



**GEIE**  
**Seine-Escaut**

Un réseau de transport européen et durable  
au service des territoires



**RAPPORT**  
**D'ACTIVITÉ**  
**2021**

# L'ESSENTIEL DU PROJET

Seine-Escaut :  
le 1<sup>er</sup> réseau européen  
de transport fluvial  
à grand gabarit

**Issu d'une démarche de coopération européenne inédite, le réseau Seine-Escaut permettra de relier le bassin de la Seine en France à celui de l'Escaut en Belgique, grâce à la construction d'une nouvelle liaison fluviale, le Canal Seine-Nord Europe, ainsi qu'à la modernisation et à la régénération de canaux existants. Favorisant l'intermodalité et l'innovation, sa mise en service est prévue pour 2035.**

Le réseau viendra alors renforcer l'offre de transport européenne de ses 1 100 km de voies navigables, adaptées aux bateaux à grand gabarit. Moderne et performant, Seine-Escaut répond aux grands enjeux européens aussi bien que locaux : il encourage un transport décarboné adapté aux besoins économiques et commerciaux à venir et améliore la continuité territoriale d'un territoire comptant plus de 40 millions d'habitants.



1 100 km

DE VOIES NAVIGABLES  
À GRAND GABARIT

175 000

EMPLOIS  
directs/indirects créés

2

PAYS TRAVERSÉS  
la France et la Belgique

+25%

DE TRAFIC  
dès sa mise en service,  
en 2035

-55%

D'ÉMISSIONS DE GAZ  
À EFFET DE SERRE  
estimées entre 1990 et 2030



▬ Modernisation Seine-Escaut  
▬▬ Canal Seine-Nord Europe

Issu d'une collaboration franco-belge, le futur réseau Seine-Escaut est un projet partenarial, cofinancé par la Commission européenne, 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 :

5

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

360

**VILLES ET COMMUNES**  
à proximité du réseau

150 MT

**DE MARCHANDISES**  
transportées estimées à horizon 2030

1 300 ha

**D'AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX**



SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE



# SOMMAIRE

<b>ÉDITORIAL DE MARIE-CÉLINE MASSON</b>	<b>p. 5</b>
<b>CHAPITRE 1 : LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT, UN INVESTISSEMENT D'AVENIR POUR LES TERRITOIRES EUROPÉENS</b>	<b>p. 6</b>
Entretien avec Péter Balázs	p. 8
Un réseau au service de la mobilité du futur	p. 10
Un réseau au service du développement économique	p. 12
Un réseau au service de la transition écologique	p. 14
<b>CHAPITRE 2 : SUR LE TERRAIN, LE PROJET DEVIENT RÉALITÉ</b>	<b>p. 16</b>
Le récit de l'année	p. 18
L'avancement du projet Seine-Escaut vu par Franck Serpentier	p. 18
L'avancement du projet Seine-Escaut vu par Pascal Moëns	p. 19
L'avancement du projet Seine-Escaut vu par Marie-Céline Masson	p. 20
L'avancement du projet Seine-Escaut vu par Jérôme Dezobry	p. 22
<b>DÉJÀ DES IMPACTS POSITIFS</b>	<b>p. 23</b>
De nouvelles formes de collaboration	p. 23
- Un partenariat inédit autour de la Lys mitoyenne	
Des démarches de concertation	p. 24
- Le Canal Seine-Nord Europe avance dans la concertation	
- Magéo, un projet concerté depuis 2011	
Des transformations à forte valeur ajoutée	p. 25
- Une nouvelle écluse à Vive-Saint-Bavon	
- Un nouveau visage pour la traversée de Tournai	

# ÉDITORIAL DE MARIE-CÉLINE MASSON

Gérante du GEIE et Directrice Territoriale  
Nord-Pas-de-Calais de VNF

Faciliter et accompagner la réalisation du réseau européen Seine-Escaut : telle est la mission de notre GEIE depuis sa création en 2010. Je suis fière d'en assurer la gérance au nom de Voies navigables de France, avec l'appui d'une équipe très investie.

**UN PARTENARIAT  
DE GRANDE QUALITÉ,  
PLACÉ SOUS LE SIGNE  
DU DIALOGUE**

D'abord, parce que ce réseau fluvial est d'une ampleur et d'une ambition exceptionnelles, qu'il pose les bases de la mobilité du futur et qu'il répond à des enjeux cruciaux pour le développement de nos territoires et le Pacte vert européen. Ensuite, parce que au sein du groupement - qui réunit le Service public de Wallonie, De Vlaamse Waterweg, la Société du Canal Seine-Nord Europe et Voies navigables de France - se déploie un partenariat de grande qualité, placé sous le signe du dialogue, de la concertation et de l'exigence au service de notre projet commun.

Au fil du temps, à mesure que le réseau se met en place, le GEIE se professionnalise. En 2021, les questions soulevées par la mise en œuvre de la convention de financement avec l'Union européenne et la préparation d'une nouvelle convention pour la période 2021-2027 nous ont ainsi conduits à travailler ensemble sur de nombreux sujets. Nous avons notamment rédigé un premier bilan d'étape sur le déploiement de notre feuille de route : la Décision d'exécution adoptée en 2019 par la Commission européenne, qui définit nos engagements réciproques, nos objectifs et un calendrier. L'année a aussi été l'occasion de nous tourner vers l'avenir en développant une réflexion de fond sur la mise en cohérence, à l'échelle de Seine-Escaut, de la gestion de l'eau, d'une offre de services aux usagers et

**SUR LE TERRAIN,  
LE RÉSEAU  
SE CONCRÉTISE**

des données statistiques. Il est vrai que sur le terrain, le réseau se concrétise et il faut dès à présent anticiper sa mise en service pour en maximiser les bénéfices pour tous les usagers.



# SEINE-ESCAUT, UN INVESTISSEMENT D'AVENIR POUR LES TERRITOIRES EUROPÉENS

---

Projet exceptionnel, le réseau Seine-Escaut a replacé la voie d'eau au cœur de la dynamique de coopération des territoires européens et a mis en lumière l'importance du transport fluvial pour les pays de l'UE. Né d'un investissement collectif et d'ambitions partagées, il est porté et coconstruit par une variété d'acteurs engagés. Mobilité du futur, développement économique, transition écologique : il accompagne toutes les grandes mutations de l'Europe et répond à ses grands enjeux à l'horizon 2050.





