



1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL



GEIE SEINE-ESCAUT RAPPORT D'ACTIVITÉ 2020

UN RÉSEAU DE TRANSPORT
EUROPÉEN ET DURABLE
AU SERVICE DES TERRITOIRES

ÉDITO

LES MEMBRES DU GEIE



Voies navigables de France agit au quotidien pour garantir le service public de la voie d'eau autour de trois missions : promouvoir la logistique fluviale durable, concourir à l'aménagement des territoires et assurer la gestion globale de l'eau.



La Société du Canal Seine-Nord Europe est un établissement public local spécifiquement créé pour conduire la réalisation du Canal Seine-Nord Europe entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac.



De Vlaamse Waterweg nv gère et exploite les voies navigables comme un réseau puissant qui contribue à l'économie, la prospérité et la qualité de vie de la Flandre.



Le SPW Mobilité et infrastructures initie et coordonne notamment les politiques menées par la Wallonie en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises.

| | |
|--------------------------|----|
| CHAP. 1 | |
| UN PROJET À FORTE VALEUR | |
| AJOUTÉE ÉCONOMIQUE | 02 |
| CHAP. 2 | |
| UN PROJET QUI RÉPOND | |
| AUX ENJEUX ÉCOLOGIQUES | |
| CONTEMPORAINS | 12 |
| CHAP. 3 | |
| DE NOUVEAUX JALONS | |
| POSÉS EN 2020 | 20 |

L'importance des enjeux climatiques et environnementaux s'affirme chaque année avec plus de force. La question de la conciliation d'une économie dynamique avec des modes de production et de transport durables devient par conséquent centrale. Pour y répondre, les atouts de la voie d'eau sont nombreux. Sobriété énergétique, intégration dans les territoires, réserve de capacité, accessibilité aux métropoles congestionnées, gains de productivité générés par la massification des flux sont autant de qualités qui permettront au transport fluvial de prendre toute sa place dans le système multimodal de transport dont l'Europe a besoin.

Dans son pacte vert pour l'Europe, l'Union européenne vise en effet une réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'au moins 50% à l'horizon 2030. Concernant les transports, cela doit se traduire par un report modal massif de la route vers les modes de transport durables que sont la voie d'eau et le rail. La part du transport fluvial doit ainsi augmenter de 25% d'ici 2030 et de 50% d'ici 2050 pour répondre aux défis qui nous sont posés.

Ce contexte confirme toute la pertinence du projet Seine-Escaut, qui créera au cœur de l'Europe un réseau de 1100 km de voie d'eau à grand gabarit. Au-delà de l'infrastructure elle-même, notre ambition est de proposer aux usagers une offre de services complète et unifiée sur l'ensemble du réseau, ainsi que d'accompagner la transition énergétique du secteur.

Au cours d'une année 2020 marquée par la crise sanitaire, le transport fluvial a fait preuve d'une grande résilience. Dans la même dynamique, les travaux du réseau Seine-Escaut ont continué leur progression avec le soutien renouvelé des gouvernements français, wallon et flamand, de l'Union européenne et des collectivités territoriales partenaires. Cela nous permet d'aborder avec sérénité et détermination cette année qui commence et qui sera marquée par la signature d'une nouvelle convention de financement avec l'Union européenne pour la période 2021-2027.

Les membres du GEIE

CHAP. 1

UN PROJET À FORTE VALEUR AJOUTÉE ÉCONOMIQUE

Le projet Seine-Escaut est un véritable accélérateur de report modal vers la voie d'eau.

Pour les territoires traversés comme pour les entreprises utilisatrices du transport fluvial, ce projet est générateur de nombreuses opportunités de croissance économique.



CONNECTER QUATRE RÉGIONS FRANÇAISES ET DEUX RÉGIONS BELGES

LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT EST L'UN DES PLUS IMPORTANTS PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL DE CE DÉBUT DE XXI^E SIÈCLE.

Le projet consiste à assurer la connexion de quatre régions françaises (la Normandie, l'Île-de-France, le Grand Est et les Hauts-de-France) par le développement d'un réseau de 1 100 km de voies navigables. Le programme prévoit de régénérer, mettre à grand gabarit les voies navigables existantes et de les connecter grâce à la création du Canal Seine Nord Europe. (voir carte p 5)

