse Sambre (Wallonie) pour qu'ils puissent être télégrésés
- **Travaux sur l'écluse de Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt (Oise)**
- **Pose d'une porte supplémentaire** sur l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle (Nord) et mise en service de cette même écluse allongée
- **Démarrage des cycles de dragage des terres** sur la Lys pour élargissement et approfondissement de l'itinéraire
- **Dernière étape des travaux sur le barrage de Poses (Seine aval)**
- **Début des travaux de rénovation de l'écluse n°4 de Notre-Dame-de-la-Garenne (Seine aval)**
- **Début de la rénovation complète d'une des deux passes du barrage à vannes de Suresnes (Seine aval)**
- **Début des travaux pour la reconstruction du barrage de Beaulieu (Seine amont), à condition d'obtenir l'autorisation environnementale**



CARTE D'AVANCEMENT DU RÉSEAU



LÉGENDE Legenda

- CONFORME À LA DÉCISION D'EXÉCUTION DE L'UNION EUROPÉENNE
In overeenstemming met het Europees uitvoeringsbesluit
- TRAVAUX EN COURS AVEC NIVEAU DE SERVICE DÉJÀ AMÉLIORÉ
Werk in uitvoering met belangrijke infrastructuur (al) in gebruik
- ◆ OUVRAGE EN SERVICE
Belangrijke infrastructuur in gebruik
- TRAVAUX EN COURS
Werk in uitvoering
- TRAVAUX PRÉPARATOIRES EN COURS
Vorbereidend werk in uitvoering
- ÉTUDES EN COURS
Lopende onderzoeken
- HORS RÉSEAU SEINE-ESCAUT
Buiten het Seine-Schelde netwerk
- FRONTIÈRE
Landsgrens
- LIMITE DE RÉGION
Regionale grens

LE HAVRE GRANDS PORTS MARITIMES ET HUBS EUROPÉENS
Grote zeehavens en Europese hubs

- PLATEFORME MULTIMODALE (EXISTANTE)
Multimodaal knooppunt (bestaand)
- PLATEFORME MULTIMODALE (EN PROJET)
Multimodaal knooppunt (gepland)

DIMENSIONS EN MÈTRE (2023) / AFMETINGEN
L: Longueur / Lengte
Larg: Largeur / Breedte
H: Hauteur sous pont / Hoogte onder dek
P: Profondeur / Diepte

COUCHES DE CONTENEURS MAX	MAX: 1	MAX: 2	MAX: 3
CLASSE CEMT	III	IV	Va
TONNAGE	650 - 1000	1000 - 1500	1000 - 3000
	Vb		
			3200 - 6000

ÉCHELLE Schaal
0 50 100 km

Carte synthétique assemblée à partir de cartes fournies par Voies navigables de France et SNCF et avec le concours de De Vlaamse Waterweg nv, de la SCSNIE et du Service public de Wallonie (Document non-contractuel - Réalisation Transmanche Consultants)
Overzichtsschaart samengesteld uit kaarten geleverd door Voies navigables de France en SNCF in samenwerking met De Vlaamse Waterweg, SCSNIE en de Service public de Wallonie (Niet-contractueel document - geproduceerd door Transmanche Consultants)



seine escaut

1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

Site éclusier de Méricourt,
sur la Seine aval

© VNF - Yves Chanoit

stratéact - Crédit photo couverture : premier pont du Canal Seine-Nord Europe et rescindement de l'Oise © SCSNE - Hecquet

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

 Réseau Seine-Escaut