# Entretien avec PÉTER BALÁZS,

Coordinateur européen du Corridor Mer du Nord-Méditerranée



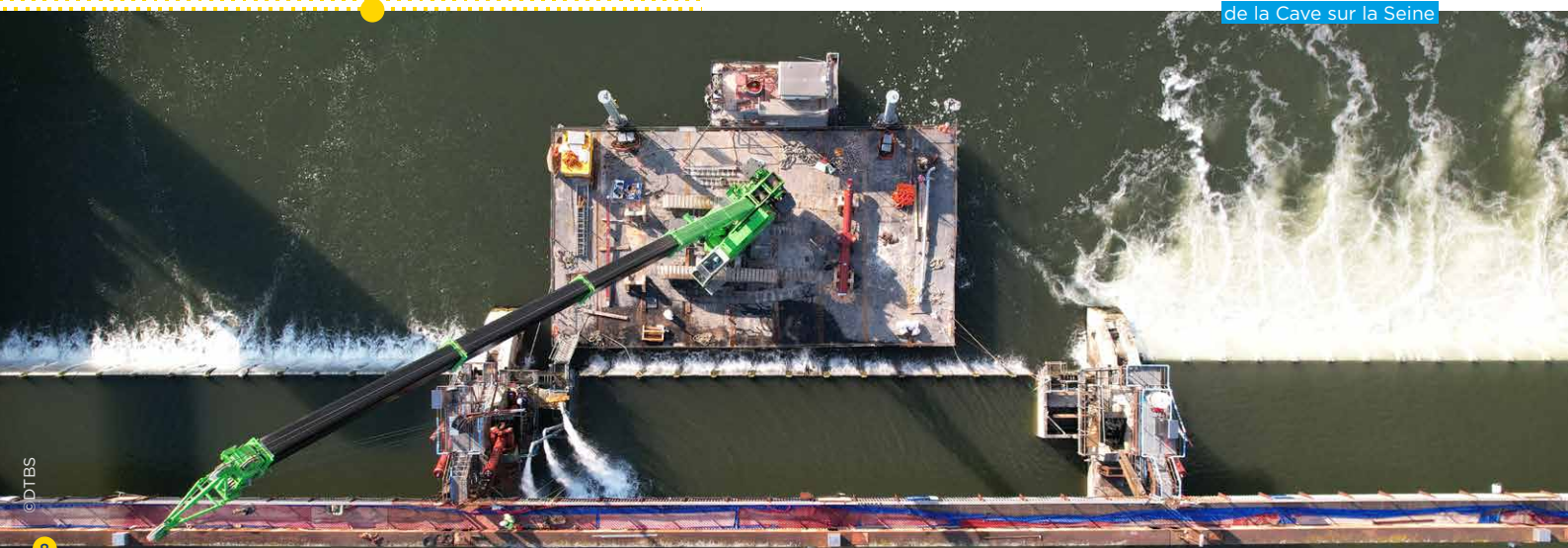
## Que représente le réseau Seine-Escaut pour l'Union européenne, son principal financeur ?

C'est un projet emblématique, le plus important pour la navigation intérieure en Europe. Très ambitieux, il met en place un réseau de 1100 kilomètres de voies navigables à grand gabarit, qui reliera de grands ports maritimes et de nombreuses plateformes multimodales dans deux pays, la France et la Belgique, et six régions : la Normandie, l'Île-de-France, le Grand Est, les Hauts-de-France, la Flandre et la Wallonie. Une fois en service, ce réseau irriguera un territoire où vivent 40 millions de personnes, qui compte plusieurs métropoles et près de 200 villes de plus de 2000 habitants installés à proximité de la voie d'eau. Le projet prévoit notamment la construction du Canal Seine-Nord Europe, chaînon manquant de plus de 100 kilomètres entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut et, au-delà, d'autres grands bassins fluviaux européens. Le réseau Seine-Escaut porte en lui un fort potentiel d'augmentation des trafics fluviaux et de report modal. Il joue également un rôle primordial au sein de notre Corridor Mer du Nord-Méditerranée. Ce Corridor, un des axes prioritaires du Réseau transeuropéen de transport, est caractérisé par la dominance de l'eau, avec son maillage de voies navigables connectées à deux mers : la mer du Nord et la Méditerranée via le port de Marseille.



Avec Seine-Escaut, nous cherchons à améliorer la mobilité en Europe, celle des citoyens mais aussi celle des marchandises, tout en la rendant plus durable.

Travaux du barrage de la Cave sur la Seine







## Quels objectifs poursuit l'Europe avec Seine-Escaut ?

Les objectifs sont multiples. En déployant un réseau de transport multimodal transeuropéen à la fois cohérent, accessible, moderne, sûr et performant, les pays de l'Union cherchent à améliorer la mobilité en Europe, celle des citoyens mais aussi celle des marchandises, tout en la rendant plus durable. Agir pour le climat et l'environnement et en particulier décarboner les transports, est un objectif tout à fait essentiel. C'est le sens du *Green Deal* ou Pacte vert pour l'Europe. Pour l'atteindre, il est nécessaire de créer les conditions d'un report des flux de la route vers tous les modes massifiés, dont la voie d'eau.

Par ailleurs, Seine-Escaut n'est pas qu'un projet d'infrastructure : il permet d'assurer une meilleure continuité territoriale et de renforcer la cohésion sociale dans les régions concernées. En augmentant les capacités de transport fluvial, il encourage les investissements productifs autour de la voie d'eau. Le réseau est donc synonyme de développement économique, d'emplois, de qualité de vie pour tous les acteurs des territoires concernés. Et au-delà de ces territoires, il crée de la valeur pour l'Europe entière.

## Quel regard portez-vous sur la mise en place du réseau ?

Elle a pris un peu de retard, notamment du fait de la crise sanitaire, mais elle progresse bien. Que le planning glisse un peu est inévitable s'agissant d'un projet d'une telle envergure. Nous devons cependant rester vigilants afin que les différentes infrastructures entrent toutes en service de manière coordonnée d'ici 2030. Ces deux dernières années, nous nous sommes adaptés en développant les échanges à distance et aujourd'hui, nous avons retrouvé le rythme habituel de nos travaux. L'engagement de toutes les parties prenantes est total. Quant au climat de travail, il est serein et collaboratif. Sur plusieurs chantiers transfrontaliers, on voit même apparaître une forme de coopération inédite, très étroite et multiannuelle, entre les acteurs belges et français. Il est vrai que Seine-Escaut est un terrain idéal pour faire émerger de nouvelles méthodologies de projet. Je pense en particulier à la Décision d'exécution, qui contient un plan d'actions commun et un calendrier de réalisation, constituant ainsi une feuille de route précise sur dix ans. Je pense aussi aux accords de financement qui permettent d'engager des fonds au niveau européen sur plusieurs années. J'ajoute que Seine-Escaut est de plus en plus connu des citoyens et que le réseau, qui commence à avoir des retombées concrètes comme le creusement d'un canal ou le soulèvement d'un pont et offre aussi des opportunités d'emplois pour une série de métiers, intéresse. C'est un autre motif de satisfaction et une bonne chose pour l'avenir du réseau.