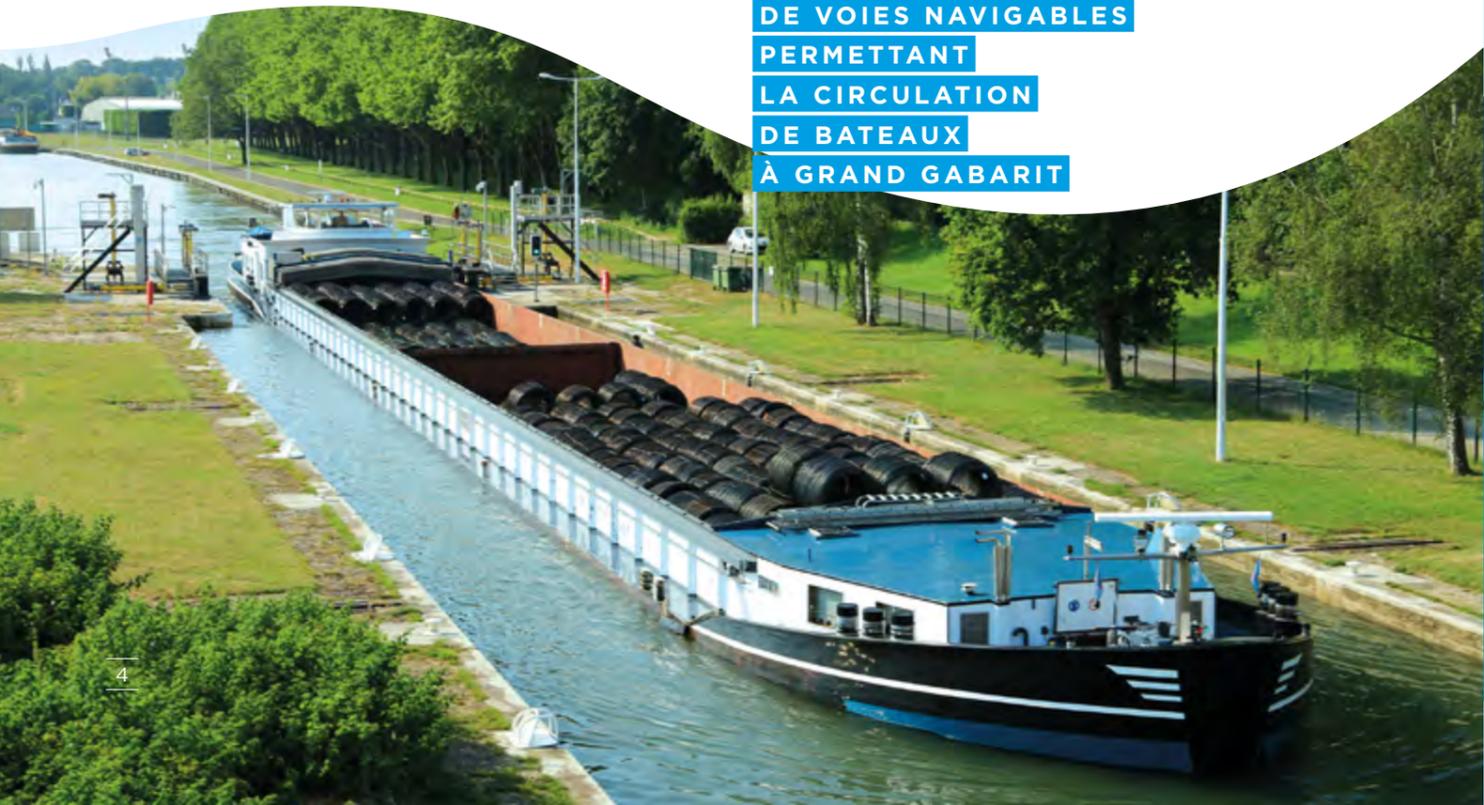
Au cœur du projet, il y a la mise en place d'un « maillon manquant » : le Canal Seine-Nord Europe. Cette nouvelle infrastructure fluviale longue de plus de 100 km reliera l'Oise au canal Dunkerque Escaut en allant de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai.

Sa construction sera complétée par l'aménagement de quatre ports intérieurs à Noyon, Nesle, Péronne et Marquion-Cambrai.

La liaison Seine-Escaut prévoit d'importants programmes d'investissements destinés à régénérer et moderniser le réseau existant en amont et en aval du futur canal. Les travaux menés visent à adapter les voies navigables à l'augmentation des trafics et à l'évolution des flottes, sécuriser et accélérer l'acheminement des marchandises, optimiser et accroître l'offre de services, et à renforcer la complémentarité du fluvial avec les autres modes de transport.

1 100 KM
DE VOIES NAVIGABLES
PERMETTANT
LA CIRCULATION
DE BATEAUX
À GRAND GABARIT

Transport de câbles d'acier à l'écluse d'Évry © VNF



Canal Albert - Écluse à Kwaadmechelen (Ham) - Flandre © De Vlaamse Waterweg nv



UNE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT PERFORMANTE AU SERVICE DES ENTREPRISES

DES SOLUTIONS DE TRANSPORT EFFICACES ET FLEXIBLES QUI PERMETTRONT DE GAGNER EN FIABILITÉ, QUALITÉ ET PRODUCTIVITÉ.

Le projet Seine-Escaut mettra à la disposition des acteurs économiques - des grands groupes jusqu'aux petites et moyennes entreprises - un espace de transport étendu et non saturé, qui desservira un ensemble étoffé de ports intérieurs, cinq ports maritimes et de nombreuses agglomérations.

Ce réseau élargira les zones d'approvisionnement et de chalandise des entreprises en leur offrant une alternative durable (lire p 9) et crédible à la route. Grâce aux capacités de chargement accrues liées au grand gabarit, elles diminueront leurs coûts d'acheminement en massifiant leurs flux. Elles renforceront ainsi leur compétitivité, surtout dans les filières où le coût de transport est une condition essentielle de rentabilité (dans le bâtiment et les travaux publics, il représente par exemple près de 60 % du coût global). Les solutions de transport efficaces et flexibles apportées par le projet Seine-Escaut leur permettront en outre de gagner en fiabilité, qualité et productivité.

Ces avancées se traduiront par de meilleures performances économiques, gage de pérennité et d'une politique de recrutement dynamique.

Les utilisateurs traditionnels du fluvial - en particulier les mieux adaptés au mode fluvial comme les acteurs des secteurs de l'automobile, la chimie, la sidérurgie/métallurgie ou l'industrie agroalimentaire - ne seront pas les seuls à bénéficier de l'ouverture du réseau Seine-Escaut. Ce dernier sera également un levier de croissance pour des activités émergentes autour de la voie d'eau, telles que la distribution urbaine fluviale et l'économie circulaire, un secteur en plein essor autour du recyclage et de la valorisation des déchets.

Au-delà, fort des possibilités de mutualisation et de coopération qu'il va faire naître, le projet intéresse tous les acteurs économiques confrontés à la congestion routière du nord de l'Europe.

