



1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2025

GEIE
Seine-Escaut



Cofinancé par
l'Union européenne

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

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



— Modernisation Seine-Escaut
— Canal Seine-Nord Europe

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



LE MOT DE... **GILLES RYCKEBUSCH**

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

ÉDITORIAL DE GILLES RYCKEBUSCH

p. 5

RENCONTRE AVEC MATTHIEU BLANC

p. 6

CHAPITRE 1: INNOVER POUR MODERNISER ET PRÉPARER L'AVENIR DU RÉSEAU

p. 8

La téléconduite, pour une exploitation modernisée du réseau fluvial

p. 9

Les services d'information fluviale, pour une navigation plus fluide et mieux coordonnée

p. 10

Les carburants alternatifs, un axe stratégique pour le transport fluvial

p. 11

Le fret fluvial autonome, une évolution des modes d'exploitation

p. 12

Canal Seine-Nord Europe, un laboratoire d'innovations

p. 13

CHAPITRE 2: AVANCÉES DU PROJET : UNE DYNAMIQUE COLLECTIVE EN ACTION

p. 14

Le déploiement de Seine-Escaut en Wallonie

p. 16

Le déploiement de Seine-Escaut en Flandre

p. 17

Le déploiement du Canal Seine-Nord Europe

p. 18

Le déploiement de Seine-Escaut en France

p. 19

PERSPECTIVES 2026

p. 20

CARTE D'AVANCEMENT DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

p. 22



L'année 2025 confirme la progression régulière des chantiers du réseau Seine-Escaut qui sont pleinement visibles sur les réseaux de chacun de nos membres.

Cette dynamique repose sur l'engagement constant des partenaires wallons, flamands et français réunis au sein du Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut. Ensemble, nous coordonnons nos investissements et harmonisons nos choix techniques afin de garantir la cohérence et la montée en capacité progressive du réseau. C'est cette coopération étroite qui donne sa solidité à notre trajectoire commune.

En 2025, plusieurs jalons ont été franchis : adaptation de la Lys, modernisation d'ouvrages sur le Bassin de la Seine, aménagement d'écluses en Wallonie et dans le Nord-Pas-de-Calais, déploiement de la téléconduite sur des axes structurants, premiers grands marchés et lancement de chantiers préparatoires sur tous les secteurs du Canal Seine-Nord Europe. Ces avancées marquent concrètement l'entrée dans une phase de réalisation à grande échelle.

Le soutien de l'Union européenne demeure un levier essentiel. Dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), plus d'un milliard d'euros ont déjà été mobilisés en faveur de Seine-Escaut sur la programmation en cours. La proposition présentée en

juillet 2025, prévoyant un nouveau MIE pour 2028-2034, confirme la volonté de poursuivre l'investissement dans les infrastructures transfrontalières. Cette perspective est déterminante pour maintenir le rythme et assurer la continuité et la stabilité de la mise en œuvre du projet.

Le présent rapport met également en lumière l'innovation continue au service du développement du réseau Seine-Escaut. Téléconduite, services d'information fluviale, outils numériques de suivi des chantiers, réflexion sur les carburants alternatifs : ces évolutions transforment progressivement notre manière de concevoir et d'exploiter la voie d'eau. Elles améliorent la fiabilité de la navigation et renforcent son attractivité dans la transition écologique et logistique.

Au-delà des infrastructures, notre enjeu partagé est celui des usages. Il s'agit d'offrir à nos clients et aux territoires une liaison fluviale homogène, performante et durable, capable de favoriser le transfert d'une partie des flux de marchandises de la route vers la voie d'eau, tout en soutenant les dynamiques locales, y compris touristiques.



RENCONTRE AVEC MATTHIEU BLANC

Président de l'organisation fluviale européenne, European Barge Union (EBU)



Organisation européenne représentant les transporteurs fluviaux de marchandises, l'European Barge Union porte la voix des usagers de la voie d'eau auprès des institutions européennes et des gestionnaires d'infrastructures. À l'heure où le réseau Seine-Escaut se déploie progressivement, Matthieu Blanc livre le regard des transporteurs, des ports et des acteurs économiques sur les attentes concrètes liées au développement de ce grand corridor fluvial européen.



Quelle place le transport fluvial occupe-t-il aujourd'hui en Europe, et que représente le réseau Seine-Escaut pour les acteurs économiques ?

Le transport fluvial joue un rôle à la fois discret et essentiel. Discret, parce qu'il reste peu visible dans le débat public, mais essentiel pour de nombreuses activités industrielles. Au-delà d'un certain volume de marchandises, la voie d'eau devient un outil logistique déterminant pour la compétitivité des sites industriels et des ports.

Dans ce contexte, le réseau Seine-Escaut s'inscrit clairement dans une logique européenne. Il vise à relier des bassins industriels et portuaires majeurs, en assurant la continuité du grand gabarit entre le Benelux et le bassin de la Seine. Ce type d'infrastructure dépasse les enjeux locaux : ce sont des investissements structurants, dont les effets se mesurent souvent sur plusieurs décennies.

Quels sont aujourd'hui les principaux défis pour les usagers du réseau fluvial ?

Un enjeu majeur concerne la performance des infrastructures existantes, et en particulier leur maintenance. Construire un ouvrage est une étape importante, mais maintenir durablement un haut niveau de service est tout aussi essentiel pour les usagers, qui ont besoin de fiabilité et de prévisibilité.

Un autre défi concerne la transition énergétique du secteur. La décarbonation passera sans doute par plusieurs solutions complémentaires, notamment l'usage de biocarburants, le développement de l'électrification et la mise en place d'infrastructures adaptées, comme des bornes de recharge. Ces évolutions sont déjà engagées, mais elles nécessitent des investissements et un accompagnement dans la durée.

Quelles attentes expriment les industriels et les ports à l'égard de grands réseaux comme Seine-Escaut ?