# UN RÉSEAU AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DU FUTUR

Seine-Escaut répond aux grands enjeux du transport européen en accélérant à la fois le report modal vers la voie d'eau et les innovations à l'œuvre au sein du secteur fluvial.

Seine-Escaut est le projet d'investissement le plus important sur le réseau navigable européen, avec 10 milliards d'euros engagés sur les opérations concernées d'ici la fin de la décennie. Il est vrai que l'enjeu est d'importance pour l'avenir de la mobilité en Europe : il s'agit de proposer une nouvelle offre de transport attractive pour faire face à la hausse des trafics, dans un contexte marqué à la fois par une congestion routière croissante et l'urgence climatique.

Ambitieux et structurant, le projet va relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut et à d'autres grands bassins européens comme ceux du Rhin et de la Meuse. Il créera ainsi le premier réseau fluvial européen : 1 100 kilomètres de voies navigables à grand gabarit, qui connecteront entre eux de nombreux ports maritimes, ports intérieurs, agglomérations, et doubleront les capacités d'échanges dans les zones traversées.

Le réseau est mis en place grâce à la construction d'une nouvelle liaison fluviale à grand gabarit, le Canal Seine-Nord Europe, ainsi que l'aménagement et la régénération des liaisons existantes, dont certaines (comme le Canal de Condé-Pommerœul) sont

rouvertes à la navigation. Ces travaux s'accompagnent de la création et la modernisation d'infrastructures et d'ouvrages fluviaux. Le projet dans son ensemble est développé dans une logique d'intermodalité, avec un très haut niveau d'exigence en matière de sécurité, de performance, d'équipements et de services apportés aux usagers de la voie d'eau.

+25%

**D'ACTIVITÉ**  
estimée pour le transport fluvial de marchandises dès 2035 grâce à Seine-Escaut



Opérations de logistique urbaine.  
quai de la Bourdonnais à Paris



Chargement au port d'Halluin sur la Lys

### Un nouveau bilan socioéconomique du réseau



En 2021, en collaboration avec les chercheurs de SPW, DVW et la SCSNE, les équipes d'experts de VNF ont réalisé pour le compte du GEIE Seine-Escout un bilan socioéconomique actualisé du projet sur deux horizons : 2035 et 2070. Il s'agit du premier bilan complet portant sur l'ensemble du périmètre Seine-Escout et prenant en compte l'intégralité des programmes lancés dans le cadre de la mise en place du réseau. Toutes les études menées ainsi que leurs résultats ont été validés par un comité scientifique international composé d'universitaires français, belges et canadiens spécialistes de l'économie des transports. Fruit de 18 mois de travail, ce bilan a permis de nourrir le dossier de demande de nouvelle convention de financement avec l'Union européenne.

Fort de ces atouts, Seine-Escout va renforcer l'attractivité du transport fluvial et accélérer le report modal vers le fleuve. Il étendra les possibilités de circulation des paquebots fluviaux, contribuant ainsi au développement du tourisme et des loisirs dans les zones traversées. Mais c'est surtout sur le transport de marchandises que son impact sera sensible. Le nouveau bilan socioéconomique du réseau (voir encadré) montre que dès 2035, sa mise en service se traduira par un surplus de trafic de 9,8 milliards de tonnes-km, ce qui représente une hausse de 25 %. À l'horizon 2070, l'augmentation atteindra 17,5 milliards de tonnes-km. Elle portera la part de marché de la voie d'eau à 17 %.

# 17,5

**MILLIARDS**  
de tonnes-km de  
trafic supplémentaire  
en 2070

Par son envergure et la multitude d'expertises qu'il mobilise, Seine-Escout œuvre également pour le futur du transport fluvial en jouant le rôle d'un accélérateur d'innovations. Il va notamment renforcer la digitalisation du secteur à travers des programmes dédiés à la téléconduite des ouvrages, l'automatisation des équipements, la mise en commun de bases de données, ou encore la création d'outils numériques destinés à améliorer la maintenance des infrastructures, la gestion du trafic et l'information fluviale.

# UN RÉSEAU AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Seine-Escout apporte bien plus que des infrastructures fluviales : il participe au développement économique territorial autour de la voie d'eau, source d'activité, de croissance et d'emplois.



Transport de conteneurs dans Paris

© Pascal Lemaître - VNF

Seine-Escout est conçu comme un système de transport global intégrant des interfaces entre le réseau fluvial et les territoires desservis. Sa mise en place comprend par exemple la création ou l'extension de plateformes logistiques multimodales. C'est aussi un partenariat fédérateur qui associe États, collectivités, industriels, logisticiens, transporteurs, autorités portuaires et gestionnaires d'infrastructures. Ces deux caractéristiques en font un créateur de valeur pour l'économie de tous les territoires concernés, à l'échelle aussi bien locale que régionale, nationale et européenne.



## HEURES DE TEMPS

de navigation en moins entre Courtrai et Gennevilliers grâce à Seine-Escout

Grâce au réseau Seine-Escout, installé au cœur d'un espace européen qui compte 40 millions d'habitants, les entreprises auront accès à de nouvelles zones de vie, d'échanges, de production, de consommation. Capacités de chargement accrues, baisse des coûts d'acheminement, réduction des délais de transport (entre Courtrai et Gennevilliers, par exemple, le temps de navigation diminuera de 9 heures), démultiplication des possibilités de coopération et de mutualisation, respect de l'environnement... les avantages liés à l'arrivée de cette nouvelle offre de transport et de logistique sont multiples. Ils permettront à ses utilisateurs de gagner en compétitivité, qualité, sécurité, productivité, responsabilité, contribuant à pérenniser leurs activités et favorisant leur croissance, y compris à l'exportation.

Les secteurs historiquement liés à la voie d'eau comme le bâtiment et les travaux publics, les céréales, la chimie ou la métallurgie sont concernés au premier chef par cette dynamique de développement.

D'après le dernier bilan socio-économique (lire page 11), en 2035, un quart des trafics fluviaux sur le périmètre Seine-Escaut proviendra ainsi du BTP et 23 % de l'agriculture. Mais le réseau bénéficiera également aux activités émergentes autour du fluvial, par exemple dans les filières de l'économie circulaire et de la distribution urbaine. Au total, les deux tiers des bénéfices du projet iront aux usagers de Seine-Escaut, la plus-value étant valorisée à hauteur de 15 milliards d'euros\*.