UN LEVIER DE CROISSANCE POUR DES ACTIVITÉS ÉMERGENTES AUTOUR DE LA VOIE D'EAU, TELLES QUE LA DISTRIBUTION URBAINE FLUVIALE ET L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

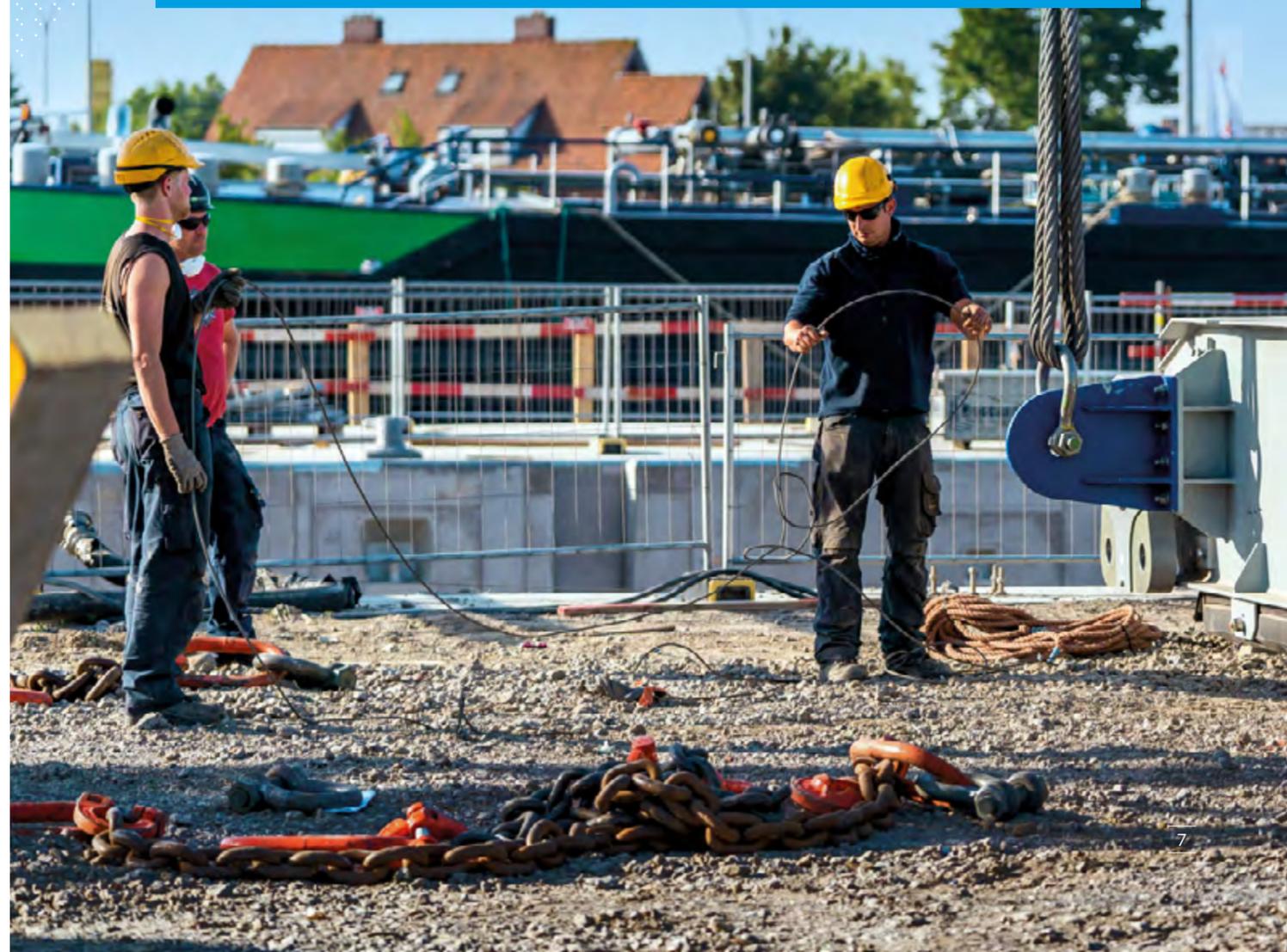


LA CONSTRUCTION DU CANAL SEINE-NORD EUROPE, CRÉATRICE D'ACTIVITÉ ET D'EMPLOIS

Véritable défi technique et territorial, la réalisation du Canal Seine-Nord Europe est un exemple sans précédent de grand projet décentralisé. Avant même la mise en service du canal, prévue fin 2028, elle apporte aux entreprises et aux collectivités de multiples leviers de croissance économique. Les contrats à attribuer après consultations publiques pour la construction de l'infrastructure vont ainsi atteindre un montant global de l'ordre de 3,5 milliards d'euros.

Les premiers marchés ont été lancés à l'automne 2020 et une montée en puissance est prévue en 2021. En octobre 2020, les principes de la politique achat de la Société du Canal Seine-Nord Europe ont été validés par le Conseil de surveillance. Que ce soit pour la préparation des marchés ou le suivi de leur exécution, cette politique prône la transparence et l'ouverture au dialogue avec les entreprises mobilisées. Elle s'inscrit également dans une démarche de développement durable des territoires.

Au plus fort du chantier, environ 6 000 personnes travailleront à la construction ; on estime qu'environ 3 000 emplois directs vont être créés. Les activités de services au chantier (la fourniture des matériels et matériaux, l'hébergement, la restauration et le transport des équipes, etc.) généreront également de nombreux emplois.



Installation des portes de l'écluse sur la Lys à Vive-Saint-Bavon (Wielsbeke) - Flandre - Mai 2020 © De Vlaamse Waterweg nv

UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR LES TERRITOIRES

UNE ACCÉLÉRATION DU DÉVELOPPEMENT DES ESPACES TRAVERSÉS EN CONSTRUISANT DE VÉRITABLES ÉCOSYSTÈMES LOCAUX

L'impact du réseau Seine-Escaut dépasse le cadre des seules entreprises et s'étend à l'ensemble des territoires concernés : communes, intercommunalités, départements, régions, pays, Union européenne. Le projet va en effet renforcer un vaste bassin d'échanges qui favorisera le report modal.