Les attentes portent d'abord sur la capacité à offrir des infrastructures performantes et continues, permettant le transport de volumes importants sur de longues distances. Une liaison comme Seine-Escaut ouvre des perspectives nouvelles pour le report modal et pour l'organisation des chaînes logistiques multimodales.

Il existe aussi un enjeu de visibilité et de compréhension du projet. Pour certains acteurs économiques, l'horizon de mise en service peut encore paraître lointain, ce qui rend nécessaire un travail d'information et de pédagogie. La possibilité de transporter des flux importants entre les grands ports du Nord et le Bassin parisien constitue un atout stratégique évident à l'échelle européenne.



Ecluse de Comines sur la Lys

© SPW



Une liaison comme Seine-Escaut répond à une logique européenne forte : relier durablement les grands bassins industriels et logistiques.

Quelles évolutions vous semblent les plus prometteuses pour renforcer l'attractivité du transport fluvial ?

Plusieurs innovations pourraient transformer progressivement le secteur. L'automatisation et les systèmes d'aide à la navigation se développent déjà et devraient continuer à progresser dans les prochaines années. Parallèlement, l'usage de carburants alternatifs et l'électrification des unités, c'est-à-dire le recours à des bateaux fonctionnant en tout ou partie à l'électricité, constituent des pistes majeures pour réduire l'empreinte environnementale du transport fluvial. Enfin, il ne faut pas oublier d'autres dimensions du développement des voies navigables, notamment le tourisme, qui connaît une croissance importante en Europe et contribue aussi à la valorisation des territoires traversés par les grands axes fluviaux.



L'électrification du transport fluvial, une évolution en marche

Cette action consiste à développer des bateaux capables de fonctionner partiellement ou entièrement à l'électricité, en complément ou en remplacement des moteurs thermiques. Cette évolution peut s'appuyer sur des batteries embarquées ou sur des infrastructures de recharge installées à quai. Elle constitue l'une des pistes majeures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport fluvial et renforcer son rôle dans la transition énergétique du secteur logistique.



1 INNOVER POUR MODERNISER ET PRÉPARER L'AVENIR DU RÉSEAU

L'année 2025 confirme que la modernisation du réseau Seine-Escaut ne repose pas uniquement sur les infrastructures, mais aussi sur la transformation de ses modes d'exploitation. Téléconduite des ouvrages, services d'information fluviale, transition énergétique des flottes, premières expérimentations en matière de fret autonome ou innovations déployées sur le chantier du Canal Seine-Nord Europe : ces avancées traduisent une évolution coordonnée du modèle fluvial, au service de sa performance, de sa fiabilité et de sa durabilité.

Construction d'un quai travaux du Canal Seine-Nord Europe à Aubencheul-au-Bac

© O. et J.-C. Hecquet / SCSNE

La téléconduite, pour une exploitation modernisée du réseau fluvial

Piloter une écluse ou un barrage à distance depuis un poste de commande centralisé est aujourd'hui une réalité sur de nombreuses voies navigables européennes. La téléconduite transforme l'exploitation du réseau fluvial en améliorant la sécurité, la fiabilité et la continuité du service. Déployée progressivement par les gestionnaires français et belges, elle constitue l'un des leviers majeurs de modernisation du réseau Seine-Escaut.

Une exploitation modernisée grâce au pilotage à distance

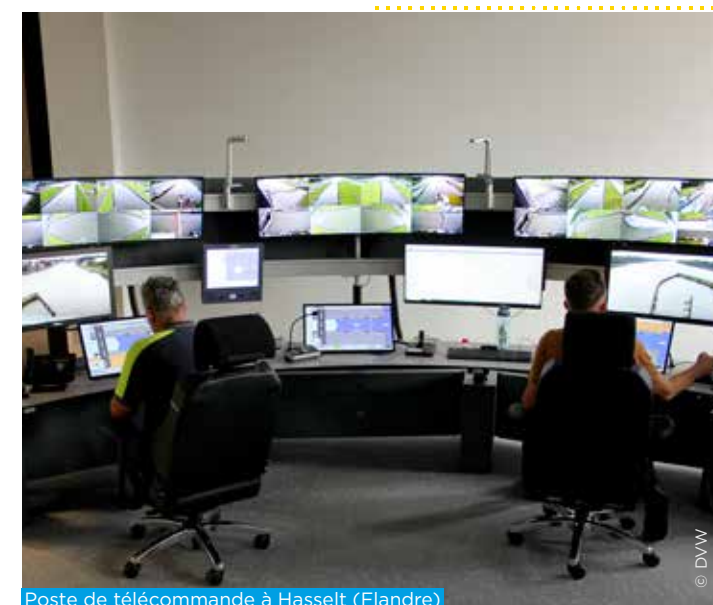
Traditionnellement, les écluses et les barrages étaient exploités localement, avec du personnel présent sur chaque site. Progressivement, les gestionnaires ont équipé leurs réseaux pour mieux suivre à distance l'état des ouvrages et du trafic, en commençant par certains itinéraires prioritaires. En France, Voies navigables de France (VNF) a ainsi renforcé cette capacité de suivi. La téléconduite va plus loin : elle permet non seulement de superviser les ouvrages, mais aussi d'agir directement sur leur fonctionnement depuis un poste de commande centralisé (PCC), tout en offrant une vision globale par itinéraire, essentielle pour anticiper le trafic et gérer les niveaux d'eau. Pour les équipes d'exploitation, cette évolution marque un changement majeur.

En Wallonie, cette modernisation est déjà pleinement opérationnelle sur certains axes structurants. « Sur la Sambre, les huit sites sont désormais téléconduits depuis un centre de gestion. Cela permet d'harmoniser le fonctionnement et d'offrir des horaires de navigation élargis, tout en garantissant un haut niveau de sécurité », souligne Christophe Blerot, directeur de l'Exploitation des Voies navigables au Service public de Wallonie.