15

**MILLIARDS D'EUROS**  
de plus-value pour  
les usagers du réseau

Les entreprises ont d'ores et déjà identifié le potentiel de développement lié au réseau et se mettent en ordre de marche pour bénéficier pleinement des opportunités qu'il leur offre. Depuis plusieurs années, elles réfléchissent avec les acteurs du transport fluvial aux moyens de favoriser la mise en place, le long des infrastructures Seine-Escaut, d'un véritable « couloir industriel », progressant dans la co-construction de solutions adaptées aux besoins de chaque filière. Le réseau devrait ainsi accompagner une nouvelle phase d'industrialisation dans les régions traversées. Quant aux ports maritimes et intérieurs, ils investissent dès à présent dans leurs *hinterlands* pour absorber la hausse à venir des trafics et se préparent à conquérir de nouveaux marchés.

*\*en valeur actualisée nette*

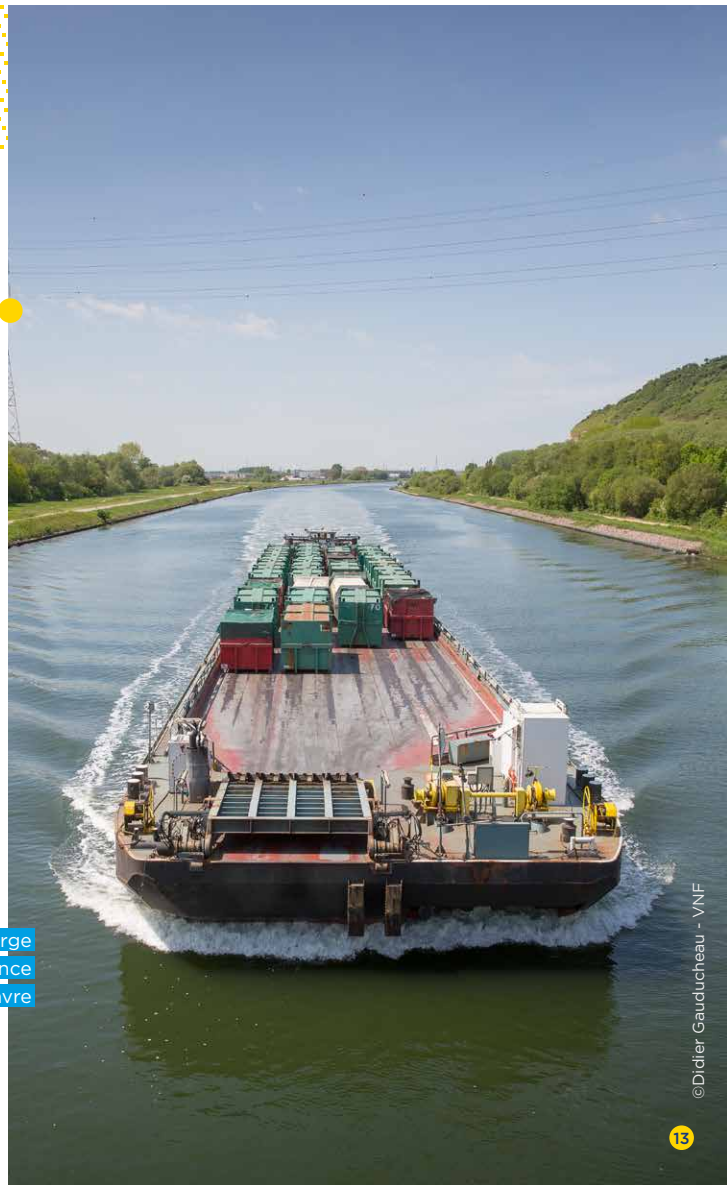
### Une baisse des coûts externes des transports



Seine-Escaut va réduire les coûts externes liés au secteur des transports. En absorbant une partie des hausses de trafic en Europe du Nord et en favorisant un report modal vers les voies navigables et ferrées, le réseau limitera en effet les impacts négatifs de la circulation routière pour la collectivité : effet de serre dû aux émissions carbone, pollution atmosphérique engendrée par les émissions de particules fines, nuisances sonores, encombrement des routes, accidents de la circulation... Le dernier bilan socioéconomique évalue les gains à 10,4 milliards d'euros\*.

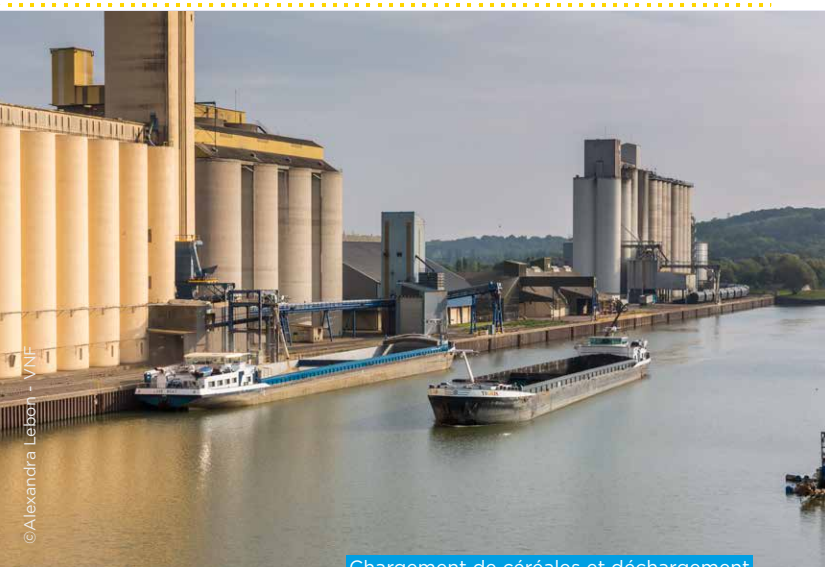
*\*en valeur actualisée nette*

Barge  
en partance  
du Havre



# UN RÉSEAU AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Seine-Escaut s'inscrit dans la politique écologique des pays de l'Union européenne, notamment dans leur stratégie de lutte contre le changement climatique affirmée par le Pacte vert.



Chargement de céréales et déchargement de containers France

## Un réseau mis en place dans le respect de l'environnement



Levier de décarbonation, Seine-Escaut est aussi un projet porté depuis l'origine par une ambition écologique. Mené avec le souci constant de limiter et compenser au maximum les impacts sur les espaces naturels et la biodiversité, il intègre des objectifs de performances environnementales sur toute la chaîne de valeur : conception des programmes, études préalables, réalisation des travaux, gestion du réseau une fois que celui-ci sera ouvert à la navigation. Cela se concrétise par une multitude d'initiatives, telles que l'installation de passes à poissons sur les ouvrages fluviaux, la végétalisation de berges, les campagnes de replantation d'arbres et la création de zones humides.

Conscients que le changement climatique et la dégradation de l'environnement sont devenus une « menace existentielle » pour l'humanité, les pays européens ont renforcé en 2020 leur politique écologique en adoptant un Pacte vert. Cette série de propositions vise à diminuer de 55 % les émissions nettes de gaz à effet de serre au sein de l'UE entre 1990 et 2030, puis à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Seine-Escaut sera un atout pour atteindre ces objectifs, comme en atteste le dernier bilan économique (lire page 11).