D'ores et déjà, le projet Seine-Escaut est créateur de valeur pour l'économie territoriale. En France et en Belgique, les chantiers ouverts pour le mener à bien sont sources d'investissement, d'emploi, d'insertion et d'activité. Par leur envergure, leur modernité et leurs ambitions durables, ce sont aussi des vecteurs d'innovation et de progrès qui préparent la croissance de demain.

Ce faisant, il accélérera le développement des espaces traversés en construisant de véritables écosystèmes locaux. Il va conforter l'attractivité des zones desservies, valoriser le foncier bordant les 1 100 km de voies navigables et favoriser l'implantation de nouvelles installations dans les secteurs de la logistique et de l'industrie.

LE PROJET SEINE-ESCAUT VA CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DES ZONES DESSERVIES, VALORISER LE FONCIER BORDANT LES 1 100 KM DE VOIES NAVIGABLES ET FAVORISER L'IMPLANTATION DE NOUVELLES INSTALLATIONS DANS LES SECTEURS DE LA LOGISTIQUE ET DE L'INDUSTRIE.

Le réseau élargira également l'hinterland (c'est-à-dire la zone d'influence dans les terres) des cinq ports maritimes connectés et contribuera à la croissance du commerce extérieur. À cela s'ajouteront les retombées significatives générées par le renforcement de l'activité touristique fluviale (notamment au long court sur de grands bateaux de croisière) et fluvestre*.

Canal Roulers-Lys
Site du futur River Terminal
Roeselare (Roulers)
© De Vlaamse Waterweg nv

*regroupe les activités sur et autour de la voie d'eau - alliant fluvial et terrestre.

Travaux sur la Lys
à Harelbeke (Flandre)
© De Vlaamse
Waterweg nv

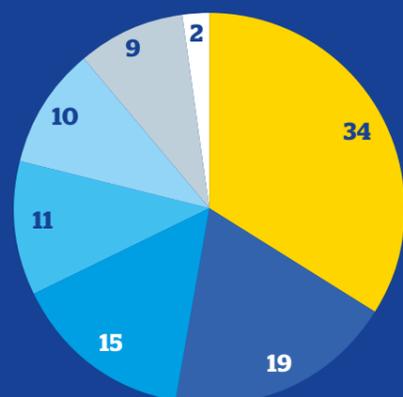


LA FLANDRE INVESTIT DANS SES TERMINAUX FLUVIAUX

Dans tous les territoires acteurs du projet Seine-Escaut, des initiatives voient le jour pour renforcer l'impact sur l'économie et l'emploi de ce réseau fluvial à grand gabarit. En Flandre, par exemple, 4,6 millions d'euros vont être consacrés à la rénovation et l'extension, d'ici fin 2021, du terminal Wielsbeke sur la Lys. Ce centre de transbordement polyvalent joue un rôle crucial pour la navigation intérieure régionale. Les travaux, qui ont démarré en mai 2020, permettront à la fois de restaurer 255 mètres de quai ainsi que le plateau de quai, et d'ajouter 70 mètres de quai et 5 000 m² de plateau de quai.

Avec l'Agence de développement provincial de Flandre occidentale, le gestionnaire des voies navigables De Vlaamse Waterweg nv supervise également la construction d'un nouveau terminal sur le canal Roulers-Lys. Ouvert à tous, il sera composé d'un quai de 230 mètres et d'un plateau de quai de 18 000 m² qui servira d'espace de stockage. Principalement utilisé pour le transbordement de flux en vrac, il offrira aussi la possibilité d'une manutention de palettes. Les deux partenaires souhaitent s'appuyer sur le nouveau terminal pour convaincre davantage d'entreprises - y compris celles qui n'ont pas d'accès direct à la voie navigable - de passer au mode fluvial pour le transport de leurs marchandises et matières premières.

CHIFFRES CLÉS



Répartition des trafics fluviaux (tonnes) par catégorie de marchandises sur le périmètre Seine-Escaut à l'horizon 2035.

- Matériaux de construction
- Produits agricoles
- Produits chimiques et engrais
- Conteneurs
- Produits énergétiques
- Produits chimiques et engrais
- Autres marchandises

14 millions

de tonnes de marchandises devraient transiter chaque année par le Canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2035.

80%

des nouveaux trafics du réseau sont issus du report modal de la route vers la voie d'eau.

DES AIDES AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL EN FRANCE ET EN WALLONIE

UNE APPROCHE GLOBALE DE DÉVELOPPEMENT DE LA VOIE D'EAU EN EUROPE ACCOMPAGNÉE D'INITIATIVES VISANT À FAVORISER LE REPORT MODAL

Le projet Seine-Escaut est bien plus qu'un projet d'infrastructures fluviales. Il s'inscrit dans une approche globale de développement de la voie d'eau en Europe et s'accompagne d'initiatives visant à favoriser le report modal.

La Wallonie a ainsi préparé en 2020 un nouveau plan d'aides aux modes de transport alternatifs à la route pour la période 2021-2025. Le précédent, déployé depuis 2014, s'est concrétisé par l'octroi de plusieurs types de primes : primes à l'investissement pour le développement du transport de marchandises par voie navigable ou ferrée ; primes pour l'adaptation technique de la flotte de navigation intérieure wallonne ; primes à l'acquisition d'un bateau de navigation intérieure d'occasion ; primes aux services réguliers de transport de conteneurs par voie navigable.