Une innovation déjà largement déployée sur plusieurs réseaux

En Flandre, la téléconduite constitue désormais un mode d'exploitation largement installé sur les axes à fort trafic. Elle permet aux opérateurs de gérer simultanément plusieurs ouvrages, tout en disposant d'une vision d'ensemble des infrastructures. « Depuis nos centres de commande, les opérateurs peuvent piloter plusieurs écluses et ponts mobiles à distance, tout en surveillant en permanence leur fonctionnement. Cela permet d'assurer une exploitation continue et plus efficace du réseau », précise Agnès Peil, cheffe de programme téléconduite chez De Vlaamse Waterweg nv.

Cette organisation améliore la continuité du service et optimise la gestion des flux, en particulier sur les itinéraires les plus fréquentés où plusieurs ouvrages sont pilotés depuis un même centre de commande.



Poste de télécommande à Hasselt (Flandre)

Un levier de fiabilité et de coordination à l'échelle du réseau

Au-delà de la modernisation technique, la téléconduite apporte des bénéfices concrets aux usagers. Elle permet d'harmoniser l'exploitation des ouvrages, de limiter les interruptions de service – par exemple en ajustant plus rapidement les manœuvres en cas d'incident – et de mieux anticiper les situations de forte fréquentation ou de maintenance.

Elle facilite aussi la coordination entre gestionnaires dans un réseau qui traverse plusieurs régions et pays. La supervision centralisée et les outils numériques associés permettent une gestion plus cohérente du trafic et contribuent à renforcer la fiabilité globale du réseau Seine-Escaut.

Déployée progressivement sur l'ensemble du réseau, cette innovation constitue ainsi un levier structurant, qui accompagne la modernisation des infrastructures existantes et prépare l'exploitation du futur réseau fluvial européen.

© SCSNE

Les services d'information fluviale, pour une navigation plus fluide et mieux coordonnée

Connaître en temps réel la position d'un bateau, anticiper un arrêt d'écluse ou préparer un itinéraire à l'échelle européenne : les services d'information fluviale transforment la navigation et l'exploitation du réseau. Déployés progressivement sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, ils constituent un levier essentiel pour améliorer la sécurité, la fluidité et la coordination dans un contexte transfrontalier.



Des outils devenus indispensables pour naviguer et planifier

Les services d'information fluviale (SIF) regroupent des outils numériques qui fournissent des informations sur les conditions de navigation, l'état des infrastructures et le trafic. Ils permettent aux usagers de la voie d'eau (transporteurs de marchandises, opérateurs de transport de passagers ou plaisanciers) d'anticiper leurs trajets, et aux gestionnaires d'assurer une exploitation plus efficace du réseau.

Pour Voies navigables de France, ces services sont aujourd'hui pleinement intégrés à l'exploitation. « Les SIF permettent de fournir aux usagers des informations fiables et actualisées sur les conditions de navigation, les restrictions ou l'état des ouvrages. Cela leur permet de mieux planifier leurs trajets et d'anticiper les éventuelles perturbations », explique Alaric Blakeway, coordinateur national des SIF chez VNF.

En Wallonie, ces outils jouent également un rôle central dans l'information des usagers et la gestion du trafic. « Les avis à la batellerie, qui signalent par exemple des travaux, des restrictions de passage ou des interruptions temporaires, permettent d'informer rapidement les usagers. C'est un élément essentiel pour garantir la sécurité et la fluidité du trafic », souligne Christophe Blerot, directeur de l'Exploitation des Voies navigables au Service public de Wallonie.

Un réseau d'information structuré à l'échelle européenne

Les SIF prennent toute leur dimension dans un réseau transfrontalier comme Seine-Escaut, où les bateaux circulent entre plusieurs régions et pays. L'enjeu est d'assurer une continuité de l'information, quel que soit le territoire traversé.

En Flandre, ces services constituent désormais une infrastructure numérique centrale, au cœur de la gestion coordonnée du réseau. « Les SIF permettent de centraliser et de partager des informations en temps réel sur la navigation, le trafic et les infrastructures. Ils constituent une base essentielle pour une gestion coordonnée du réseau et pour offrir aux usagers des services fiables et cohérents », détaille Piet Creemers, chef de cellule Innovation pour la navigation intérieure chez De Vlaamse Waterweg nv.

La plateforme européenne EuRIS constitue l'une des principales concrétisations de cette évolution. Elle permet notamment de consulter les conditions de navigation, de suivre les bateaux et de planifier des itinéraires à l'échelle européenne, facilitant ainsi les trajets internationaux.

Un levier pour la performance et l'avenir du transport fluvial

Au-delà de l'information en temps réel, les SIF contribuent à améliorer la gestion du trafic et la coordination entre gestionnaires. Ils permettent d'anticiper les situations d'exploitation et de mieux organiser la circulation des bateaux. « Le trafic fluvial est par nature international. Il est essentiel que les systèmes d'information puissent échanger entre eux, afin que les usagers puissent naviguer sans rupture d'information lorsqu'ils passent d'un territoire à l'autre », précise Christophe Blerot. En facilitant le partage de données et la coordination entre gestionnaires, ces services accompagnent la montée en puissance du réseau Seine-Escaut et contribuent à rendre la navigation plus fiable, plus fluide et mieux organisée à l'échelle européenne.

Les carburants alternatifs, un axe stratégique pour le transport fluvial

Déjà performant sur le plan environnemental, le transport fluvial émet en moyenne quatre fois moins de CO₂ que la route à distance et volume équivalents. Mais pour répondre aux objectifs européens de réduction des émissions et préserver sa compétitivité, il doit désormais agir sur l'énergie utilisée à bord des bateaux. Sur le réseau Seine-Escaut, les carburants alternatifs constituent aujourd'hui un levier central de cette évolution.

Une évolution progressive des flottes existantes

La longévité des bateaux fluviaux – dont les coques peuvent rester en service plusieurs décennies – permet une transition progressive. Certains carburants alternatifs peuvent être utilisés sans transformation lourde des unités existantes.

Les solutions dites « drop-in », comme le HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, huile végétale hydro-traitée), permettent de réduire les émissions tout en conservant les motorisations actuelles. « Les carburants alternatifs constituent aujourd'hui le principal levier opérationnel pour réduire les émissions à court terme, parce qu'ils permettent d'agir sur les bateaux existants sans attendre des transformations lourdes de la flotte », souligne Olivier Burel, chef de projet innovation chez Voies navigables de France.

Une coordination européenne au service de la compétitivité

Dans un réseau transfrontalier comme Seine-Escaut, la cohérence des choix énergétiques constitue un enjeu majeur. « Le transport fluvial s'inscrit dans des réseaux largement transfrontaliers. Les choix en matière de fiscalité et de soutien aux carburants alternatifs doivent être coordonnés, afin d'éviter des écarts de traitement entre pays », précise Jan-Willem Barbier, conseiller en politiques publiques climat, énergie et durabilité chez De Vlaamse Waterweg nv.

Standardisation des équipements, interopérabilité et stabilité réglementaire sont autant de conditions pour sécuriser les investissements. Les objectifs européens – réduction d'au moins 35 % des émissions d'ici 2035 par rapport à 2015 et neutralité carbone à l'horizon 2050 – devront être atteints sans fragiliser un secteur aux marges limitées.

La feuille de route du GEIE Seine-Escaut vise ainsi à inscrire cette transition dans une trajectoire progressive et coordonnée, conciliant ambition environnementale et soutenabilité économique.



À moyen terme, des configurations combinant motorisation électrique, batteries et générateur ouvrent la voie à des solutions plus ambitieuses. L'hydrogène ou les bateaux entièrement électriques offrent, à plus long terme, des perspectives de navigation avec une réduction drastique des émissions à l'usage, sous réserve de maturité technologique et de disponibilité énergétique.

Une organisation de l'approvisionnement en pleine structuration

La transition ne concerne pas uniquement les bateaux. Elle suppose également d'organiser l'approvisionnement en énergie sur l'ensemble du réseau.

Si certains équipements existants peuvent évoluer pour accueillir des carburants alternatifs, d'autres solutions, notamment liées à l'hydrogène ou à l'électricité, nécessitent des investissements plus structurants. Le Service public de Wallonie a engagé la création d'une station multimodale sur l'Escaut, dans un premier temps, centrée sur l'électricité et l'hydrogène. Ce projet représente un investissement structurant porté par La Wallonie. « Les gestionnaires doivent investir en amont dans les aménagements de base. On ne peut pas demander à un exploitant privé d'assumer seul des infrastructures aussi lourdes », explique Thierry Ledent, directeur – chargé de missions au Service public de Wallonie.

La mutualisation avec le transport routier apparaît comme une condition essentielle pour garantir la viabilité économique de ces équipements et sécuriser les volumes nécessaires.

Le fret fluvial autonome, une évolution des modes d'exploitation

Souvent associé à l'image de bateaux naviguant seuls, le fret fluvial autonome recouvre aujourd'hui une réalité plus nuancée. Il s'agit moins d'une rupture immédiate que d'une évolution vers des unités intégrant davantage d'automatisation, d'assistance numérique et de pilotage à distance. Sur le réseau Seine-Escaut, les réflexions et expérimentations engagées s'inscrivent dans une approche pragmatique, fondée sur la sécurité et l'utilité économique.

Des niveaux d'automatisation variés

Dans les faits, l'autonomie totale sans équipage reste expérimentale et confinée à des cas d'usage très limités. En pratique, le fret fluvial autonome recouvre une diversité de configurations correspondant à différents degrés d'automatisation. « Il pourra s'agir d'une assistance renforcée à la navigation, d'une téléconduite depuis la terre, d'un équipage réduit à bord ou d'une supervision à distance par un professionnel qualifié. Le bateau autonome n'est pas un modèle unique : il s'adapte aux usages et aux contextes d'exploitation », explique Fionn Halemán, chef de projet bateaux autonomes à la direction territoriale du Bassin de la Seine et de la Loire Aval chez Voies navigables de France.

La différence majeure avec la navigation classique réside dans l'évolution du rôle de l'équipage : d'opérateur direct à bord, il devient superviseur de systèmes numériques, parfois depuis un centre à terre.

Des expérimentations structurées et encadrées

À l'échelle européenne, le secteur est entré dans une phase expérimentale avancée. En Flandre, l'ensemble du réseau des voies navigables est ouvert depuis 2018 comme zone d'essai pour la navigation automatisée, permettant de tester différents niveaux d'automatisation dans un cadre réglementaire dédié. « Lorsqu'un projet pilote est mené de manière contrôlée et concluante, nous pouvons



Écluse d'Abblon-sur-Seine

envisager une exploitation commerciale tout en conservant la technologie testée. Cela donne une sécurité juridique aux entreprises », souligne Sylvie de Craecker, responsable de l'innovation chez De Vlaamse Waterweg nv.

En France, VNF accompagne également des expérimentations, notamment sur des projets liés à la logistique urbaine et à la revitalisation de certains axes. « Nous sommes sur une adoption par étapes : chaque nouvelle fonctionnalité doit démontrer qu'elle offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui existant », indique Fionn Halemán.

Un socle numérique et collectif indispensable

Le développement du fret fluvial autonome ne repose pas uniquement sur les bateaux eux-mêmes. Il s'appuie sur un environnement technique et organisationnel déjà en place.

La téléconduite des écluses et des ponts, via des postes de commande centralisés (PCC), démontre qu'il est possible d'exploiter des fonctions critiques à distance de manière sécurisée. Les services d'information fluviale (SIF) fournissent quant à eux des données partagées et en temps réel sur le trafic, les infrastructures et les conditions de navigation.

Sécurité, acceptabilité, formation des professionnels et viabilité économique demeurent ainsi des conditions essentielles pour une montée en puissance maîtrisée. Dans cette perspective, le fret fluvial autonome apparaît comme une évolution encadrée des pratiques, appelée à s'inscrire dans le temps long du développement du réseau Seine-Escaut.



Écluse d'Amfreville-sous-les-Monts

Canal Seine-Nord Europe, un laboratoire d'innovations

Le Canal Seine-Nord Europe constitue un démonstrateur à grande échelle pour de nouvelles méthodes de conception, de construction et de gestion de chantier. Concevoir des ouvrages plus sobres, mieux réemployer les matériaux ou renforcer la sécurité des interventions... Ces innovations répondent à des enjeux très concrets liés à la réalisation d'une infrastructure de 107 kilomètres et représentent une forte ambition fixée par le Conseil de surveillance de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) dans sa politique innovation. Elles permettent de réduire l'empreinte environnementale du chantier, d'en améliorer le pilotage et de structurer des méthodes qui pourront être réutilisées sur d'autres projets.

Innover dès la conception pour réduire l'empreinte carbone

L'innovation intervient dès la conception des ouvrages, avec un objectif clair : limiter l'utilisation de matériaux, notamment de béton, tout en garantissant la durabilité des infrastructures. Ce travail concerne notamment les écluses, qui comptent parmi les ouvrages majeurs du Canal. « Nous avons recours à des bajoyers minces, c'est-à-dire des parois d'écluses plus fines, rendues possibles par des choix techniques adaptés. Cela permet de réduire les volumes de béton et donc l'empreinte carbone des ouvrages », explique Arthur Nigeon, chargé de mission écoconception et transition énergétique.

Sur certains tronçons, lorsque les conditions locales le permettent, le Canal s'appuie sur les propriétés naturelles des sols pour assurer son étanchéité. Cette approche limite le recours à des dispositifs artificiels. L'optimisation des mouvements de terre contribue également à réduire les distances parcourues sur le chantier et, par conséquent, les émissions de CO₂ des engins.

Mieux gérer les terres et piloter le chantier grâce aux outils numériques

La construction du Canal nécessite d'extraire des volumes considérables de terres. Leur gestion représente un enjeu majeur pour limiter les transports et les impacts associés. « Nous avons développé des outils comme Terra Canal, qui nous aident à suivre le parcours des terres excavées et organiser leur réemploi à proximité du chantier. Cela permet d'optimiser les mouvements de matériaux et de réduire les distances parcourues », souligne Franck Rousseau, directeur terrassements et innovation.

Cet outil permet d'identifier l'origine des terres, de suivre leur stockage et de faciliter leur réutilisation sur d'autres secteurs, par exemple pour modeler les berges ou réaliser des aménagements paysagers. En complément et de manière inédite, l'imagerie satellite, couplée à l'intelligence artificielle, est utilisée pour suivre l'avancement des travaux à l'échelle du tracé et vérifier la mise en œuvre des aménagements environnementaux.

Faire de la sécurité une priorité partagée par tous les intervenants

La réalisation du Canal mobilise simultanément de nombreuses entreprises et plusieurs milliers de compagnons. Pour garantir un haut niveau de sécurité, la SCSNE a mis en place avec l'Organisme Professionnel de Prévention Bâtiment Travaux Publics (OPPBTP), le Passeport Prévention Canal, une sensibilisation obligatoire avant toute intervention sur le chantier. « La sécurité est la priorité numéro 1 de la SCSNE. Ce dispositif garantit que chaque intervenant dispose du même niveau d'information sur les risques et les mesures de prévention. Cela favorise l'installation d'une culture commune de la sécurité dès l'arrivée sur le chantier », indique Vincent Hulot, membre du directoire.

Ce dispositif est complété par l'expérimentation de nouvelles technologies, comme des systèmes d'aide à la conduite capables de détecter la présence d'autres engins et de piétons, puis d'alerter les opérateurs en cas de risque de collision.

Le Canal Seine-Nord Europe constitue un véritable laboratoire à ciel ouvert. Les solutions développées contribuent à transformer les pratiques et pourront être réutilisées sur d'autres grands projets d'infrastructure.



Expérimentation du dispositif Stop Collision

2 UNE DYNAMIQUE COLLECTIVE EN ACTION

L'année 2025 marque une nouvelle étape dans la mise en œuvre du réseau Seine-Escaut. Sur les voies existantes comme sur le tracé du Canal Seine-Nord Europe, les travaux ont progressé, les infrastructures ont évolué et les partenaires ont poursuivi, ensemble, la construction d'un réseau fluvial européen de premier plan.

Élargissement du canal Nimy-Blaton



Chantier de la future écluse d'Obourg

En 2025, les avancées du réseau Seine-Escaut se sont traduites par une grande diversité d'opérations conduites sur les différents territoires. Modernisation et téléconduite d'ouvrages, adaptation d'axes fluviaux, déploiement progressif des chantiers du Canal Seine-Nord Europe ou encore lancement d'études préparant les phases suivantes : ces actions, menées par l'ensemble des partenaires, illustrent le caractère à la fois progressif et coordonné du déploiement du réseau.

Un projet européen qui se concrétise sur le terrain

Projet transfrontalier par nature, Seine-Escaut repose sur la coopération entre la France, la Wallonie et la Flandre, avec le soutien de l'Union européenne. Les financements mobilisés dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) permettent d'accompagner à la fois la modernisation des voies existantes et la réalisation de nouvelles infrastructures.

Dans ce cadre, l'année 2025 a été marquée par de nombreuses avancées concrètes. En Flandre, les travaux se sont poursuivis sur l'axe de la Lys, avec l'adaptation de ponts, la calibration de la voie d'eau, c'est-à-dire l'adaptation de ses dimensions (profondeur, largeur et hauteur libre) pour permettre le passage de bateaux plus importants, et divers aménagements visant à améliorer les performances de l'itinéraire. En Wallonie, plusieurs chantiers ont progressé sur la dorsale wallonne, notamment l'élargissement du canal Nimy-Blaton et le chantier de la future écluse d'Obourg, afin de permettre à terme la navigation de bateaux de plus grande capacité. En France, la modernisation des ouvrages, le développement de la téléconduite et la poursuite de travaux sur plusieurs axes, dans le Bassin de la Seine comme dans le Nord-Pas-de-Calais, ont contribué à renforcer progressivement la fiabilité et la qualité de service du réseau.

Une montée en puissance du réseau

Parallèlement, le projet du Canal Seine-Nord Europe a franchi plusieurs jalons structurants. L'aboutissement de procédures environnementales, le lancement des grands marchés et l'engagement de chantiers préparatoires sur tous les secteurs du tracé marquent le passage à une phase de réalisation à plus grande échelle.

Pris ensemble, ces progrès traduisent une dynamique collective à l'échelle du réseau. Ils illustrent la complémentarité des actions menées par les partenaires et la préparation d'un réseau plus performant, capable d'accueillir des convois plus importants et d'accompagner le développement du transport fluvial en Europe.

Les pages suivantes donnent la parole aux partenaires du projet, qui reviennent chacun sur les avancées marquantes de l'année 2025 sur leur territoire.

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 avancées les plus significatives du réseau Seine-Escaut en 2025 en Wallonie ?

L'année a été marquée moins par des mises en service spectaculaires que par une progression régulière de nombreux chantiers et par des étapes structurantes pour la suite du projet. La télégestion des ouvrages sur la Sambre a ainsi été achevée : depuis janvier, les huit sites éclusiers sont pilotés à distance, avec une harmonisation et une extension des horaires de navigation. Par ailleurs, les travaux ont continué d'avancer sur la dorsale wallonne, en particulier sur l'élargissement du canal Nimy-Blaton et sur le chantier de la future écluse d'Obourg.

En quoi ces avancées améliorent-elles les conditions de navigation et préparent-elles la suite du projet ?

L'élargissement des horaires sur la Sambre apporte davantage de souplesse aux bateliers et facilite l'organisation des trajets. À plus long terme, les travaux engagés sur la dorsale wallonne permettront la navigation de bateaux de plus grande capacité, jusqu'à 2000 tonnes. Ce qui constitue un levier important pour le report modal et pour l'attractivité du transport fluvial auprès des acteurs économiques.

En parallèle, plusieurs études menées en 2025 contribuent à préparer les prochaines étapes, notamment la finalisation des études stratégiques environnementales, les études de navigabilité destinées à affiner la conception des ouvrages, ainsi qu'une étude consacrée aux services à la navigation, portant notamment sur l'avitaillement des bateaux, c'est-à-dire leur approvisionnement en carburant ou en énergie, et l'électrification à quai.



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 avancées ont marqué en 2025 le déploiement du réseau Seine-Escaut en Flandre ?

L'année a été marquée par des progrès concrets sur plusieurs sections du réseau, en particulier sur l'axe de la Lys. Plusieurs ponts ont été achevés ou adaptés afin d'augmenter la hauteur libre, c'est-à-dire l'espace disponible sous les ouvrages, pour permettre le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés. À l'issue de ces travaux, il ne reste plus que trois ponts à adapter sur l'ensemble de l'axe pour atteindre l'objectif fixé.

Parallèlement, les travaux de calibration de la voie d'eau, c'est-à-dire son adaptation pour permettre le passage de bateaux de plus grande capacité, ont progressé, avec l'achèvement du dragage, c'est-à-dire l'enlèvement des sédiments accumulés au fond du canal pour garantir une profondeur suffisante, sur la section entre Deinze et Schipdonk, sur le canal de dérivation de la Lys, et l'aménagement de nouvelles berges écologiques entre Vive-Saint-Bavon et Deinze.

D'autres opérations ont également avancé, comme le réaménagement du site de Waregem-Barrage où le démarrage de la construction d'une passe à poissons à Menin, un dispositif permettant aux poissons de franchir les ouvrages hydrauliques et de circuler librement le long du cours d'eau.



En quoi ces travaux renforcent-ils les performances du réseau et préparent-ils les prochaines étapes du projet ?

Ces opérations contribuent à améliorer progressivement la capacité de transport et la fluidité du trafic sur l'axe de la Lys, tout en renforçant la fiabilité du réseau pour les usagers. Elles constituent aussi des étapes nécessaires pour accompagner l'évolution des trafics et des modes de transport fluvial dans les années à venir.

Parallèlement, d'autres chantiers avancent également, notamment sur le canal Roulers-Lys, où des études ont été lancées pour augmenter la capacité de l'écluse d'Ooigem, ainsi que sur plusieurs quais et ponts contribuant à améliorer la desserte de zones d'activité. L'ensemble de ces travaux participe à renforcer l'attractivité du transport fluvial pour les acteurs économiques.



LE POINT SUR LE DÉPLOIEMENT DU CANAL SEINE-NORD EUROPE...



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



Aménagements de mares écologiques dans la Somme

Quelles avancées ont marqué le projet du Canal Seine-Nord Europe en 2025 ?

Cette année a constitué un jalon important, avec l'aboutissement des procédures d'autorisations environnementales qui permettent désormais d'engager les travaux principaux. Ces décisions ont également permis de lancer les consultations de tous les grands marchés de travaux.

En parallèle, plusieurs chantiers ont progressé sur le terrain. Dans l'Oise, les premiers ponts ont été livrés. La rivière Oise a d'ailleurs été installée dans son nouveau lit sur quelques kilomètres pour permettre la construction du Canal, et le chantier de l'écluse de Montmacq — Cambronne-lès-Ribécourt s'est déployé. Cet ouvrage majeur marque le démarrage effectif de la construction des infrastructures principales du Canal.



Le Canal Seine-Nord Europe

En quoi ces étapes marquent-elles une montée en puissance du projet ?

Ces avancées traduisent le passage progressif d'une phase de préparation à une phase de réalisation à plus grande échelle. Le lancement des marchés principaux et la multiplication des chantiers témoignent de cette montée en puissance sur l'ensemble du tracé.

Le projet a pris aussi une dimension très concrète sur le terrain : à la fin de l'année 2025, plus de 700 personnes travaillaient sur le Canal et 120 entreprises étaient mobilisées, dont une part importante implantée dans les Hauts-de-France. Plus de 200 hectares d'aménagements environnementaux sont également désormais réalisés, illustrant l'attention portée à l'intégration du projet dans son environnement.

Parallèlement, de nombreuses opérations préparatoires se sont déployées sur l'ensemble des territoires, qu'il s'agisse d'archéologie préventive, de dévoiement de réseaux ou d'aménagements de quais pour assurer la logistique du chantier. Toutes ces nouvelles étapes se sont réalisées dans une démarche qui nous est chère, de dialogue avec les acteurs et les habitants du territoire.

L'ensemble de ces actions contribue à préparer l'intégration future du Canal au réseau Seine-Escaut.



Construction de l'écluse de Montmacq — Cambronne-lès-Ribécourt

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



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



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

Quelles avancées ont marqué en 2025 le déploiement du réseau Seine-Escaut sur les territoires français ?

Sur le Bassin de la Seine, plusieurs opérations ont concerné la modernisation des infrastructures et l'amélioration de l'exploitation du réseau. La mise en service du poste de commande centralisée de Notre-Dame-de-la-Garenne constitue une étape importante dans le développement de la téléconduite, qui permet de piloter à distance certains ouvrages et d'accroître la fiabilité du service. Parallèlement, plusieurs opérations ont progressé, notamment la modernisation du barrage de Suresnes, le lancement des études de réhabilitation du barrage de Denouval et la finalisation d'études sur l'itinéraire de l'Oise dans le cadre du projet MAGEO, ainsi que des interventions sur différents ouvrages de la Seine.

Sur le bassin fluvial du Nord et du Pas-de-Calais, l'année a notamment été marquée par la poursuite des études de doublement de l'écluse des Fontinettes, l'allongement à 144 mètres de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle et par la montée en puissance de la téléconduite à distance.

En quoi ces travaux renforcent-ils les performances du réseau et préparent-ils les prochaines étapes du projet ?

L'ensemble de ces opérations contribue d'abord à améliorer progressivement la fiabilité et la qualité de service offert aux usagers, qu'il s'agisse des transporteurs, des industriels ou des ports. La modernisation des ouvrages, le développement de la téléconduite et l'adaptation de certaines écluses permettent de fluidifier la navigation et de mieux répondre aux besoins du transport fluvial.

Ces travaux constituent aussi des étapes indispensables pour la montée en puissance du réseau Seine-Escaut dans les années à venir. Sur plusieurs secteurs, les aménagements engagés visent à permettre le passage de convois plus importants et à renforcer la continuité des itinéraires à grand gabarit. En parallèle, les études en cours et les opérations préparatoires contribuent à anticiper les besoins futurs, afin que le réseau puisse accompagner durablement l'évolution des trafics et le développement du transport fluvial à l'échelle européenne.



Le réseau Seine-Escaut en France

PERSPECTIVES 2026

En Flandre

Études

- Poursuite des études concernant l'augmentation de capacité de certains ouvrages, notamment dans le secteur du canal Roulers-Lys et de l'écluse d'Ooigem.
- Études complémentaires liées à l'adaptation progressive du réseau.

Travaux

- Poursuite de l'adaptation de l'axe de la Lys, notamment la mise au gabarit de plusieurs ponts au transport de conteneurs empilés sur trois niveaux.
- Poursuite des travaux de calibration de la voie d'eau sur différents tronçons, dans la continuité des opérations déjà engagées entre Deinze et Schipdonk et sur les berges entre Vive-Saint-Bavon et Deinze.
- Avancement d'opérations localisées contribuant à améliorer les performances de l'itinéraire, notamment sur certains sites d'ouvrages et zones portuaires.

En Wallonie

Études

- Finalisation des études stratégiques environnementales liées aux prochaines phases de travaux et d'aménagement.
- Poursuite des études de navigabilité destinées à préciser la conception de certains ouvrages et leurs conditions d'exploitation.
- Études relatives aux services à la navigation, notamment sur l'avitaillement des bateaux.

Travaux

- Poursuite de l'élargissement du canal Nimy-Blaton.
- Avancement du chantier de la future écluse d'Obourg et des aménagements sur la dorsale wallonne.
- Poursuite des opérations de modernisation d'ouvrages, dans la continuité des programmes de télégestion et d'adaptation des infrastructures.

En France

Canal Seine-Nord Europe

Marchés

- Attribution de grands marchés de travaux, dont le marché de conception et réalisation du Pont-Canal de la Somme, du TOARC (Travaux d'ouvrages d'art et de rétablissement des communications) du secteur 1 dans l'Oise et des écluses d'Oisy-le-Verger (Pas-de-Calais) et de Noyon (Oise).

Travaux

- Poursuite des chantiers engagés, notamment l'écluse de Montmacq — Cambronne-lès-Ribécourt et le viaduc au-dessus de l'A2.
- Poursuite des travaux préparatoires : déviements de réseaux, déviations routières, aménagements de quais travaux...
- Poursuite des mesures de compensation environnementale, notamment dans la Somme.

Bassin de la Seine et Nord-Pas-de-Calais

Études

- Lancement des études de projet pour le doublement de l'écluse des Fontinettes.
- Finalisation de l'étude préalable au recalibrage de la rivière Sensée.
- Obtention attendue des autorisations environnementales pour les bassins de virement de Béthune et Valenciennes.
- Obtention de l'autorisation environnementale pour les travaux du barrage de Beaulieu.
- Lancement et validation des études PRO pour les travaux d'approfondissement et d'allongement de l'écluse d'Ablon.
- Poursuite et validation des études PRO de MAGEO.
- Poursuite des études pour la téléconduite et la mise en place d'un poste de commande centralisé à Conflans-Sainte-Honorine.

Travaux

- Achèvement du déploiement de la téléconduite sur l'axe Bauvin-Dunkerque.
- Finalisation des aménagements environnementaux associés à l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle.
- Poursuite des opérations de recalibrage de la Lys mitoyenne, incluant le dragage des sédiments.
- Fin des aménagements écologiques et paysagers des berges et chemins le long du canal Condé-Pommerœul.
- Sur le Bassin de la Seine, mise en service du poste de commande centralisé de Vives-Eaux sur la Seine.
- Poursuite des travaux de rénovation et de modernisation du barrage à vannes de Suresnes.
- Lancement des travaux de rénovation et de modernisation de l'écluse n°4 de Notre-Dame-de-la-Garenne en Normandie.
- Lancement et réalisation des travaux de rénovation et de modernisation de l'écluse de Chatou sur la Seine.
- Inauguration du barrage de Poses sur la Seine.
- Lancement des travaux préparatoires du barrage de Beaulieu.



ÉTAT D'AVANCEMENT
DES OPÉRATIONS
SUR LE RÉSEAU
SEINE-ESCAUT

DÉCEMBRE 2025

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

Voorbereidend 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)

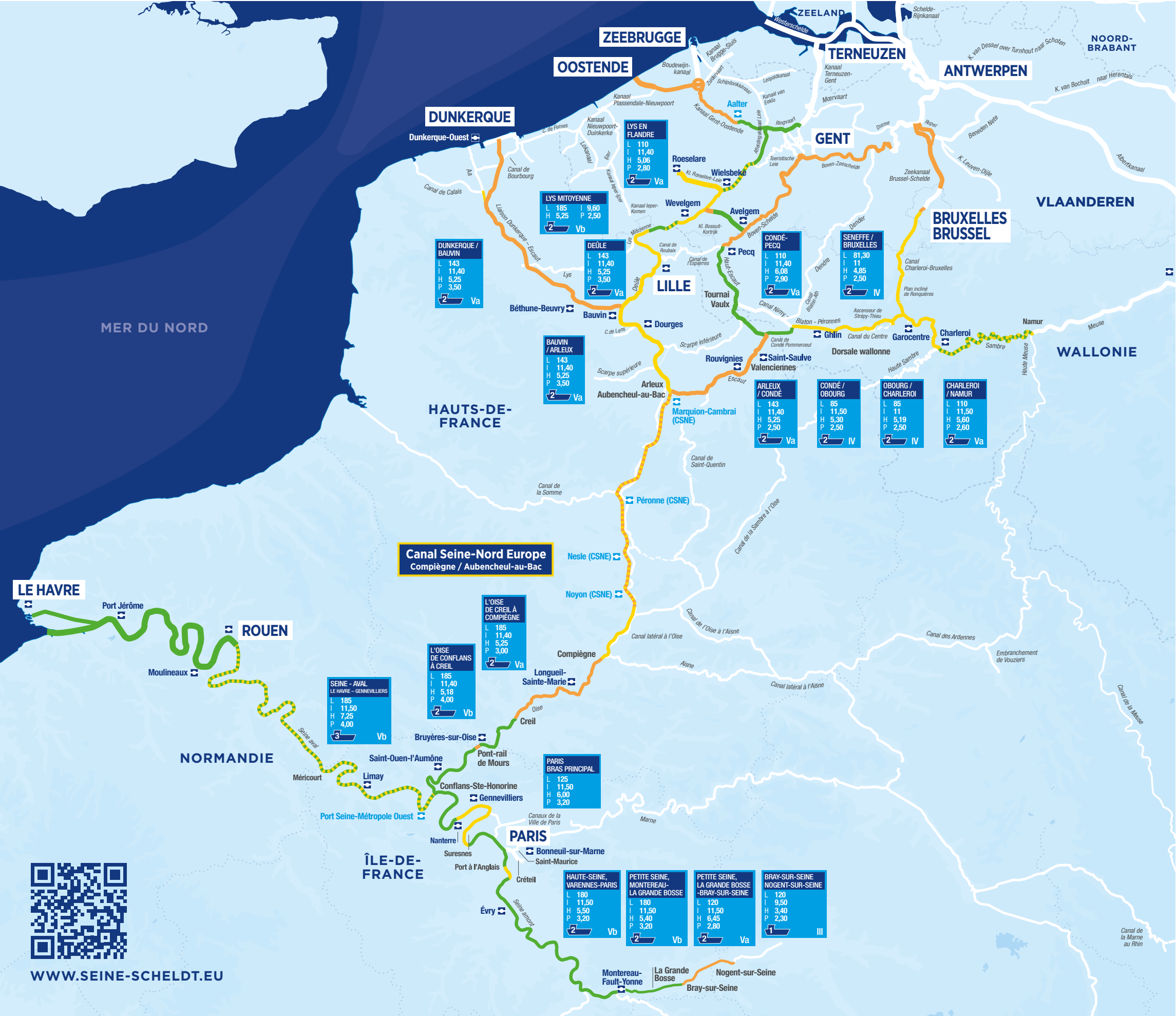
Multimodaal knooppunt (bestaand)
- PLATEFORME MULTIMODALE (EN PROJET)

Multimodaal knooppunt (gepland)

DIMENSIONS EN METRE (2023) / AFMETINGEN	COUCHES DE CONTENEURS MAX Max containerlaag			CLASSE CEMT CEMT Klasse	TONNAGE Tonnage
L Longueur / Lengte	MAX : 1	MAX : 2	MAX : 3	III	650 - 1000
I Largeur / Breedte				IV	1000 - 1500
H Hauteur sous pont / Hoogte onder dek				Va	1000 - 3000
P Profondeur / Diepte				Vb	3200 - 6000



Carte synthétique assemblée à partir de cartes fournies par Voies navigables de France
et avec le concours de De Vlaamse Waterweg nv, de la CSNE
et du Service public de Wallonie [Document non-contractuel - réalisation Transmanche Consultants]
Overzichtskaart samengesteld uit kaarten geleverd door Voies navigables de France
In samenwerking met De Vlaamse Waterweg, CSNE
en de Service public de Wallonie [Niet-contractueel document - geproduceerd door Transmanche Consultants]





1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

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

 Réseau Seine-Escaut



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