Car le réseau va accroître la part du secteur fluvial dans le transport de marchandises sur moyennes et longues distances en Europe du Nord. Les nouveaux flux sur les voies navigables engendrés par la mise en service du réseau proviendront principalement du transfert de la route vers le fleuve. En 2035, le trafic routier sera réduit de 4,6 milliards de tonnes-km et perdra trois points de part de marché. Cela se traduira par 2,3 millions de poids lourds en moins en circulation chaque année. À l'horizon 2070, ce chiffre devrait atteindre 5,8 millions.

5,8

**MILLIONS**  
de poids lourds en moins sur les routes chaque année grâce à Seine-Escaut

Le potentiel significatif de report modal lié à Seine-Escaut sert d'autant plus l'ambition européenne d'une décarbonation des transports que grâce à la massification des flux, la voie d'eau est le mode de transport qui affiche les meilleures performances écologiques : un convoi fluvial émet cinq fois moins de CO<sub>2</sub> à la tonne transportée qu'un poids lourd. Ses performances environnementales devraient encore s'accroître, le secteur étant engagé dans une démarche de transition écologique. En France comme en Belgique, des travaux sont en cours pour « verdir » les motorisations des bateaux et développer le recours aux énergies renouvelables.



### 5 FOIS MOINS D'ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

à la tonne transportée quand on remplace un poids lourd par un convoi fluvial

Pour l'heure, les gains liés à la mise en place de Seine-Escaut dans la lutte contre les émissions carbone sont évalués à 521 millions d'euros\*. Le caractère intermodal du réseau ajoute encore à son caractère vertueux sur le plan climatique. Les projections montrent en effet que la part de marché des modes massifiés gagnera trois points en 2035 sur le périmètre du projet, pour s'établir à 37 %. En 2070, les transports fluviaux et ferrés détiendront même près de la moitié (46 %) du marché, ce qui renforcera la décarbonation.

Seine-Escaut sera aussi un atout face aux risques que font peser la hausse des températures mondiales et la multiplication des aléas climatiques sur une ressource indispensable : l'eau. Car le projet porte une vision durable de la gestion hydraulique. Le réseau est développé pour s'intégrer au grand cycle de l'eau des six régions desservies, maintenir un débit suffisant pour préserver la faune et la flore locales, assurer la continuité écologique et garantir une eau de qualité. Ses bénéfices pour la gestion des crues sont estimés à 144 millions d'euros\*.

*\*en valeur actualisée nette*

Canal de  
Condé-Pommerœul





# SUR LE TERRAIN, LE RÉSEAU DEVIENT RÉALITÉ

---

La mise en place du réseau Seine-Escaut continue à progresser dans tous les territoires concernés, à peine ralentie par les contraintes liées à la crise sanitaire. Point d'étape avec Frank Serpentier, chef de projet des investissements Seine-Escaut chez De Vlaamse Waterweg (DVW), Pascal Moëns, Directeur du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises au Service public de Wallonie (SPW), Marie-Céline Masson, gérante du GEIE Seine-Escaut et Directrice Territoriale Nord-Pas-de-Calais de Voies navigables de France (VNF) et Jérôme Dezobry, Président du Directoire de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE).





**VAN DEN HERIK**  
**SLIEDRECHT**  
TEL. +31-164-12881  
[www.herik.nl](http://www.herik.nl)

# LE RÉCIT DE L'ANNÉE

## De Vlaamse Waterweg (DVW)



### L'AVANCEMENT DU PROJET VU PAR...

**Frank SERPENTIER**  
Chef de projet des investissements Seine-Escaut  
chez DVW

### Quels ont été les principaux jalons posés en 2021 en Flandre pour la mise en place du réseau Seine-Escaut ?

L'année nous a notamment permis d'avancer sur deux chantiers importants pour le futur réseau. En avril, notre conseil d'administration a approuvé le projet d'amélioration du Canal Roulers-Lys, qui va passer au gabarit Va adapté aux bateaux de 3000 tonnes. Il s'agit d'un programme d'investissement d'environ 270 millions d'euros à l'horizon 2032, comprenant l'approfondissement du canal, l'aménagement des berges et d'infrastructures connexes, le rehaussement des ponts et l'augmentation de la capacité du complexe éclusier de Ooigem. En septembre, nous avons obtenu le permis unique d'environnement pour la mise au gabarit Vb de la première moitié de la section 140 de la Lys, une trajectoire de cinq kilomètres entre Deinze et Vive-Saint-Bavon qui pourra ainsi accueillir des convois fluviaux de 4 500 tonnes. Nous prévoyons d'élargir le chenal de navigation et d'aménager des berges écologiques. Les travaux, qui ont déjà démarré, vont durer quatre ans et demi. En 2021, la Flandre a également accueilli la ratification formelle de la convention-cadre sur la Lys mitoyenne (lire page 23), qui a pu ainsi entrer en vigueur.

### Quelles nouvelles grandes étapes devraient être franchies en 2022 ?

Nous allons lancer de nouveaux chantiers, par exemple au printemps la première phase des travaux de modernisation de la traverse de la Lys à Menin. Et pour prolonger les travaux d'infrastructures engagés dans le cadre du réseau Seine-Escaut, nous signons au premier semestre 2022 un partenariat entre acteurs économiques flamands autour d'une nouvelle plateforme d'information et d'échange : eNES (pour Economisch Netwerk Seine-Schelde ou Réseau économique Seine-Escaut). Nous voulons ainsi promouvoir la navigation intérieure et rendre Seine-Escaut plus visible en Flandre. L'enjeu est de favoriser au maximum le report modal vers le transport fluvial une fois que le réseau sera en service. »



**DVW en bref** De Vlaamse Waterweg (DVW) 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.

2021  
2022

DATES CLÉS

**Décembre 2021**  
Ouverture au grand public  
du nouveau pont routier  
à Merelbeke

**Mars 2021**  
Début des travaux  
pour le mur de quai  
Noorderwal à Deinze

**Avril 2022**  
Achèvement du  
nouveau pont routier  
sur la Lys à Ooigem

**Mars 2022**  
Achèvement du nouveau  
terminal de transbordement  
River Terminal Roeselare  
sur le Canal Roulers-Lys

# Le Service public de Wallonie (SPW)



## L'AVANCEMENT DU PROJET VU PAR...

**Pascal MOËNS**  
Directeur du Transport et de l'Intermodalité  
des Marchandises chez SPW



## Quels ont été les principaux jalons posés en 2021 en Wallonie pour la mise en place du réseau Seine-Escaut ?

Nous avons achevé ou presque achevé plusieurs chantiers. La fin des travaux de déminage de la Lys, après la découverte il y a deux ans d'obus datant de la première guerre mondiale, nous a par exemple permis d'achever le creusement du nouveau chenal côté wallon. Sur le Canal Charleroi-Bruxelles, nous avons bien avancé sur la modernisation des trois écluses de Gosselies, Marchiennes et Viesvilles, qui ont été mises en service en 2021 et dont les travaux de parachèvement ont pris fin en février 2022. Sur l'Escaut, nous avons mis en service en octobre le nouveau barrage d'Hérinnes. Ce chantier a été remarquable à plus d'un titre. Il s'est distingué, en particulier, par une très grande attention portée au respect de l'environnement, avec notamment l'intégration dans les marchés de clauses sur les émissions de CO2. Cela lui a d'ailleurs valu de recevoir en 2021 le Prix wallon du marché public le plus responsable. Ce barrage illustre aussi la

complexité et la diversité des métiers du secteur fluvial. On trouve sur le site de multiples fonctions comme la gestion des niveaux d'eau, la production d'hydro-électricité, la mobilité douce. L'année a vu aussi le lancement de nouveaux chantiers, comme la construction du bâtiment qui accueillera les équipements de pilotage des écluses d'Hensies et de Pommerœul, ou les travaux d'approfondissement de l'écluse d'Auvelais sur la Sambre. Cette écluse ne permet pas un enfoncement des barges de plus de 2,20 mètres, ce qui crée un goulet d'étranglement. Notre objectif est de passer à 2,80 mètres d'ici fin 2022.

## Quelles nouvelles grandes étapes devraient être franchies en 2022 ?

Certains chantiers vont s'achever à leur tour, comme les travaux lancés en 2020 pour aménager le quai de Manage dans le Port autonome du Centre et de l'Ouest ou ceux de l'écluse d'Auvelais. Nous espérons aussi clôturer des études, par exemple celles réalisées dans le cadre de la modernisation du Canal Nimy-Blaton-Péronnes ou les études techniques pour la construction de quatre nouvelles écluses Va. »

Le SPW  
en bref

### Le Service public de Wallonie (SPW)

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

2021  
2022

DATES CLÉS



# Voies navigables de France (VNF)



## L'AVANCEMENT DU PROJET VU PAR...

**Marie-Céline MASSON**  
Gérante du GEIE Seine-Escaut et Directrice  
Territoriale Nord-Pas-de-Calais de VNF

### Quels ont été les principaux jalons posés en 2021 par VNF sur le bassin du Nord Pas-de-Calais pour mettre en place le réseau Seine-Escaut ?

Avec le soutien appuyé de la Région Hauts-de-France, partenaire financier majeur de la mise en œuvre de la liaison Seine-Escaut en France, nous avons entamé les travaux de finalisation du recalibrage de la Deûle et progressé dans la remise en navigation du Canal Condé-Pommerœul, qui s'appuie sur la mise en place de sites de gestion des sédiments et des campagnes de dragage. Ce projet bénéficie d'un accompagnement environnemental de premier plan, avec 15 % du budget investi dans la sauvegarde de la biodiversité et la création de 30 hectares de zones humides. L'attention portée à ces sujets nous a conduits à suspendre partiellement les travaux quand les services de l'État nous ont alertés en avril de la présence de castors sur les emprises du chantier. Une demande de dérogation « espèce protégée » a alors été faite, validée en août par arrêté préfectoral.

Durant l'année, nous avons également débuté la rénovation de l'écluse de Denain et remis les études de projets pour la création du centre de téléconduite de toutes les écluses du réseau à grand gabarit du Nord-Pas de Calais. Cette opération est importante car en optimisant la manœuvre des ouvrages, elle permettra à VNF d'améliorer l'offre de service par des amplitudes d'ouverture supérieures.

Nous avons aussi poursuivi la première phase du recalibrage de la section 1 de la Lys mitoyenne (lire page 23), qui comprend les mesures compensatoires, les défenses de berges, les aménagements paysagers ainsi que l'aménagement du chemin de service et du terrain de transit de Wambrechies.

### Quelles nouvelles grandes étapes devraient être franchies en 2022 ?

Nous allons achever les travaux de défense des berges sur le site de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle. Nous pourrions alors passer à la suite, c'est-à-dire la contractualisation des travaux d'allongement. Nous allons également terminer la restauration de l'écluse de Denain, après celles de Don et Grand Carré.

Le troisième trimestre sera marqué notamment par la notification des marchés d'élargissement et approfondissement de la Lys mitoyenne et en décembre, nous aurons terminé les dragages de la Deûle.



2021  
2022

DATES CLÉS  
DANS LE  
NORD-PAS-  
DE-CALAIS

**Octobre 2021**  
Lancement de la consultation pour les travaux principaux de l'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle

**Mars 2021**  
Mise en service de la passe à poissons sur le barrage-écluse de Comines et achèvement des travaux de berges sur la section 1 de la Lys mitoyenne

**Septembre/octobre 2022**  
Approbation des études préliminaires sur le doublement de l'écluse des Fontinettes

**Juin 2022**  
Signature de la convention d'entretien-exploitation pour le secteur 1 de la Lys mitoyenne

## Et dans la Direction Territoriale Bassin de la Seine de VNF, quels ont été les faits marquants de l'année pour Seine-Escaut ?

Parmi les faits marquants dans l'Oise, il y a la remise en mars des études d'avant-projet définitives pour la construction du Pont-Rail de Mours. Sur la Seine Aval, la modernisation du barrage de Poses a progressé, avec la réalisation de 80 % des enrochements de la fosse aval du barrage. La rénovation complète des deux écluses de Méricourt se poursuit mais elle a été ralentie par la découverte d'ouvrages enterrés qui a imposé une campagne d'investigation complémentaire et la modification des procédés constructifs. Sur la Seine Amont, l'écluse secondaire du Coudray a été remise en service et les travaux de l'écluse de Vives-Eaux ont démarré. Les barrages automatiques d'Évry et de La Cave ont également été rénovés. 2021 a également été l'année de la construction des garages à bateaux du Coudray de Champagne et d'Ablon et du confortement de la berge de l'écluse de Jaulnes. Autre chantier d'envergure, le projet consistant à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine en aménageant un tronçon de 28,5 kilomètres entre Bray et Nogent a donné lieu à un avis favorable sans réserve de la Commission d'enquête préalable à la DUP<sup>1</sup>.

1- Déclaration d'utilité publique

## Quels seront les nouveaux jalons posés en 2022 ?

Dans l'Oise, le projet Magéo (lire page 24) va franchir une étape importante avec le dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale unique. VNF a prévu de démarrer d'autres chantiers, par exemple les travaux de rénovation des barrages de Port-Mort et Suresnes. Dans le cadre de la loi sur l'eau, de nouvelles études réglementaires seront également lancées pour le projet d'estacade qui vise à améliorer l'accès à l'écluse de Venette. Le second semestre de l'année verra le début des travaux liés à la téléconduite des écluses du grand gabarit sur la Seine et l'Oise, avec notamment le déploiement de la fibre optique ainsi que l'équipement d'écluses et de trois postes centralisés de commande à Vives-Eaux, Compiègne et Notre-Dame-de-la-Garenne. »

VNF  
en bref

### Voies navigables de France (VNF)

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.



Chantier  
du barrage  
d'Hérinnes



# La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)



## L'AVANCEMENT DU PROJET VU PAR...

Jérôme DEZOBRY  
Président du Directoire de la SCSNE

### Quels ont été les principaux jalons posés en 2021 pour la construction du Canal Seine-Nord Europe ?

En ce qui concerne le secteur 1, qui couvre 18 kilomètres de canal entre Compiègne et Passel dans l'Oise, nous sommes entrés dans une phase véritablement opérationnelle avec l'obtention en avril de l'autorisation environnementale. Cela nous a permis d'engager les premiers travaux préparatoires avec la construction des quais et giratoires qui assureront un meilleur accès au chantier. En parallèle, nous préparons le territoire pour minimiser les impacts du projet sur l'environnement. Près de 10 hectares d'arbres ont par exemple été replantés en partenariat avec un lycée du territoire qui a joué le rôle de pépiniériste. Sur les secteurs 2, 3 et 4 entre Passel et Aubencheul-au-Bac dans le Nord, tous les avant-projets sont désormais réalisés. Nous pouvons passer à la suite : les acquisitions foncières et les aménagements environnementaux. Durant l'année, le projet a continué à s'affirmer comme un accélérateur d'innovations. La mise en place pour les secteurs 2 et 4 d'un management par le BIM<sup>1</sup> a ainsi valu à l'un de nos maîtres d'œuvre, le groupement ONE, de recevoir en octobre le BIM d'argent du Moniteur. C'est une première pour un projet d'ingénierie d'infrastructure linéaire de cette ampleur. Autre illustration : en collaboration avec les laboratoires hydrauliques de DVW et SPW, nous avons lancé en 2021 la réalisation de maquettes pour optimiser la conception des

futures écluses du Canal (qui disposeront de hauteurs de chute parmi les plus élevées d'Europe) et tester la sécurité des dispositifs envisagés.



### Quelles nouvelles grandes étapes devraient être franchies en 2022 ?

Au second semestre, nous lançons deux marchés très importants pour le secteur 1. L'objectif est de démarrer des travaux de déplacement de la rivière Oise pour laisser la place à une écluse et de quatre ponts qui franchiront le Canal, ce qui constitue le début de la réalisation du canal lui-même. Pour les autres secteurs, l'année sera marquée par le dépôt du dossier d'autorisation environnementale. Nous allons aussi lancer le marché pour sélectionner le cabinet d'études et le constructeur qui seront chargés de bâtir sur la Somme un pont-canal de 1 300 mètres de long unique en son genre. »

1- Modélisation des informations du bâtiment

La SCSNE  
en bref

### 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.

2021  
2022

DATES CLÉS

#### Avril 2021

Signature des conventions Canal Emploi, Canal Entreprises et Canal Formation de la démarche Grand Chantier du Canal Seine-Nord Europe

#### Juin 2021

Début de la construction de giratoires dans le cadre des travaux préparatoires sur le secteur 1

#### Septembre 2021

Lancement de la construction de deux quais dans le cadre des travaux préparatoires sur le secteur 1

#### 1<sup>er</sup> semestre 2022

Dépôt du dossier d'autorisation environnementale des secteurs 2, 3, 4 (partie nord du Canal Seine-Nord Europe, d'une longueur de 90 km)

#### 2<sup>nd</sup> semestre 2022

Lancement des travaux de rescindement de l'Oise

# DÉJÀ DES IMPACTS POSITIFS

Collaboration, concertation, transformations... Le réseau Seine-Escaut n'est pas encore en service, mais sa mise en place a déjà des retombées positives pour toutes les parties prenantes. Illustrations dans les différents territoires concernés.

## De nouvelles formes de collaboration

### UN PARTENARIAT INÉDIT AUTOUR DE LA LYS MITOYENNE

La mise au grand gabarit de la Lys mitoyenne sur 16 kilomètres entre Deülémont en France et Ménin en Belgique pour permettre le passage de convois de 4 500 tonnes est un maillon central du réseau Seine-Escaut. Ce chantier d'envergure est aussi le symbole du partenariat entre VNF, SPW et DVW, qui se partagent sa réalisation. La Lys mitoyenne revêt un tel aspect symbolique au niveau transfrontalier que la démarche a suscité à de nombreuses reprises l'attention des experts de la Commission européenne et de hauts représentants des ministères des Affaires étrangères français et belges. Les trois maîtres d'ouvrage ont su s'entendre sur une

+ DE  
**150**

**MILLIONS D'EUROS** vont être investis dans les travaux d'approfondissement et d'élargissement de la Lys Mitoyenne

répartition des travaux en sortant d'une stricte logique d'appartenance territoriale. Dans un souci de cohérence et d'efficacité, les 16 kilomètres de liaison ont été découpés en trois sections et chaque maître d'ouvrage s'est vu confier la responsabilité d'une section, côtés français et belge. En termes de coopération internationale, il s'agit d'une première. Elle a été rendue possible par la ratification d'une nouvelle Convention Cadre tripartite entre la France et les régions flamande et wallonne. Entrée en vigueur durant

l'été 2021, la convention a été prolongée dès décembre par la signature d'une convention d'exécution. La collaboration autour de la Lys mitoyenne est à la fois administrative, opérationnelle et financière, puisque la répartition des tâches donne lieu à des versements de subventions selon un montage spécifique.

#### Un partage des rôles

- VNF est maître d'ouvrage sur la section 1 de la Lys mitoyenne (de la confluence Deûle-Lys à l'amont de l'écluse de Comines).
- SPW est maître d'ouvrage de la section 2 (de l'aval de l'écluse de Comines à la limite entre les communes de Comines et Wervicq).
- DVW est maître d'ouvrage de la section 3 (de la limite communale Wervicq/Comines au pont dans la rue de Lille à Menin).



Aménagements réalisés  
sur la Lys mitoyenne



# Des démarches de concertation

## LE CANAL SEINE-NORD EUROPE AVANCE DANS LA CONCERTATION

Depuis deux ans, malgré la crise sanitaire, la construction du Canal Seine-Nord Europe a donné lieu à l'équivalent d'une réunion de concertation par jour ouvré. L'objectif est non seulement d'informer sur l'avancement du projet, mais aussi de permettre aux parties prenantes concernées de s'exprimer et de répondre à leurs attentes et préoccupations. En 2021, la SCSNE est par exemple allée à la rencontre des habitants des communes traversées par le futur Canal dans la Somme en organisant des webinaires et des permanences sur le terrain. La concertation a pris durant l'année un virage plus opérationnel. Les élus du territoire Compiégnois-Noyonnais ont ainsi été conviés à des visites de chantier. Des citoyens ont été invités à des ateliers de coconstruction portant sur des sujets comme les aménagements paysagers le long du Canal ou les futurs chemins de randonnée qui le borderont. Un dispositif mobile a sillonné le territoire pour échanger avec les riverains, par exemple sur la question spécifique des dépôts de terre. Enfin, après la signature en avril des conventions Canal Entreprises, Canal Emploi et Canal Formation de la démarche Grand Chantier, le travail



collaboratif s'est poursuivi dans des ateliers thématiques consacrés aux aménagements aux abords du canal, à l'emploi, la formation et l'insertion, au développement économique et à l'accueil et l'organisation du chantier.

## MAGÉO, UN PROJET CONCERTÉ DEPUIS 2011

Quand le réseau Seine-Escaut sera en service, la rivière Oise au débouché sud du futur Canal Seine-Nord Europe devra accueillir des convois transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises. Le projet Magéo a donc été lancé pour mettre au gabarit européen les 42 kilomètres de cours d'eau qui séparent le pont SNCF de Compiègne et l'écluse de Creil et traversent 22 communes du département. Depuis les toutes premières réflexions, il est mené en concertation avec l'ensemble des acteurs territoriaux, sous l'impul-

sion de VNF qui a saisi dès 2011 la Commission nationale du débat public. La démarche prend diverses formes. Il y a des réunions avec les élus, des ateliers thématiques avec les usagers de la voie d'eau, les organisations professionnelles et les associations locales pour parler gestion hydraulique, environnement, usages de l'eau, agriculture, et les réunions publiques ouvertes à tous les citoyens... Celles qui se sont tenues fin 2020 ont permis de recueillir les dernières observations avant l'enquête publique préalable à la DUP<sup>1</sup>. Durant cette enquête, qui s'est déroulée en mars et avril 2021, 12 permanences ont été organisées pour permettre à chacun de donner son avis et 105 contributions ont été déposées. La commission d'enquête ayant émis un avis favorable au projet avec deux réserves, les études se poursuivent pour tenir compte de ces remarques.

*1- Déclaration d'utilité publique*



Stand de concertation  
à Longueuil-Annel



# Des transformations à forte valeur ajoutée

## UNE NOUVELLE ÉCLUSE À VIVE-SAINT-BAVON

En raison de la crise sanitaire, l'inauguration de l'écluse flamande de Vive-Saint-Bavon, sur la Lys, a été repoussée à l'été 2022. Mais cette infrastructure fluviale est en service depuis août 2020. Le projet a consisté à remplacer une écluse existante au gabarit Va par une écluse au gabarit Vb pour que des barges de plus grandes dimensions puissent passer. Si la largeur est restée identique (16 mètres), la longueur utile est passée de 136 à 205 mètres et la profondeur, de 3,5 à 4,5 mètres. Contrairement à la précédente, la nouvelle écluse est dotée de portes intermédiaires qui divisent le sas en deux, avec à la clé des économies d'eau et des gains de temps lors des manœuvres. Plus grande, plus efficace, elle est aussi située à proximité d'un dock aménagé à la place de l'ancienne écluse pour permettre les opérations de transbordement. Autre atout : la zone où elle est bâtie est l'une des rares le long de la Lys où peuvent encore se développer de nouvelles activités industrielles. L'écluse de Vive-Saint-Bavon est déjà parmi les plus fréquentées de Flandre et son rôle sera majeur au sein du réseau Seine-Escaut : dès que le Canal Seine-Nord Europe sera en service, le trafic annuel de marchandises sur le site, qui s'élève aujourd'hui à 10 millions de tonnes, devrait doubler.



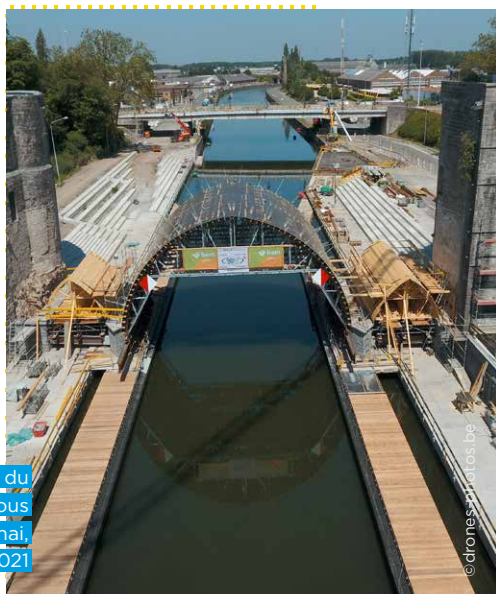
Nouvelle écluse à Vive-Saint-Bavon

## UN NOUVEAU VISAGE POUR LA TRAVERSÉE DE TOURNAI

En Wallonie, la mise en service du réseau Seine-Escaut suppose notamment d'aménager la traversée par l'Escaut de la ville de Tournai. Car à cet endroit, la voie fluviale était trop étroite pour laisser passer des convois de classe Va en toute sécurité. Afin d'élargir la passe navigable, une première opération a été réalisée en juin 2018 : le remplacement de l'ancien pont-à-Ponts par un nouveau. Près de 4 kilomètres de quais dans le centre de Tournai ont également été réaménagés, avec en particulier la création d'une halte nautique, inaugurée en 2021. La dernière phase du chantier se poursuit jusqu'au printemps 2023. Elle consiste à déconstruire (c'est fait depuis 2019) puis à reconstruire (les travaux sont en cours) les arches élargies du pont des Troues, une porte d'eau militaire dont les premières traces remontent au Moyen Âge. Le tout, en conservant à l'édifice son aspect général médiéval et en réutilisant un maximum de pierres issues de la déconstruction. Les abords du pont des Troues sont eux aussi en cours de réaménagement, sur les deux rives, afin de les rendre plus conviviales pour la flânerie et les modes de circulation doux. Outre ses impacts positifs sur la navigation fluviale et les services associés, l'aménagement de la traversée de Tournai va ainsi valoriser un patrimoine historique et bénéficier à la qualité de vie locale.



DE QAIS RÉAMÉNAGÉS



Chantier du pont des Troues à Tournai, juin 2021





# seine escaut

1<sup>ER</sup> RÉSEAU EUROPÉEN  
DE TRANSPORT FLUVIAL

[www.seine-scheldt.eu](http://www.seine-scheldt.eu)



SOCIÉTÉ  
DU CANAL  
SEINE-NORD  
EUROPE



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