Ce sont plusieurs dizaines de chargeurs et quelques centaines de bateliers qui ont bénéficié de ces aides jusqu'à aujourd'hui, des dizaines de millions d'investissements soutenus depuis l'origine. Le nouveau plan poursuit pour l'essentiel les dispositifs existants tout en intégrant et renforçant le besoin de mutation de la flotte en se concentrant sur les motorisations

alternatives et la mutation logistique des bateaux.

DES DIZAINES DE MILLIONS D'INVESTISSEMENT SOUTENUS DEPUIS L'ORIGINE DU PROJET EN WALLONIE, UNE ENVELOPPE SUPPLÉMENTAIRE DE 175 MILLIONS D'EUROS ATTRIBUÉE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL EN FRANCE

En France, dans le cadre du Plan de Relance, c'est une enveloppe supplémentaire de 175 millions d'euros qui a été attribuée au développement du transport fluvial.

Pour sa part, Voies navigables de France propose des dispositifs d'accompagnement des transporteurs et chargeurs pour le verdissement de la flotte via le PAMI et pour aider au report modal via le PARM. Ce dispositif permet de soutenir financièrement les entreprises qui souhaitent intégrer la voie d'eau dans leur chaîne logistique à chaque étape du montage d'un projet fluvial : réalisation d'études de faisabilité, expérimentations, acquisition d'équipements d'infrastructures et de manutention.

CHAP. 2

UN PROJET QUI RÉPOND AUX ENJEUX ÉCOLOGIQUES CONTEMPORAINS

En phase avec le modèle de développement durable porté par l'Union européenne, le projet Seine-Escaut intègre pleinement la préservation de l'environnement et sera un atout de poids dans la lutte contre le changement climatique.





WALLONIE

Des travaux respectueux de la qualité de l'air et de la biodiversité

Signe de l'importance accordée à l'environnement par les acteurs du projet Seine-Escaut : le Service Public de Wallonie, gestionnaire des voies navigables, a pris en compte l'impact carbone pour attribuer le marché visant à remplacer le barrage d'Hérinnes sur l'Escaut. Ce chantier permet également d'aménager deux passes à poissons. L'année a vu l'attribution d'un autre marché : l'étude d'incidence environnementale réalisée pour la construction de trois écluses sur le canal Charleroi-Bruxelles et d'une quatrième à Obourg.

En 2021, la Wallonie poursuit sur cette lancée. Lors des travaux d'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines, un bras mort va être créé dont une partie sera laissée en zone de frayère pour favoriser la reproduction des espèces piscicoles. La presqu'île séparant la Lys actuelle du nouveau chenal deviendra une zone de fauchage tardif, sans plantation.

LE PACTE VERT

EN 2020, LA COMMISSION EUROPÉENNE A DONNÉ LE COUP D'ENVOI À SON « PACTE VERT ».

Cette nouvelle stratégie de croissance, élaborée en réponse à l'urgence climatique et aux défis environnementaux internationaux, vise à faire de l'Europe la première puissance écologique mondiale. Financée à hauteur de 1 000 milliards d'euros sur dix ans, elle doit permettre à l'Union européenne d'atteindre progressivement la neutralité climatique d'ici

2050. La trajectoire envisagée, très ambitieuse, prévoit notamment une baisse de 55 % des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2030.

L'OBJECTIF EST DE 55% EN MOINS D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE ENTRE 1990 ET 2030

LE FLUVIAL, UN MODE DE TRANSPORT PROPRE POUR RÉUSSIR LE PACTE VERT

EN FAVORISANT L'ESSOR DU TRANSPORT FLUVIAL EN EUROPE DU NORD, LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT JOUERA UN RÔLE MAJEUR DANS LA RÉUSSITE DU PACTE VERT.

Le fluvial est en effet le mode de transport qui émet la plus faible quantité de gaz à effet de serre et de particules polluantes pour acheminer une tonne de marchandises sur un kilomètre. C'est aussi celui qui rejette le moins de polluants dans l'atmosphère. Un inventaire réalisé par AIR PARIF en 2015 a montré par exemple que le trafic ferroviaire et fluvial pèse pour 1 % seulement des émissions d'oxydes d'azote en Île-de-France, contre 65 % pour le trafic routier. Les performances environnementales de la voie d'eau

sont renforcées par la transition énergétique amorcée depuis plusieurs années par les acteurs du secteur. Concrétisée par le développement des motorisations propres des flottes et le recours croissant aux énergies renouvelables, cette transition porte ses fruits, et s'amplifiera dans les années à venir.

LE FLUVIAL EST LE MODE DE TRANSPORT QUI ÉMET LA PLUS FAIBLE QUANTITÉ DE GAZ À EFFET DE SERRE

UN RÉSEAU MIS EN PLACE DANS LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

LE CARACTÈRE ÉCOLOGIQUE DU PROJET SEINE-ESCAUT NE REPOSE PAS QUE SUR LES ATOUTS ÉNERGÉTIQUES DU TRANSPORT FLUVIAL : LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT EST TOTALEMENT INTÉGRÉE AU DÉVELOPPEMENT DE LA LIAISON SEINE-ESCAUT.

C'est d'autant plus important qu'en France et en Belgique, ce dernier traverse de nombreux espaces naturels protégés. Les infrastructures créées ou rénovées dans le cadre du projet sont donc pensées pour être éco-performantes. Les chantiers sont lancés après des études d'impact environnemental et réalisés avec l'objectif de préserver au maximum les écosystèmes. En témoignent, par exemple, l'installation de passes à poissons sur les ouvrages fluviaux afin qu'ils n'entravent pas la circulation des espèces piscicoles, l'utilisation de techniques végétalisées pour édifier et rénover les berges ou encore la requalification écologique des sites de stockage des sédiments dragués.

En outre, les travaux menés s'accompagnent de mesures destinées à compenser leur impact environnemental, telles que les replantations et la création de zones humides.

Pour la construction du Canal Seine-Nord Europe, la Société du Canal Seine-Nord Europe, applique pour ses études de conception les trois principes « éviter, réduire, compenser », et va même au-delà de la compensation réglementaire. Pour le secteur 1 du chantier (de Compiègne à Passel dans l'Oise), les mesures prises vont accroître la biodiversité sur le territoire par rapport à la situation actuelle. Sont notamment prévus 11,5 kilomètres de berges écologiques, 4,5 hectares de mares et plans d'eau et globalement 391 hectares d'aménagements environnementaux.

L'Autorité environnementale et le Conseil National de la Protection de la Nature ont d'ailleurs souligné la qualité, sur de nombreux points, du dossier d'autorisation environnementale élaboré pour ce secteur par la Société du Canal Seine-Nord Europe (lire aussi p 22).

LES INFRASTRUCTURES CRÉÉES OU RÉNOVÉES DANS LE CADRE DU PROJET SEINE-ESCAUT SONT DONC PENSÉES POUR ÊTRE ÉCO-PERFORMANTES.

Passerelle et passe à poissons sur la Lys à Harelbeke (Flandre)
© De Vlaamse Waterweg nv



CANAL SEINE-NORD EUROPE

Des opérations de reboisement en partenariat avec les acteurs locaux

Pour compenser les défrichements nécessaires à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe, la Société du Canal Seine-Nord Europe reboise certains secteurs. Ces opérations reposent sur deux principes : des plantations utiles à la filière bois et des espaces ouverts au public.

Après la plantation en 2017 de six hectares (soit 3 800 arbres) à Bienville, un appel à projets a permis en 2020 de sélectionner douze lauréats dans les départements de l'Oise, de la Somme et du Pas-de-Calais, pour boiser ou reboiser 56 hectares de parcelles. Autre initiative environnementale, la Société du Canal Seine-Nord Europe a signé un nouveau partenariat avec le lycée horticole de Ribécourt-Dreslincourt et le Conservatoire Botanique de Bailleul pour la récolte et la mise en culture de 4 000 graines d'Ormes lisses en forêt d'Ourscamp/Carlepont. Les élèves du lycée ont déjà réalisé les semis. Les plants seront réimplantés sur les sites de compensation du projet à partir de l'hiver 2021.

Plantations Bienville Oise
© SCSNE





UNE GESTION DURABLE DE LA RESSOURCE EN EAU

VOLET ESSENTIEL DU PROJET SEINE-ESCAUT, LA GESTION HYDRAULIQUE RÉPOND ELLE AUSSI À UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL.

Le futur réseau s'intégrera au grand cycle de l'eau des six régions desservies. Sur l'ensemble du linéaire une vigilance particulière est apportée à la préservation de la faune et de la flore, au maintien de la continuité écologique et à la qualité de l'eau. Les acteurs du projet travaillent de manière concertée sur ces sujets et s'engagent à favoriser une gestion durable de l'eau. Service public de Wallonie, le gestionnaire wallon des voies navigables, vient ainsi de lancer une étude pour évaluer les impacts du changement climatique sur la ressource en eau du domaine fluvial. Elle permettra d'élaborer un plan d'adaptation à ces impacts conjuguant

évolution des pratiques de gestion et mesures structurelles. Pour lutter contre la raréfaction de l'eau entraînée par la hausse des températures, pourraient être envisagées - entre autres initiatives - la priorisation de certains usages de l'eau et la mise en place de nouveaux réservoirs de stockage.

LES ACTEURS DU PROJET TRAVAILLENT DE MANIÈRE CONCERTÉE SUR CES SUJETS ET S'ENGAGENT POUR FAVORISER UNE GESTION DURABLE DE L'EAU

CHIFFRES CLÉS

 **5** fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier à la tonne transportée. 
Le transport fluvial à grand gabarit émet jusqu'à

Parmi les initiatives environnementales liées au projet Seine-Escaut :

+ 700 ha de plantations et d'aménagements environnementaux réalisés dans le cadre du Canal Seine-Nord Europe

90 km de berges écologiques aménagées le long de la Lys, en France et en Belgique

5 ouvrages fluviaux flamands équipés de passes à poissons à Harelbeke, Kerkhove, Wielsbeke ; (en projet à Merelbeke et Menen)



NORD PAS-DE-CALAIS

La Lys mitoyenne aménagée dans le respect de l'environnement

Le recalibrage de la Lys mitoyenne intègre de nombreuses mesures de compensation environnementale. Cela passe notamment par l'aménagement de bras de la Lys aujourd'hui délaissés en faveur du développement de la biodiversité. Le bras de Comines par exemple sera renaturé et retrouvera des méandres grâce à la valorisation des sédiments de la Lys.

Un franchissement piscicole sera également installé en aval, au niveau de l'écluse, pour restaurer la continuité écologique. Outre l'aménagement de ces deux bras, une zone humide va voir le jour à Deülémont sur un ancien site de gestion des sédiments. Créée entre une mare et le chemin de halage avec de la terre végétale non ensemencée, elle constituera un espace de recolonisation idéal pour de nombreux amphibiens.

CHAP. 3

**DE NOUVEAUX
JALONS POSÉS
EN 2020**

Malgré la crise liée à la pandémie de Covid-19, la mise en place du réseau Seine-Escaut s'est maintenue en 2020 et se poursuit en 2021.

Retour sur les principales avancées de 2020 en France et en Belgique et grandes dates de 2021.



L'AVANCEMENT DU PROJET DE CANAL SEINE-NORD EUROPE

18 KM ENTRE COMPIÈGNE ET PASSEL, DANS L'OISE

Pour le secteur 1 de la construction du canal (18 km entre Compiègne et Passel, dans l'Oise), l'année 2020 a vu l'achèvement des études de projet et la poursuite des acquisitions foncières et de la libération des emprises. La procédure d'instruction de l'autorisation environnementale, dont le dossier a été déposé en avril 2019, s'est également poursuivie en 2020, avec un décalage de délai en raison de la crise sanitaire.

Ainsi, le Conseil National de Protection de la Nature a émis un avis favorable en juillet 2020, permettant de lancer l'enquête publique environnementale à l'automne. La Commission d'enquête publique a délivré un avis favorable en décembre. Ceci ouvre la voie à la rédaction de l'arrêté d'autorisation environnementale prévue en 2021.

Pour les secteurs 2, 3, 4 (89 km allant de Passel dans l'Oise à Aubencheul-au-Bac dans le Nord), le projet s'est précisé avec les études d'avant-projet, en cours de validation. Les avant-projets ont été conçus dans la concertation : près de 120 réunions ont été organisées avec les élus, la profession agricole et les acteurs associatifs, donnant lieu à plus de 250 heures de dialogue.

L'étanchéité du canal est un défi qui a commencé à se préparer dès l'automne 2020 avec le creusement d'un bassin d'expérimentation à Cizancourt dans la Somme. Un objectif, tester différentes solutions d'étanchéité répondant à une gestion optimale et durable de l'eau. Les résultats des tests sont attendus à l'automne 2021.

LES ÉTUDES D'AVANT-PROJET ONT ÉTÉ CONÇUES DANS LA CONCERTATION

Travaux de creusement d'un bassin d'expérimentation à Cizancourt (Somme)
© SCSNE



Visuel 3D
écluse de Noyon
© AEI-ONE



CANAL SEINE-NORD EUROPE

Avril 2021

Arrêté d'autorisation environnementale sur le Secteur 1.

Printemps-été 2021

Début des premiers travaux sur le Secteur 1 Compiègne-Passel : giratoires à Choisy-au-Bac et Pimprez, quais à Ribécourt et Pimprez.

1^{er} semestre 2021

Sur les Secteurs 2, 3 et 4 Passel - Aubencheul-au-Bac, validation des études d'avant-projet (AVP), engagement des études de Projet (PRO) et poursuite du dialogue territorial, notamment en l'élargissant aux habitants des territoires.



BASSIN DE LA SEINE

1^{er} semestre 2021

- Enquête publique sur le projet MAGEO
- Enquête publique sur le projet Bray-Nogent

Avril 2021

Lancement des travaux de modernisation de l'écluse secondaire de Vives-Eaux

Mai à novembre 2021

Travaux de rénovation du barrage de La Cave

Été 2021

Fin des travaux de rénovation du barrage d'Évry

L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET TRAVAUX DANS LE BASSIN DE LA SEINE

MISE AU GABARIT EUROPÉEN DE L'OISE ENTRE COMPIÈGNE ET CREIL

Sur l'itinéraire de l'Oise, les études de projet MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil) ont été lancées en mars 2020 et deux réunions de concertation publiques ont été organisées en décembre. En juillet, une première version des études d'avant-projet a été remise pour la reconstruction du Pont-rail de Mours. Les études préliminaires pour l'estacade de Venette ont également été validées.

Sur l'itinéraire de la Seine Aval, les études d'avant-projet pour la rénovation des écluses de Bougival ont été rendues à l'automne 2020. Les études de projet sont en cours pour le confortement de la digue de Croissy-sur-Seine et la rénovation du barrage d'Andrésy. La première phase de rénovation du barrage de Port-Mort s'est achevée en juin. Le chantier d'allongement et de rénovation des écluses de Méricourt a quant à lui démarré en juillet, de même que les travaux de modernisation du barrage de Poses.

Sur l'itinéraire de la Seine Amont, le marché de travaux pour la rénovation



du barrage d'Évry a été

notifié en mars 2020. Après validation en mai des études d'avant-projet pour la rénovation de l'écluse secondaire de Vives-Eaux, les études de projet ont été remises en septembre. En ce qui concerne la mise au gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, les études de projet ont été lancées en juin et l'autorité environnementale a rendu son avis le 4 novembre. C'est également en novembre qu'après validation des études de projet, le marché de travaux pour la rénovation du barrage de la Cave a été attribué. Enfin, la rénovation de l'écluse secondaire du Coudray s'est terminée en décembre.

Rénovation de l'écluse secondaire du Coudray - © VNF

Bateau passant la petite Écluse de Vives-Eaux - © VNF



Grand large de Fresnes Escaut © Philippe Houze

L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET TRAVAUX EN NORD-PAS-DE-CALAIS

L'OPÉRATION DE RECALIBRAGE DE LA DEÛLE POUR PERMETTRE LE PASSAGE DE BATEAUX DE 3 000 TONNES SUR 16,5 KILOMÈTRES ENTRE DANS SA DERNIÈRE PHASE AVEC LE LANCÉMENT DES DRAGAGES EN 2021.

En septembre, une nouvelle étape a démarré dans la remise en navigation du canal Condé-Pommerœul. Elle va durer jusqu'en 2022 et consiste à enlever les sédiments et des terres d'élargissement pour dégager le chenal de l'ancien canal et passer au grand gabarit. Les travaux solliciteront uniquement la voie fluviale, grâce à une navette de barges permettant de rejoindre le site de gestion des sédiments de Maing. Les sites de gestion des sédiments situés dans les communes de Vieux-Condé, Condé-sur-l'Escaut et Fresnes-sur-Escaut - en cours d'achèvement - prendront le relais au printemps 2021. À partir d'août 2021 les travaux de défenses de berges sur 11 km vont pouvoir démarrer dans la continuité du dragage des zones d'élargissement.

L'année a également permis d'avancer sur la mise au grand gabarit de la Lys mitoyenne entre Deûlémont et l'écluse de Comines. Les travaux d'élargissement et d'approfondissement sur

5.6 km vont se poursuivre en même temps que les travaux d'aménagement écologiques et la création d'un franchissement piscicole au niveau de l'écluse de Comines. Enfin, après les importants travaux déjà réalisés sur les écluses de Don et Grand Carré pour garantir un niveau élevé de sécurité et de qualité aux usagers de la voie d'eau, les travaux pour la modernisation de l'écluse de Denain pourront commencer en septembre 2021.

Les études d'allongement de l'écluse de Quesnoy sur Deûle et de doublement de l'écluse des Fontinettes vont se poursuivre. Le lancement de la consultation pour les travaux principaux de Quesnoy est prévu en 2021 ainsi que le recrutement du maître d'œuvre pour les Fontinettes.

TOUTES CES OPÉRATIONS VISENT À FACILITER LA NAVIGATION INTÉRIEURE SUR L'AXE SEINE-ESCAUT

Recalibrage de la Lys - Ancrage d'un géotextile sur talus avant pose des enrochements © VNF



2021 **NORD-PAS-DE-CALAIS**

Mars 2021

Recalibrage de la Deûle : début des dragages

Avril 2021

Lys mitoyenne : mise en service du franchissement piscicole de Comines

Mai 2021

Allongement de l'écluse de Quesnoy : début de travaux de défenses de berges et garages d'écluses

Août 2021

Réouverture du canal de Condé-Pommerœul : poursuite des dragages et début des travaux de défenses de berges

Septembre 2021

Restauration de l'écluse de Denain : chômage

Novembre 2021

Doublement de l'écluse des Fontinettes : notification du marché de maîtrise d'œuvre

L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET TRAVAUX EN WALLONIE

PROJET TRANSFRONTALIER FRANCO-BELGE, LE RECALIBRAGE DE LA LYS MITOYENNE PROGRESSE ÉGALEMENT EN WALLONIE.

Projet transfrontalier franco-belge, le recalibrage de la Lys mitoyenne progresse également en Wallonie : un premier tronçon au gabarit européen Vb a été mis sous eau en 2020 malgré les difficultés rencontrées sur le site par la découverte d'explosifs de la Première Guerre mondiale. Sur le Haut-Escaut, l'année a été marquée par de nouvelles avancées dans la modernisation de la traversée de Tournai, notamment l'ouverture à la classe Va, l'aménagement

des quais ainsi que le démarrage de la reconstruction du Pont des Troues. Des travaux de modernisation et de sécurisation ont également été réalisés sur le barrage d'Hérinnes. La remise en état de la partie wallonne du canal Condé Pommeroeul s'est poursuivie, avec le début de la sécurisation des écluses. Enfin, des études ont été lancées pour l'aménagement de quatre nouvelles écluses sur le canal Charleroi à Bruxelles, sur la dorsale wallonne.

L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET TRAVAUX EN FLANDRE

TROIS IMPORTANTS PROJETS D'AMÉNAGEMENT SE SONT ACHEVÉS EN 2020 EN FLANDRE.

Ils ont permis de remplacer un pont trop bas qui entravait la circulation fluviale par un pont plus haut à Ingelmunster sur le canal Roulers-Lys, de construire un barrage et une passe à poissons à Kerkhove (Avelgem) sur le Haut-Escaut, et de mettre en service sur la Lys, début août, la nouvelle écluse de Vive-Saint-Bavon (Wielsbeke). En parallèle, des chantiers ont été lancés pour rénover le terminal Wielsbeke sur la Lys et installer un nouveau terminal sur le canal Roulers-Lys (lire aussi p 08). Les travaux de remplacement d'un pont routier par un

pont surélevé sur la Lys, entre Ooigem (Wielsbeke) et Desselgem (Waregem), ont également démarré en 2020. Enfin en novembre, les démolitions ont commencé à Menen en prévision de futurs aménagements, dont une adaptation des courbes de la rivière.

LA NOUVELLE ÉCLUSE DE VIVE-SAINT-BAVON A ÉTÉ MISE EN SERVICE

Installation des portes de l'écluse de Saint-Bavon à Wielsbeke
© DeVlaamseWaterweg.be



2021

WALLONIE

Septembre 2021

Condé-Pommerœul : fin estimée des travaux pour la réhabilitation du site éclusier d'Hensies

Février 2021

Haut-Escaut : fin estimée des travaux pour le barrage d'Hérinnes

Décembre 2021

- Dorsale wallonne : fin des travaux sur la dorsale wallonne avec l'adaptation des écluses de Marchienne, Gosselies et Viesville
- Dorsale wallonne : fin estimée des études d'aménagement du Canal NBP

2021

FLANDRE

À partir de 2021

Rénovation des quais du canal Roulers-Lys

Début 2021

Pont routier Bissegem-Marke (Courtrai - Lys)

Printemps 2021

Pont cycliste et piétonnier Lovelingbrug (Deinze - Lys)

Mi 2021

Conception finale du nouveau Steenbruggebrug (Bruges-Oostkamp - canal Gand-Ostende)

Été 2021

- Pont cycliste et piétonnier à Ooigem (Wielsbeke) - Desselgem (Waregem) - Lys
- Berges écologiques part 1 (Pand 140, entre Deinze et Vive-Saint-Bavon - Lys)

2^e semestre 2021

- Rénovation des berges et du chemin de halage à Wervicq-Sud (Lys)
- Rehaussement du Kuurnebrug (Kuurne) - Lys

seine escaut

1^{ER} RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

www.seine-scheldt.eu



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne