

Rapport d'activités



**CE RAPPORT ANNUEL EST INTERACTIF.
DES ÉLÉMENTS CLIQUABLES SONT PRÉSENTS ET
VOUS DONNERONT DE PLUS AMPLES INFORMATIONS.**

EDIWALL

2025

Programme
Seine-Escaut
en Wallonie



Sommaire



Nous y étions en 2025	04
INTERVIEW Le Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050	06
Les chantiers en 2025	08
FOCUS Canal Nimy-Blaton	10
INTERVIEW Les retombées du programme depuis 15 ans	12
Au bord de l'eau	14
FOCUS Les métiers des voies d'eau	16
INFOGRAPHIE Les aménagements Seine-Escaut en images	18
INTERVIEW Les études d'ouvrages hydrauliques	20
INFOGRAPHIE Les chiffres du transport fluvial en Wallonie	22
INTERVIEW La Flandre et son futur réseau fluvial	24
INTERVIEW 3 questions au Ministre	25
Chez nos voisins	26
Seine-Escaut en un coup d'œil	27

Éditorial



Chaque année constitue un tournant majeur pour la mobilité des marchandises en Wallonie, et pour le programme Seine-Escaut en particulier. L'année 2025 n'a pas dérogé à la règle, bien au contraire. L'urgence climatique, couplée à l'évolution rapide des besoins logistiques, exige de nous des **réponses concrètes** : moderniser et fiabiliser nos infrastructures, innover et structurer une transition ambitieuse vers le report modal.

L'an dernier, d'importantes avancées ont encore émaillé le programme Seine-Escaut. À commencer par, dès le 2 janvier, la concrétisation de la téléconduite totale de la Basse Sambre. Dans la foulée, la réouverture définitive du canal Pommerœul-Condé, désormais adapté à la navigation de classe Va, assure une connexion robuste entre la Wallonie et le réseau européen. À Obourg, le chantier du nouveau sas éclusier progresse à un rythme soutenu. Parallèlement, les interventions d'élargissement en cours sur le canal Nimy-Blaton-Péronnes confortent la **fiabilité des itinéraires stratégiques essentiels aux opérateurs**.

Les voies hydrauliques sont une priorité pour le gouvernement. La présentation devant le Parlement wallon du Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050 pour les voies hydrauliques fixe une feuille de route solide pour garantir la résilience et la compétitivité de notre réseau fluvial sur le long terme. Ces avancées illustrent la capacité de la Wallonie à réaliser, dans un esprit de partenariat constant, des **projets d'envergure au service de l'économie régionale et de la transition écologique**.

Ma priorité est claire : moins de discours, plus d'actions concrètes notamment au travers du Plan d'investissement des Voies hydrauliques validé par le Gouvernement wallon en 2025. Chaque acteur, public ou privé, doit accomplir sa part pour rendre le transport par voie d'eau plus attractif et compétitif, et franchir ainsi ensemble une nouvelle étape afin d'inscrire durablement la Wallonie dans une logistique fluviale européenne efficace. Le défi est considérable, mais il est à notre portée si nous restons engagés et unis.

Continuons d'aller de l'avant, sur le terrain.

POL FLAMEND
Directeur général
SPW Mobilité et Infrastructures



CHAQUE ACTEUR, PUBLIC OU PRIVÉ, DOIT PRENDRE SA PART POUR FRANCHIR ENSEMBLE UNE NOUVELLE ÉTAPE ET INSCRIRE DURABLEMENT LA WALLONIE DANS UNE LOGISTIQUE FLUVIALE EFFICACE ET EUROPÉENNE.



RETOUR AU SOMMAIRE

Nous y étions en 2025

Tout au long de l'année 2025, les équipes en charge du réseau Seine-Escaut sont allées à la rencontre de leurs interlocuteurs européens mais aussi des différentes parties prenantes concernées par les voies d'eau.



MARS

Journée annuelle des Ouvrages d'Art

Organisée par la Direction de l'Expertise des Ouvrages du SPW, cette journée a réuni des membres du personnel des villes et communes, des entreprises et bureaux d'études mais aussi des étudiants et professeurs d'universités et hautes écoles ainsi que des agents du SPW. La gestion, l'inspection, la conception et la réparation des ouvrages d'art y sont abordés autour d'exposés et d'échanges.



MAI

Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie

L'objectif de cette journée de sensibilisation était d'apporter des informations pertinentes et de permettre des échanges constructifs autour des enjeux du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie.



OCTOBRE

Journée Découverte Entreprises

Les agents du SPW MI ont accueilli près de 400 visiteurs à la carrière de Gore. Il s'agit de la carrière qui a traité et refaçonné les pierres dans le cadre de la reconstruction du pont des Trous, à Tournai.

Webinaire « Carburants alternatifs et décarbonation »

Le GEIE Seine-Escaut a tenu un webinaire de présentation d'une étude sur la création d'infrastructures compatibles avec les carburants alternatifs dans le périmètre du réseau Seine-Escaut. Il présentait les enjeux, le cadre réglementaire et les prochaines étapes vers une feuille de route stratégique pour la transition énergétique du réseau Seine-Escaut.

Le GEIE en visite à Obourg

Les membres du GEIE Seine-Escaut ont tenu leur session mensuelle sur le site éclusier d'Obourg, près de Mons. Les participants ont découvert deux chantiers majeurs du programme : le dédoublement de l'écluse d'Obourg et l'élargissement du canal Nimy-Blaton-Péronnes.



NOVEMBRE

Congrès régional de la Mobilité des Marchandises

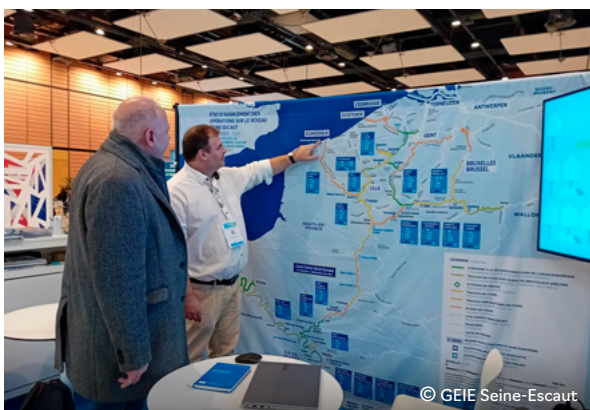
Organisé par le SPW Mobilité et Infrastructures, le congrès rassemblait 170 professionnels des secteurs privé et public autour des prochaines étapes de la Stratégie régionale de la Mobilité des Marchandises.




DÉCEMBRE

Salon Riverdating

Lors de ces deux journées consacrées au transport fluvial et à la logistique multimodale, le GEIE Seine-Escaut a présenté l'état d'avancement des opérations sur le réseau, les projets de modernisation des canaux existants et les nouvelles perspectives de développement.



Viser la sécurité, la fiabilité et l'optimisation

Le Schéma stratégique d'investissement et de gestion 2020-2050  pour les voies hydrauliques a été publié pour la première fois en 2020. Il a été mis à jour en 2024 pour concrétiser une vision partagée et cohérente de l'exploitation des voies navigables en Wallonie. Rencontre avec Catherine Swartenbroekx, de la Direction des Recherches hydrauliques.

Quelle est la principale ambition du Schéma stratégique ?

Dr. Ir. Catherine Swartenbroekx : Avoir une vision à long terme sur ce qu'on souhaite mettre en place et offrir comme services sur le réseau des voies hydrauliques. Mais aussi avoir une **vision cohérente parce que la voie hydraulique recouvre de nombreuses fonctions différentes**. Ce document permet de mettre en lumière tous ces aspects multiples : transport fluvial, gestion des eaux, questions environnementales ou encore mobilité des personnes. Les fonctions complémentaires comme la performance énergétique des bâtiments, des équipements, ou encore la plaisance et le tourisme

fluvial, sont également abordées. Instaurer une vision à long terme permet de ne pas oublier la finalité des actions, et donc d'éviter de mener des actions qui ne sont pas cohérentes entre elles. Avec cette vision à long terme, on se donne les moyens de **reclarifier les enjeux actuels et d'anticiper les évolutions futures**.

Pouvez-vous expliquer l'importance de l'aspect "gestion" du Schéma stratégique ?

Pour moi, cet aspect est vraiment fondamental, parce qu'il ne s'agit pas uniquement d'investir dans de nouvelles infrastructures, mais aussi de **gérer et d'exploiter correctement tout ce qui**

existe déjà. Derrière le mot gestion, il y a toute la question de l'exploitation quotidienne : l'organisation des services pour la batellerie, la gestion des eaux, le suivi technique des ouvrages, mais aussi tous les diagnostics et états des lieux indispensables pour maintenir **la sécurité et la fiabilité du réseau**. On parle beaucoup d'investissement, mais sans une gestion solide, les infrastructures ne servent à rien : il faut aussi les faire fonctionner, les entretenir et prévoir les ressources humaines nécessaires.

Comment le Schéma stratégique renforce-t-il le programme Seine-Escaut ?

Le Schéma stratégique et le programme Seine-Escaut partagent une **ambition commune d'optimisation du transport fluvial et de modernisation des infrastructures** pour maintenir et renforcer la compétitivité de ce mode de transport de marchandises. Par exemple, le schéma intègre explicitement l'objectif d'offrir un réseau de voies navigables de gabarit homogène, intégré dans le réseau européen. Les deux démarches peuvent ainsi s'alimenter mutuellement et sont coordonnées. Par ailleurs, le schéma assure la **cohérence des actions sur le réseau wallon au-delà du secteur Seine-Escaut** pour en maximiser l'impact.



SANS UNE GESTION SOLIDE, LES INFRASTRUCTURES NE SERVENT À RIEN : IL FAUT AUSSI LES FAIRE FONCTIONNER, LES ENTREtenir ET PRÉVOIR LES RESSOURCES HUMAINES NÉCESSAIRES.

CATHERINE SWARTENBROEKX
Spécialiste en hydraulique fluviale au SPW MI



LES ÉTUDES NAUTIQUES : UN OUTIL INCONTOURNABLE POUR EXPLOITER LES VOIES D'EAU

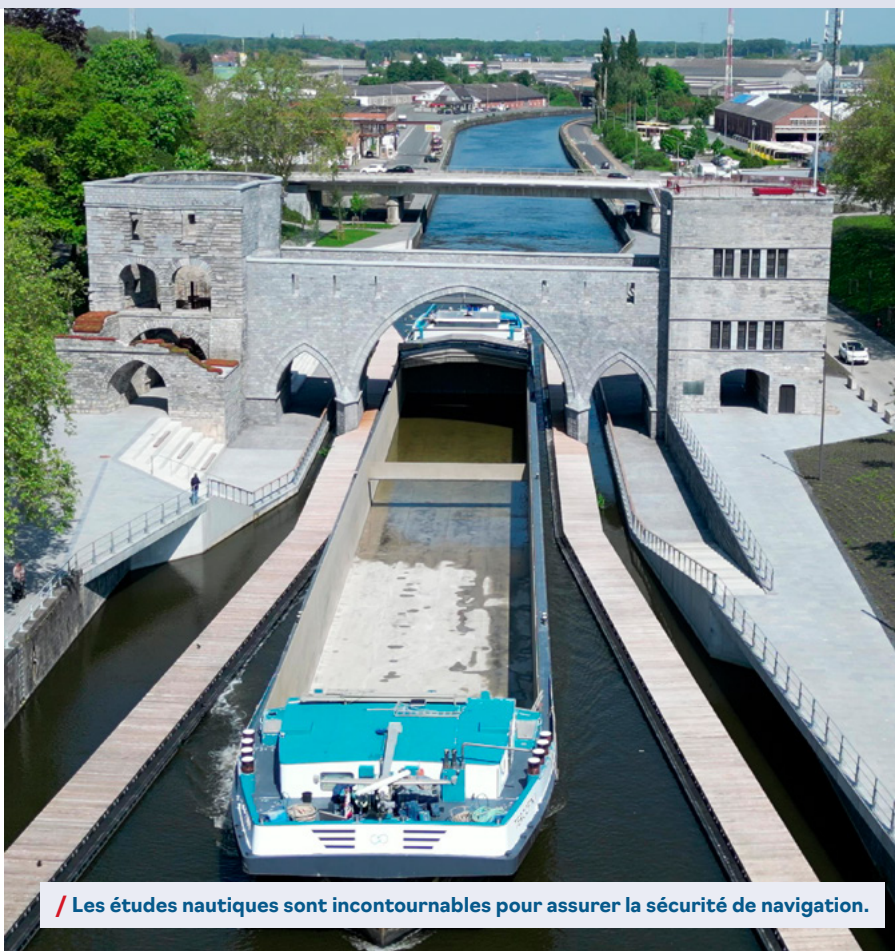
Catherine Swartenbroekx est responsable de la mise en œuvre des études nautiques. Ces études sont une étape cruciale pour pouvoir concrétiser la navigation sur le réseau wallon.

Sur quels aspects des voies d'eau se penchent les études nautiques ?

Les études nautiques, ce sont des études de navigation. Elles analysent la **faisabilité technique du passage d'un bateau sur la voie d'eau**. On va donc tenir compte de la largeur et de la profondeur de la passe navigable en fonction du gabarit de bateau souhaité sur cette voie. On analyse avant tout la sécurité. Plus on a une marge de manœuvre, plus c'est sécurisé. À l'inverse, si la manœuvre est très délicate et demande beaucoup de concentration au pilote, cela augmente le risque d'accident. À côté des critères sécuritaires, il faut également analyser le niveau d'aisance pour assurer une certaine vitesse de navigation.

Comment se déroulent les études nautiques ?

Pour la plupart des études, on travaille avec un prestataire spécialisé externe. Deux outils sont utilisés. D'une part, les **études sur plan**, sur base de cartes bien détaillées du réseau, avec les bathymétries les plus récentes. Celles-ci permettent de voir les largeurs et profondeurs disponibles et vérifier si cela correspond aux recommandations internationales. Ensuite, le deuxième outil, ce sont les **simulateurs de navigation**. Pour cela, on travaille avec



/ Les études nautiques sont incontournables pour assurer la sécurité de navigation.

le laboratoire de recherche Flanders Hydraulics (aidé par la société IMDC et l'Université de Gand). Leurs simulateurs à bateaux fonctionnent sur base de modèles numériques simulant le mouvement du bateau lors de la navigation et son interaction avec le courant, les berges et les autres bateaux lors de croisements sur la voie d'eau. Derrière des écrans, le pilote se trouve face à un poste de pilotage fictif. Il teste les **endroits critiques qui ont été auparavant identifiés grâce aux études sur plan**. Cela permet d'aller plus loin dans l'analyse et de faire des simulations, avec l'avantage que s'il y a un « accident », c'est sans conséquences.

Quelles études nautiques avez-vous réalisé dans le cadre du programme Seine-Escaut ?

Des études nautiques ont été menées afin de vérifier la faisabilité et la sécurité

de la navigation sur différents tronçons du réseau wallon. Il s'agit notamment d'analyses sur la **traversée de Tournai** pour valider le plan de stationnement, d'études sur le **Haut Escaut** pour tester la navigation de bateaux de grand gabarit (jusqu'à 135 mètres), d'évaluations sur la **Lys** concernant le croisement des bateaux et les débits maximaux, ainsi que des tests sur le **canal Nimy-Blaton-Péronnes** et le secteur **Pommeroeul-Condé**. Des études spécifiques ont également été réalisées pour la création de bassins de virement, par exemple à **Auvelais et Obourg**. Toutes ces études combinent des analyses sur plan et des simulations de navigation, permettant ainsi d'adapter concrètement les infrastructures et les règles de navigation aux exigences du programme Seine-Escaut et aux besoins du transport fluvial moderne.



D'importantes avancées en coulisses en 2025

JANVIER

5 FÉVRIER



La Basse Sambre téléconduite à 100 %

Depuis le 2 janvier 2025, quatre écluses supplémentaires sont téléconduites depuis le Centre PEREX : Roselies, Montignies-sur-Sambre, Marcinelle et Monceau-sur-Sambre. Les 8 écluses de la Basse Sambre sont donc désormais manœuvrées à distance, offrant un horaire élargi, de 6h à 22h, aux bateliers. De nouveaux équipements viendront encore renforcer le système en 2026.



Haut Escaut : début des études d'incidences sur l'environnement

Des études ont été effectuées dans le cadre de la demande de permis pour le dédoublement des écluses de Kain et Hérimmes. Ces études identifient et évaluent les potentiels impacts de ces projets à plusieurs niveaux (faune, flore, air, eau, volume de bateaux, émissions de CO₂ évitées...) afin d'optimiser les projets finaux.




Réouverture du canal Pommerœul-Condé

Le canal a rouvert en juillet 2024 pour une période probatoire de 6 mois, avec l'objectif d'évaluer les conditions de navigation et de prévenir tout risque de nouvel envasement. Cette période probatoire s'est clôturée favorablement en janvier 2025, confirmant la navigabilité du canal.

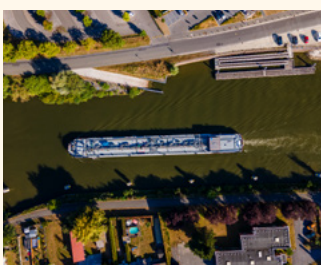
Lancement de l'éco-calculateur dédié au transport de marchandises

Conçu pour les entreprises, cet outil créé par le SPW Mobilité et Infrastructures permet d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées aux activités logistiques. Intégré à la Stratégie régionale de Mobilité des Marchandises, il permet aux entreprises d'identifier les leviers de réduction de leur empreinte carbone en favorisant des choix de transport plus durables et en adaptant leurs itinéraires.

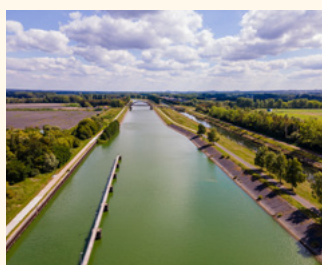
Plus d'informations sur l'éco-calculateur de la Wallonie:

bit.ly/eco-calculateur 

MARS



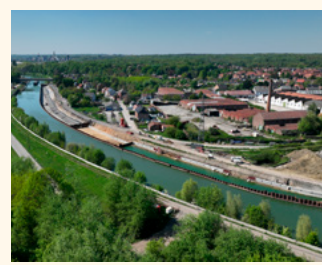
29 AVRIL



AVRIL-JUILLET



DÉCEMBRE



Nimy-Blaton : début de la phase 2 du chantier

Lancés en mars 2024, les travaux d'élargissement du canal sont découpés en 3 phases. En parallèle de la poursuite des travaux dans les deux premiers secteurs, le chantier s'est étendu à deux nouvelles zones en mars 2025.

Au total, 5 secteurs sont élargis sur 3,3 km de long dans la région de Baudour-Ghlin. À partir de 2027, des bateaux de classe Va pourront naviguer et se croiser facilement entre Mons et Tournai.




Augmentation du gabarit autorisé entre Hensies et Seneffe

Suite à la réouverture définitive du canal Pommerœul-Condé, les bateaux de 86 m de long avec un tirant d'eau de 2,5 m peuvent désormais naviguer sur les canaux du Centre et Nimy-Blaton-Péronnes (de son origine à sa jonction avec le canal Pommerœul-Condé). À terme, les travaux permettront la navigation de convois de 144 mètres sur l'ensemble de la liaison Hensies-Obourg.

Écluse d'Obourg : construction du deuxième sas

Sur le site éclusier d'Obourg, la construction du deuxième sas se poursuit. Après la réalisation de l'ensemble des pieux et l'installation des palplanches, celui-ci a été mis provisoirement sous eau au printemps.

**Découvrez
les premières étapes
du chantier à Obourg** 

Nimy-Blaton : réouverture totale du secteur 1

Au niveau du pont Caty (N541), la navigation a repris normalement. La voie d'eau a été élargie de 6 mètres pour permettre aux bateaux de se croiser plus facilement. C'est la première des 5 zones terminée dans le cadre de l'élargissement du canal Nimy-Blaton.

FIN 2025

**Clôture des 7 études
de navigabilité**



RETOUR AU SOMMAIRE

Canal Nimy-Blaton : l'élargissement d'une liaison stratégique

Depuis mars 2024, près de 3 km de voies d'eau sont progressivement élargies dans la région de Baudour et Ghlin. L'objectif : assurer la fluidité de la navigation entre Mons et Tournai pour les bateaux de classe Va.

Le canal Nimy-Blaton constitue un maillon essentiel de notre réseau, entre la dorsale wallonne et la Flandre (via l'Escaut) ou la France, via le canal Pommerœul-Condé. Initialement construit pour accueillir des bateaux de 600 tonnes, il permet aujourd'hui la navigation de bateaux de classe IV (1350 tonnes). Des bateaux de classe Va (2000 tonnes) pourraient y naviguer mais sans possibilité de se croiser. La navigation devrait alors se faire en alternance, réduisant la fluidité et, donc, le volume total de marchandises transportées.

Pour maintenir l'attractivité de la voie d'eau dans une région industrielle en plein essor, le canal Nimy-Blaton est élargi en plusieurs endroits. Le choix des zones s'est appuyé sur des analyses précises de la navigation et la simulation de trajets. **Quatre courbes, identifiées comme points critiques, sont adaptées** pour assurer le croisement et la manœuvrabilité de grands bateaux.

PROJET INTÉGRÉ DANS SON ENVIRONNEMENT

L'élargissement du canal Nimy-Blaton s'inscrit véritablement dans une optique de réseau. Ce projet ne prend en effet tout son sens qu'en synergie avec le dédoublement en cours de l'écluse d'Obourg **et la réouverture définitive, en janvier 2025, du canal Pommerœul-Condé.**

Les uns après les autres, ces ouvrages lèvent les derniers goulets d'étranglement sur cette partie du réseau, carrefour vers la Flandre et la France. Un gage de service amélioré, d'efficacité et de résilience pour nos entreprises.



**L'ÉLARGISSEMENT DU CANAL
NIMY-BLATON PREND TOUT
SON SENS EN SYNERGIE
AVEC LE DÉDOUBLEMENT
DE L'ÉCLUSE D'OBOURG.**

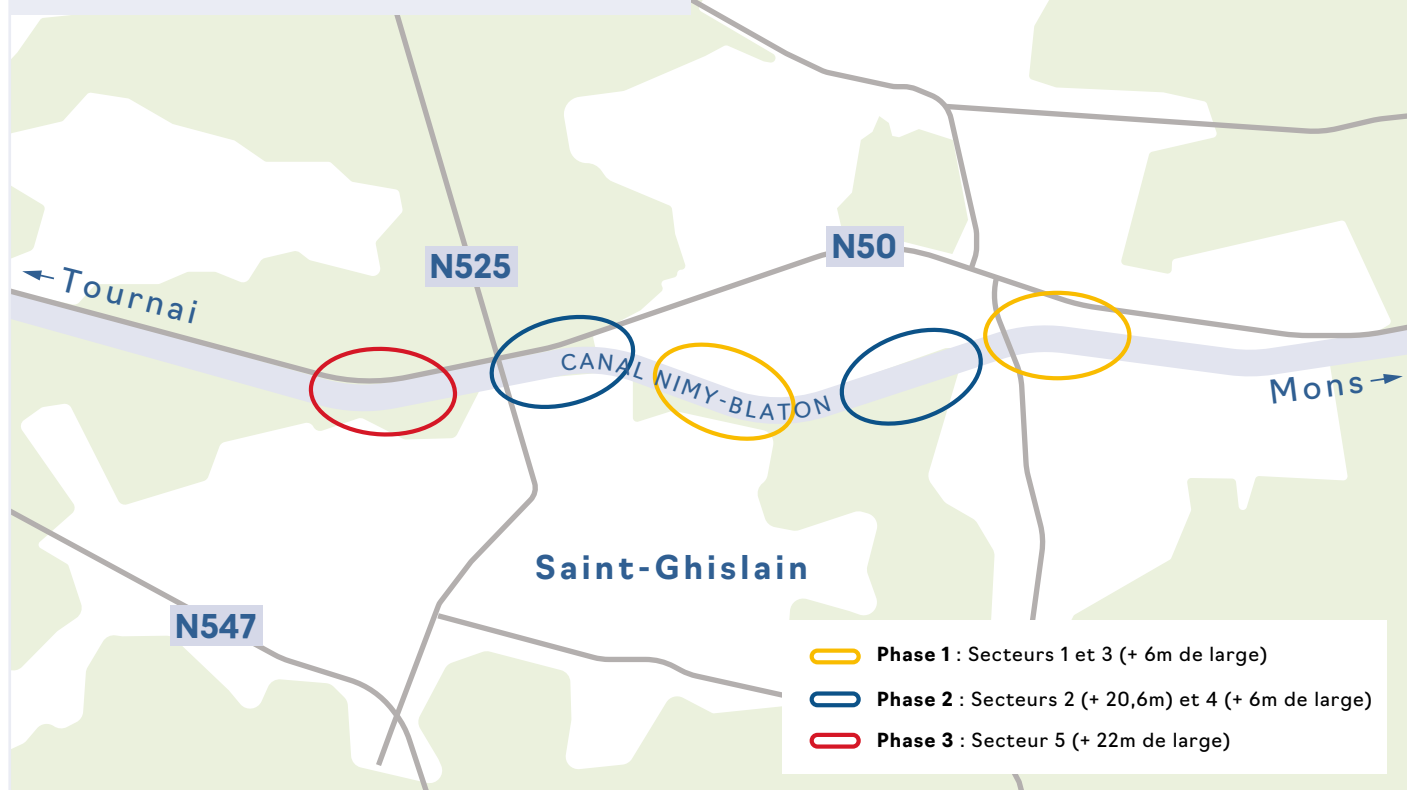
GUILLAUME LEPERS

Chef du projet d'élargissement
du canal Nimy-Blaton au SPW MI



3,3 km

Le canal Nimy-Blaton est élargi sur 3,3 km.



LA NAVIGATION MAINTENUE EN PERMANENCE

Le chantier est découpé en cinq secteurs, de l'amont (côté Mons) vers l'aval (côté Tournai), afin d'assurer la navigation durant toute la durée des travaux.

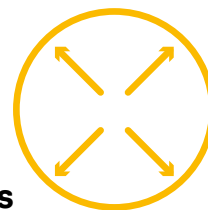
Réparties en trois phases, les interventions sont réalisées sur plusieurs secteurs en même temps, non contigus, et sur des rives opposées. Ainsi, **les bateaux peuvent poursuivre leur route, malgré la réduction temporaire de la passe navigable, grâce à une navigation en alternance précisément encadrée.**

Cet alternat est facilité par les écluses en amont et en aval pour éviter que deux bateaux arrivent face à face. Par ailleurs, une signalisation fluviale spécifique et les systèmes de communication embarqués tels que le mariphone, permettent aussi aux bateliers de se coordonner en toute sécurité. Des panneaux jalonnent les secteurs de chantiers afin d'informer les navigants et de prévenir les risques.

Des aménagements pour la biodiversité et le paysage

Ce projet intègre des actions en faveur de la biodiversité locale. Sur différents tronçons, des zones humides et des fossés parallèles au canal sont créés et réaménagés, offrant des habitats favorables à la reproduction des poissons et au développement d'une flore diversifiée.

22 mètres



selon les secteurs, le canal Nimy-Blaton gagne entre 6 et 22 mètres de largeur.



RETOUR AU SOMMAIRE

« Seine-Escaut assure la cohérence du schéma d'investissement à long terme »



/ Dominique Simon

Quelle réflexion guide les investissements menés depuis une quinzaine d'années sur nos voies navigables ?

La volonté de modernisation initiale tenait essentiellement compte de l'évolution du gabarit des bateaux. Nos infrastructures, sur la partie occidentale du réseau, datant majoritairement des années 50 à 70, n'étaient plus adaptées au transport moderne de marchandises. D'une classe IV pour une grande partie du réseau, nous évoluons vers la classe Va, voire Vb.

Depuis 15 ans, le programme Seine-Escaut en Wallonie livre déjà des résultats concrets. La poursuite des investissements demeure primordiale pour garantir la logique d'un réseau transfrontalier performant. Entretien avec Dominique Simon, inspecteur général au département des Voies hydrauliques de Charleroi, Namur et Mons, du SPW Mobilité et Infrastructures.

Mais, depuis, les enjeux ont largement évolué vers le niveau de service du réseau et plus seulement son gabarit. La compétitivité de notre région et l'interconnexion avec nos partenaires nécessitent des **voies d'eau plus robustes, sécurisées et capables de suivre l'évolution des flux**. Moderniser et agrandir nos infrastructures, c'est permettre à la Wallonie de rester connectée aux grands axes européens de transport et de répondre aux besoins industriels et logistiques du XXI^e siècle.

Quel rôle joue le programme Seine-Escaut dans cette évolution ?

Sans le programme Seine-Escaut, des investissements de cette ampleur n'auraient pas vu le jour. Il faut rappeler que la planification des projets que nous menons actuellement remonte à la fin des années 2000.

Quinze ans plus tard, ils ont résisté aux changements politiques et restent largement soutenus. Cela signifie beaucoup quant à la pertinence du programme.

Par ailleurs, le programme assure la cohérence du schéma d'investissements sur le long terme, avec une logique de réseau transfrontalier (voir article page 6). Sans Seine-Escaut, chaque partenaire aurait probablement continué à réhabiliter ses infrastructures existantes, sans vision globale. Le partenariat avec la Flandre et la France garantit une réponse unifiée aux nouveaux besoins de l'utilisateur. En fin de compte, nous réalisons de meilleurs projets, plus rapidement, grâce au soutien financier de l'Union européenne et aux échanges d'expériences entre partenaires.



/ La portée européenne du programme permet une planification cohérente des investissements.

Quelles sont les priorités pour les années à venir ?

Il faut prendre conscience qu'une voie d'eau est structurellement fragile. Chaque ouvrage y est un point critique pour le maintien du transport. Contrairement au réseau routier où l'on peut mettre des déviations en place, il n'y a pas de contournement possible sur la voie d'eau en cas d'avarie.

Partant de ce postulat, la priorité absolue reste donc, selon moi, la fiabilité de nos infrastructures. Et cela passe par la poursuite de la modernisation de plusieurs sites comme le canal Nimy-Blaton, l'écluse d'Obourg ou les sites éclusiers de Kain et Héringes. En rendant nos infrastructures sûres, résilientes et pérennes, nous pouvons diminuer les temps d'arrêts prévus et optimiser les planifications. En effet, il faut garder en tête que ces travaux sont réalisés dans l'optique d'**améliorer le service pour l'ensemble des utilisateurs de la voie d'eau.**

Quels sont les enjeux principaux pour le programme Seine-Escaut ?

De notre côté, nous assurons la robustesse et la fiabilité du réseau. D'un autre côté, il faudra être en mesure d'utiliser de manière optimale et à leur pleine capacité les infrastructures modernisées. Or, il manque encore un vrai organe d'échange entre gestionnaires, entreprises et tous les acteurs de la filière afin que, une fois disponible, l'infrastructure soit pleinement utilisée. Je lance donc

un appel pour mettre sur pied cette structure d'interaction et de prospection.

L'autre enjeu majeur est le canal Charleroi-Bruxelles pour désenclaver le bassin de Charleroi, à forte vocation industrielle. La construction à terme de nouvelles écluses au gabarit augmenté à la classe Va à Marchienne-au-Pont, Gosselies et Viesville reste donc essentielle pour **assurer la continuité des actions déjà menées** sur le reste du réseau.



STRUCTURELLEMENT, UNE VOIE D'EAU EST FRAGILE. MAINTENIR LES INVESTISSEMENTS POUR FIABILISER LE RÉSEAU EST DONC PRIMORDIAL.

DOMINIQUE SIMON

Inspecteur général au département des voies hydrauliques de Charleroi, Namur et Mons, SPW MI



RETOUR AU SOMMAIRE

Au bord de l'eau

L'eau façonne nos paysages, nos vies et notre histoire depuis toujours. Aujourd'hui encore, nos rivières et canaux continuent de révéler des trésors enfouis et d'offrir des lieux de détente et de découverte.

OBOURG : DÉCOUVERTE D'UN HAMEAU GALLO-ROMAIN AU LIEU-DIT « LES WARTONS »

Dans le cadre du projet d'élargissement de l'écluse d'Obourg, plusieurs investigations archéologiques ont été menées par **l'Agence wallonne du Patrimoine (AWaP)**.

En 2014, une première intervention avait permis de mettre à jour un niveau de tourbe. Cette couche contenait des restes de faune, mais n'avait révélé aucune trace d'activité humaine.

En 2022, de nouvelles recherches géo-archéologiques et géophysiques ont été conduites, notamment au niveau du futur bassin de virement. Les travaux de terrassement situés à 600 mètres de l'écluse ont finalement mis à jour les **vestiges d'un établissement gallo-romain** sur



© SPW - AWaP/L.Dehogne

une surface de 9.950 m². L'intervention archéologique, financée par le SPW Mobilité et Infrastructures, a été réalisée par Aron et encadrée par une équipe de l'AWaP. Les recherches ont révélé de très nombreux restes archéologiques répartis sur plus de cinq kilomètres carrés : trous de poteau, fosses et fossés. Ces découvertes témoignent de l'existence

d'un établissement rural daté, selon une première analyse, du I^{er} siècle au début du II^e siècle après J.-C. Il reste à déterminer s'il s'agit de la partie agricole d'une villa ou d'un petit village autonome.

Plus d'infos :

agencewallonnedupatrimoine.be





© WBT - Bruno D'Alimonte

LE RAVEL FLUVIAL : UN RÉSEAU DOUX À LA DÉCOUVERTE DES PAYSAGES WALLONS

Les itinéraires RAVeL qui longent les rivières, canaux et autres voies d'eau constituent l'un des atouts majeurs des réseaux cyclable et pédestre wallons. Aménagés sur des **anciens chemins de halage**, ces tracés suivent fidèlement les berges et offrent des trajets continus, sécurisés et pratiquement sans dénivellé. Avancer au fil de l'eau c'est profiter d'un environnement apaisé, d'une circulation douce et d'une mosaïque de paysages fluviaux : prairies, zones humides, écluses, barrages, villages et patrimoine fluvial.

Ces itinéraires adaptés aux cyclistes, aux familles et aux marcheurs sont séparés du trafic motorisé et proposent une signalisation claire. Les voies d'eau, véritables fils conducteurs du RAVeL, offrent un accès direct à de nombreuses villes, ports de plaisance et espaces naturels.

Les sentiers permettent de découvrir de manière inédite la Wallonie au plus près de l'eau.

Sur les 1518 km que compte actuellement le réseau, près de 674 km longent directement les voies d'eau, faisant des chemins de halage la colonne vertébrale historique du réseau.

À l'occasion des **30 ans du RAVeL**, de nouveaux chantiers débiteront avec l'objectif d'inaugurer de nouvelles sections du réseau. Ces travaux et aménagements s'inscrivent dans la vision FAST 2030 que la Wallonie déploie pour transformer la mobilité d'ici 2030.

REDONNER VIE AUX RIVIÈRES GRÂCE AUX PASSES À POISSONS

Les passes à poissons sont des aménagements conçus pour permettre aux poissons de franchir des obstacles tels que des différences de hauteur et des barrages. Dans de nombreuses rivières, la migration est indispensable

au cycle de vie des poissons : pour qu'ils puissent se reproduire, s'alimenter ou trouver des habitats adaptés. Lorsqu'un ouvrage bloque ces déplacements, la reproduction diminue et les espèces peuvent disparaître localement. Les passes à poissons ont donc pour but de rétablir cette circulation essentielle.

Les passes à poissons peuvent prendre plusieurs formes. L'**échelle à poissons** utilise une succession de petits bassins qui permettent aux poissons de franchir l'obstacle étape par étape. Lorsque la hauteur est trop importante, l'**ascenseur à poissons** assure un transport mécanique vers le haut ou le bas du barrage. L'**écluse à poissons** offre un passage ouvert à travers l'ouvrage, souvent équipé de grilles ou de dispositifs de guidage pour aider les poissons à trouver la sortie. La **goulotte à poissons**, elle, est un canal construit le long de la barrière pour permettre un contournement progressif. Enfin, le **by-pass à poissons** fournit une dérivation complète, sous forme de canal parallèle ou d'affluent, permettant aux poissons de poursuivre leur migration sans être bloqués par l'obstacle principal.

Dans le cadre du programme Seine-Escaut et de la modernisation des barrages de Kain et d'Hérinnes, des passes à poissons et à anguilles ont été aménagées, comme on peut le voir sur la photo ci-dessous.


[RETOUR AU SOMMAIRE](#)



Plus d'infos :
bit.ly/CentrePEREX



Les métiers des voies d'eau

Parmi les métiers liés aux voies navigables wallonnes, certains sont encore méconnus alors qu'ils contribuent au bon fonctionnement ou à la sécurité du réseau fluvial. C'est le cas de l'agent de téléconduite, du chercheur en laboratoire et du batelier. Chacun joue un rôle essentiel et permet de comprendre l'organisation et la gestion de nos rivières et canaux. Entre science, navigation et supervision...

AGENT DE TÉLÉCONDUITE : UNE GESTION CENTRALISÉE, EFFICACE ET RAPIDE DES VOIES NAVIGABLES

Un agent de téléconduite assure à distance la gestion et la manœuvre des écluses et des barrages présents sur les 450 km de voies naviguées wallonnes. Grâce à un système de données en temps réel, l'agent dispose d'une vision complète des installations : niveaux d'eau, état des portes, signalisation, mouvements de bateaux ou encore paramètres de sécurité. Depuis le centre PEREX, véritable centre nerveux de la gestion des voies navigables, l'agent de téléconduite veille au **bon déroulement des opérations et au passage des embarcations**.

Son quotidien comprend la gestion des feux de signalisation, l'ouverture et la fermeture des portes d'écluse, la vidange ou le remplissage des sas, ainsi que l'adaptation

des manœuvres selon les conditions hydrauliques et le trafic. Le tout, réalisé comme s'il se trouvait physiquement sur le site, mais avec l'avantage d'une **supervision centralisée** permettant de coordonner efficacement plusieurs ouvrages à la fois.

Ce dispositif, **une première en Europe** dans la manière de centraliser la gestion des voies navigables, repose sur l'expertise et la vigilance des agents du centre PEREX. Aujourd'hui, l'équipe se compose de sept éclusiers expérimentés et de cinq agents en formation qui, ensemble, assurent un service essentiel au fonctionnement et à la sécurité du réseau fluvial wallon.

CHERCHEUR EN HYDRAULIQUE : L'ARCHITECTE DE L'EAU



Un chercheur en laboratoire de recherches hydrauliques observe et comprend l'eau sous toutes ses formes, que ce soit le long des rivières, des canaux ou aux abords des barrages, écluses, ponts et digues.

Dans ses laboratoires situés à Châtelet, il manipule des **modèles réduits de rivières ou d'ouvrages, représentant à plus petite échelle des courants, des crues ou les effets de certains aménagements.** Il utilise également des modèles numériques pour projeter ces phénomènes à plus grande échelle et il réalise également des campagnes de mesures sur le terrain pour valider ou affiner ses résultats (voir article page 20).

Au quotidien, l'expert en hydraulique participe à la conception, au dimensionnement ou à la rénovation des ouvrages hydrauliques en Wallonie, en veillant à leur efficacité, leur sécurité et leur intégration dans l'environnement. Il contribue aussi à la **bonne gestion des voies d'eau**, qu'elles soient navigables ou non, en apportant son œil expert dans la prise de décisions techniques ou environnementales.



Plus d'infos :
bit.ly/Recherche-Hydraulique 

AU FIL DE L'EAU : LE QUOTIDIEN DES BATELIERS WALLONS

Professionnel de la navigation fluviale, le batelier pilote et manœuvre son bateau au fil des voies navigables. Son quotidien ne se limite pas à tenir la barre : il prend soin de son embarcation, surveille son équipement et s'assure de la sécurité de son activité. Selon celle-ci, il peut **transporter des marchandises (matériaux, produits industriels ou agricoles) ou accompagner des passagers.** Il veille aussi au chargement, au déchargement et au bon état des cargaisons.

Le batelier gère souvent son bateau comme une véritable entreprise flottante. Il organise ses trajets, anticipe les conditions de navigation, communique avec les autorités portuaires et coordonne l'ensemble de la logistique. C'est un métier qui demande polyvalence, connaissance des voies d'eau et maîtrise du bateau, tout en permettant une vie de famille et sans devoir effectuer de trajets quotidiens vers son lieu de travail.

Il s'agit aujourd'hui d'un **métier en pénurie**, tant au niveau wallon qu'au niveau européen. D'ici 2030, l'Europe estime avoir besoin d'environ **20.000 nouveaux bateliers** pour répondre au développement du transport fluvial, un secteur essentiel pour une mobilité plus durable et un report modal efficace du transport routier vers les voies navigables.



Plus d'infos :
bit.ly/Metier-Batelier 



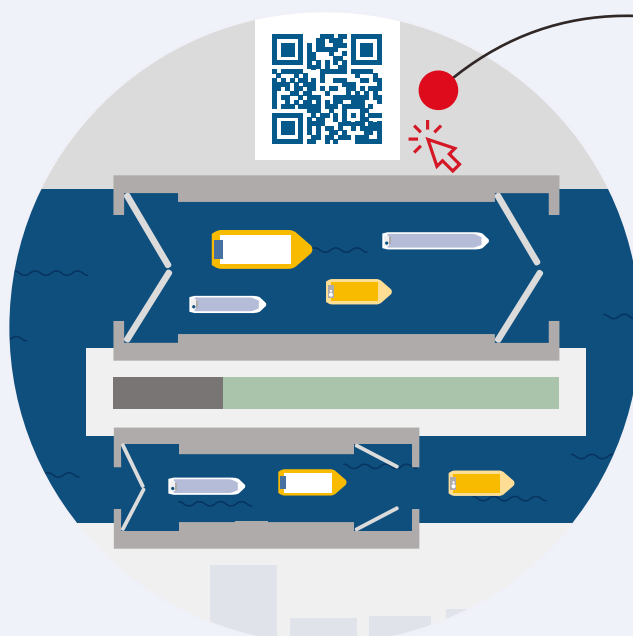
RETOUR AU SOMMAIRE

Les aménagements Seine-Escaut en images

Bassin de virement, dédoublement d'écluse, goulet d'étranglement, téléconduite : le programme Seine-Escaut, ce sont plusieurs problématiques traitées à la source pour renforcer la robustesse, la fiabilité et la résilience de notre réseau de voies d'eau.

DÉDOUBLEMENT D'ÉCLUSE

Certaines écluses ne sont pas en mesure d'accueillir les bateaux de grand gabarit. Lors de chantiers d'envergure, elles sont dédoublées. Une nouvelle écluse, souvent plus longue, est construite à côté de l'existante.

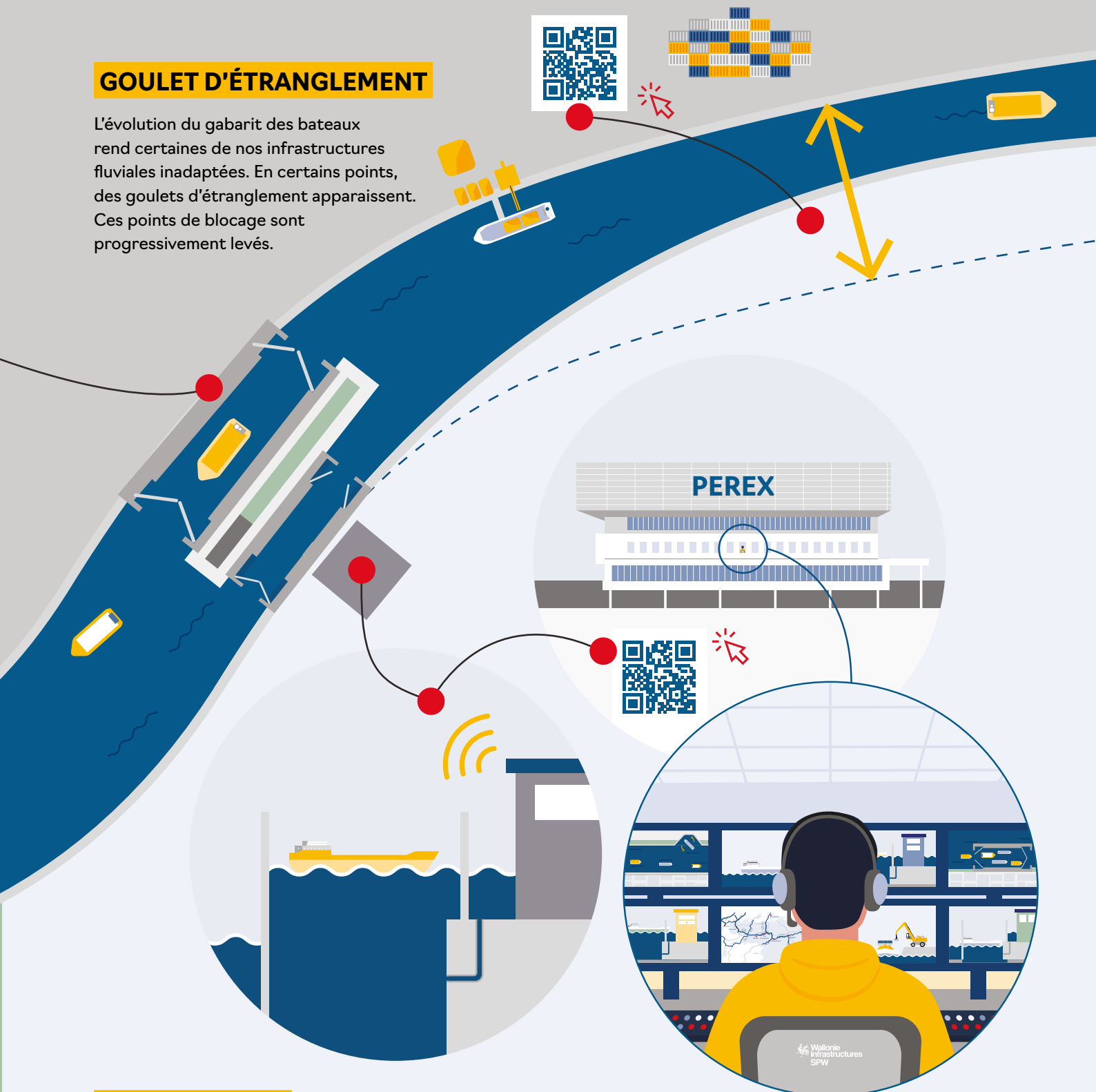


BASSINS DE VIREMENT

Comment de grands bateaux peuvent-ils faire demi-tour dans un chenal trop étroit ? L'aménagement de bassins de virement à des endroits stratégiques évite bien des complications aux bateliers.

GOULET D'ÉTRANGLEMENT

L'évolution du gabarit des bateaux rend certaines de nos infrastructures fluviales inadaptées. En certains points, des goulets d'étranglement apparaissent. Ces points de blocage sont progressivement levés.



TÉLÉCONDUITE

La téléconduite, une évolution dans la navigation. Au centre PEREX, plusieurs écluses du réseau sont pilotées à distance par un seul opérateur. À la clé : des horaires de service élargis et une maintenance préventive renforcée.



[RETOUR AU SOMMAIRE](#)

Au cœur des études d'Ouvrages hydrauliques

La Direction des Études d'Ouvrages hydrauliques du SPW MI coordonne la conception et l'analyse de projets fluviaux en Wallonie et contribue à leur réalisation. Pour Stéphane Vercruysse, à la tête de cette direction, ce métier allie technicité, terrain et travail d'équipe.

La Direction des Études d'Ouvrages hydrauliques soutient les directions territoriales des voies hydrauliques, en prenant en charge des projets complexes ou de grande ampleur, depuis la phase d'études jusqu'à l'accompagnement pendant les chantiers. Notamment en réalisant et coordonnant les **études préparatoires pour de grands ouvrages hydrauliques** comme des barrages, des écluses, des ponts ou encore des élargissements de canaux. C'est aussi cette direction qui assure la **gestion du patrimoine hydraulique**, notamment en mettant en place des systèmes d'inspection formalisés. Elle intervient donc lorsque les équipes locales manquent de ressources humaines ou que la technicité l'exige.



/ Le plan incliné de Ronquières est l'exemple spectaculaire d'un ouvrage hydraulique régulièrement étudié.



LE CHANTIER DU PLAN INCLINÉ DE RONQUIÈRES EST TRÈS COMPLEXE PARCE QUE NOUS NE PARTONS PAS D'UNE FEUILLE BLANCHE. NOUS INTERVENONS SUR DES OUVRAGES QUI ONT DÉJÀ VÉCU, AVEC LEURS DÉFAUTS QUE NOUS DÉCOUVRONS AU FUR ET À MESURE.

STÉPHANE VERCRUYSSSE

Directeur des Études d'Ouvrages hydrauliques du SPW MI

Une méthodologie exigeante et évolutive

Étudier un ouvrage hydraulique est un projet complexe : « Nous avons mis au point un processus aidant les chefs de projet à suivre les différentes étapes quand nous réalisons une étude et un projet. Il en existe plusieurs centaines ! », explique Stéphane Vercruysse. Cela commence par la **définition du besoin : quel ouvrage veut-on construire ou réhabiliter, et pourquoi ?** À ce stade, il est nécessaire d'effectuer l'inventaire des contraintes extérieures : le statut des demandes de permis, les impétrants, les autorisations. Une fois ces informations rassemblées, l'équipe en charge réalise des esquisses, à faire valider par les parties prenantes à plusieurs moments. Enfin, démarre la phase d'étude durant laquelle les équipes entrent dans le vif du sujet : **le dimensionnement précis, la conception des structures et équipements, la production des plans techniques.** Toutes ces informations et analyses serviront à monter les différents dossiers d'adjudication pour les futurs travaux et aménagements. Une fois le chantier lancé, le chef de projet responsable suit les travaux pour s'assurer que tout se déroule correctement.

Cet ensemble d'étapes successives explique la durée moyenne d'une étude. Par exemple, **pour un gros projet comme une écluse, il faut compter deux ans.** « Il y a des surprises, bonnes ou mauvaises, qu'il faut pouvoir gérer. Et puis, nous essayons aussi, quand un projet est réalisé, de tirer un bilan pour pouvoir capitaliser sur l'expérience acquise lors du projet », précise Stéphane Vercruysse.

Le travail en réseau comme clé de réussite

Les études sont réalisées par la dizaine de chefs de projet de la direction. Ils travaillent en partenariat avec des bureaux privés pour les études de génie civil, d'incidence environnementale et d'autres expertises spécifiques. La direction collabore aussi étroitement avec le **laboratoire de Châtelet** pour l'hydraulique et les études nautiques ou la direction géotechnique pour l'analyse des sols. « Le pilotage avec tous les partenaires constitue une des particularités du métier de chef de projet », explique Stéphane Vercruysse. Un autre aspect, c'est le fait que ce sont des projets qui s'étalent sur du très long terme. Les chefs de projet gèrent leurs projets jusqu'au bout et les maîtrisent. « Et surtout, la philosophie de la direction, c'est que pour faire des bons chefs de projet et des bons concepteurs, c'est important qu'ils aient eu aussi l'**expérience sur le chantier.** »

Une contribution importante au programme Seine-Escaut

Depuis le lancement du programme Seine-Escaut,



la direction d'études hydrauliques a mené des études importantes sur des ouvrages emblématiques comme la nouvelle écluse d'Obourg, l'élargissement du canal Nimy-Blaton, la restauration des chemins de roulement du plan incliné de Ronquières ou encore la modernisation et l'automatisation des commandes d'un site éclusier. Plusieurs études sont prêtes pour les nouvelles écluses sur le canal Charleroi-Bruxelles et sur l'Escaut. « Nous avons un portefeuille de projets prêts à démarrer dès qu'il y aura des opportunités. »

Le saviez-vous ?

La **maquette BIM (Building Information Modeling)** est une maquette numérique en 3D d'un ouvrage ou d'un chantier qui rassemble toutes les informations techniques du projet. Elle permet de visualiser, de planifier et de coordonner plus facilement les travaux entre ingénieurs, architectes et entrepreneurs, en évitant les erreurs et les conflits.



Les chiffres du transport fluvial en Wallonie

Au cœur des échanges de marchandises, le transport fluvial relie les territoires et connecte la Wallonie aux grands ports européens. Durable et performant, il joue un rôle clé dans l'évolution de la mobilité. Cette infographie met en avant les dynamiques du fluvial en Wallonie et du programme Seine-Escaut.

TRAFIC DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LES VOIES NAVIGABLES DU PROGRAMME SEINE-ESCAUT EN WALLONIE

- 1** 4.6 Mt à Comines
- 2** 7.5 Mt à Hérinnes
- 3** 1.5 Mt à Hensies
- 4** 2.6 Mt à Pommerœul
- 5** 1.9 Mt à Obourg
- 6** 1.1 Mt à Seneffe
- 7** 1.1 Mt en aval d'Ittre
- 8** 3.0 Mt à la confluence avec la Meuse

Volumes exprimés en millions de tonnes (Mt).



SOUTIEN DE LA WALLONIE AUX INVESTISSEMENTS DES CHARGEURS EN 2025

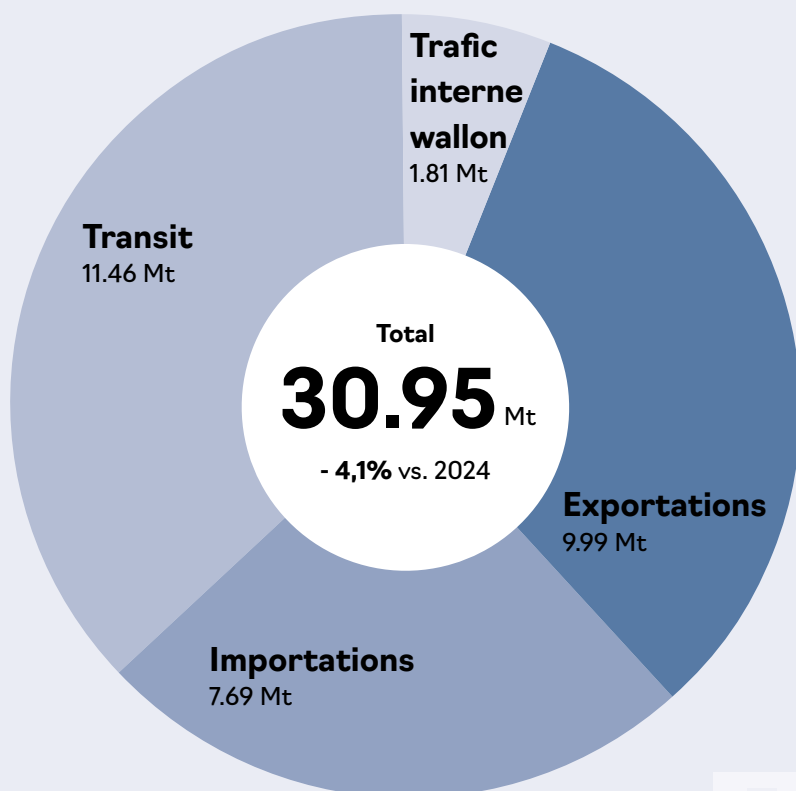
97
dossiers fluviaux

51 millions d'euros
d'investissements privés

12,2 millions
d'euros d'aides

34 000 tonnes
CO₂ épargnées

TRANSPORT FLUVIAL EN WALLONIE



Classement des ports wallons en Europe (2023)




Top 3 marchandises transportées



[RETOUR AU SOMMAIRE](#)

La Flandre trace le futur de son réseau fluvial

En Flandre aussi, le programme Seine-Escaut dynamise le réseau des voies navigables. Trois questions à Frank Serpentier, chef de projet des investissements Seine-Escaut chez De Vlaamse Waterweg nv. 



L'INTÉGRATION ENTRE DÉFIS TECHNIQUES, ENVIRONNEMENTAUX, CLIMATIQUES, ÉCONOMIQUES ET LA COOPÉRATION EUROPÉENNE EST LA VRAIE FORCE DU PROGRAMME SEINE-ESCAUT.

FRANK SERPENTIER

Quels sont les principaux lieux et projets concernés par Seine-Escaut en Flandre ?

Les interventions se concentrent d'abord sur la Lys (Leie), la colonne vertébrale de notre réseau entre la frontière française et Gand.

Toutes les écluses sont adaptées à la classe Vb, 11 ponts sont rehaussés ou reconstruits et nous élargissons et approfondissons 71 km de canal. À cela s'ajoutent la modernisation du canal Roulers-Lys (avec l'approfondissement et le dédoublement de l'écluse d'Ooigem), la liaison vers Zeebrugues par le canal Gand-Ostende, la rénovation et l'augmentation de capacité des écluses sur le Haut Escaut à Asper, Audenarde et Kerkhove, l'élargissement du canal Bruxelles-Charleroi pour permettre le croisement des bateaux de classe IV, ainsi que la requalification du canal Bossuit-Courtrai pour passer de la classe I à la classe Va.

Quels sont les principaux défis du réseau de voies d'eau en Flandre ?

Les défis actuels s'articulent autour de quatre axes prioritaires. D'abord **l'écologie** : nous réalisons des berges naturelles et des zones humides, nous installons des passes à poissons sur chaque ouvrage et reconnectons d'anciens méandres pour restaurer la biodiversité. Pour les enjeux liés au **climat**, nous avons mis en place des pompes-turbines qui recyclent l'eau lors des sécheresses et produisent de l'énergie verte, rendant les écluses autonomes en énergie. Nous accélérons aussi **la digitalisation**, avec le système d'information fluviale RIS (River Information System), des applications numériques et des outils cartographiques pour optimiser la gestion et la navigation. Enfin, le volet économique est capital : nous fédérons les acteurs publics et privés par un réseau réunissant des acteurs

économiques et des représentants des autorités pour **développer le fret fluvial** et soutenir la logistique en Flandre.

Quelle est la plus-value du programme Seine-Escaut pour la Flandre ?

La grande force de Seine-Escaut, c'est d'accélérer le « modal shift ». Nous visons à **déplacer le transport de marchandises de la route vers la voie d'eau** grâce à un réseau modernisé, plus efficace et plus durable. La coopération transfrontalière avec la Wallonie et la France ouvre de nouveaux horizons vers le sud de l'Europe, facilite le partage d'expertises, les financements européens et contribue à la construction d'un réseau cohérent allant des ports flamands jusqu'au nord de la France.

3 questions au Ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité

Quelle est la priorité du gouvernement wallon pour les voies d'eau ?

Notre priorité, aujourd'hui, est de moderniser sans attendre notre réseau fluvial. Nous investissons 312,6 millions d'euros de part wallonne, sur cinq ans, dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissements pour renforcer ce qui compte le plus : la fiabilité, la sécurité et l'attractivité de nos voies d'eau. Concrètement, cela passe par la réhabilitation et l'automatisation d'écluses, la sécurisation de barrages, la modernisation des stations de pompage, la création de nouveaux quais et le renforcement d'infrastructures majeures comme par exemple l'écluse d'Ittre ou le plan incliné de Ronquières. Cette stratégie, construite en concertation avec les acteurs de la voie d'eau, répond à une attente claire : disposer d'un réseau performant pour soutenir l'attractivité industrielle de notre territoire et encourager un transport plus durable. Nos avancées s'inscrivent aussi dans la Déclaration de politique régionale. Nous modernisons les écluses, entretenons les berges, draguons les voies pour garantir un gabarit fiable, et renforçons la dorsale wallonne sur l'axe Escaut-Sambre-Meuse et sur l'axe Charleroi-Bruxelles-Anvers. En misant sur les voies d'eau, nous faisons un choix d'avenir : une logistique plus durable, des infrastructures plus résilientes et un cadre de vie amélioré pour les citoyens.

Quel est le potentiel, selon vous, du réseau Seine-Escaut pour la logistique des entreprises installées en Wallonie ?

Le réseau Seine-Escaut transforme la logistique et place la Wallonie sur un axe stratégique reliant la Seine, l'Escaut et le Rhin. Cette future dorsale fluviale, véritable autoroute de fret bas carbone, traverse notre territoire et mobilise directement les ports du Centre, de l'Ouest, de Liège et de Namur.

Pour nos entreprises, les avantages sont nets : des coûts réduits pour les matériaux lourds et un accès facilité aux grands ports maritimes comme Anvers, Dunkerque ou Le Havre. Près de 30 millions d'euros seront investis en 2025 pour moderniser écluses, quais et chenaux, avec un accent sur la Sambre et la Meuse.

Les progrès sont visibles : plusieurs tronçons accueillent déjà des convois de 2 000 tonnes grâce aux travaux de dragage et de mise à gabarit. Ces efforts renforcent la compétitivité des entreprises et soutiennent un transport plus sûr et durable.

Ce projet, inscrit dans la Déclaration de politique régionale 2024-2029 et coordonné avec la France et la Flandre dans le cadre du corridor RTE-T, crée de l'emploi local et répond à la demande croissante de solutions logistiques fiables et respectueuses de l'environnement.

Quel est le message que la Wallonie devrait porter auprès des autorités européennes pour s'assurer un financement Seine-Escaut à moyen et long terme ?

La Wallonie est engagée depuis plusieurs années dans la dynamique Seine-Escaut, le plus grand chantier fluvial européen, et entend être reconnue comme un maillon stratégique du réseau, en phase avec le Green Deal. Nous demandons trois avancées clés : la priorisation de l'axe Sambre-Meuse dans le corridor RTE-T, un cofinancement européen stable et une équité de traitement entre les territoires. Cette position commune avec la France et la Flandre sera défendue lors des prochains conseils du Benelux et du réseau RTE-T.

312,6 

Millions d'euros investis par la Wallonie pour moderniser le réseau fluvial



RETOUR AU SOMMAIRE

Chez nos voisins

EN FLANDRE

De Vlaamse Waterweg nv : un pont cycliste de 262 mètres

Le **pont cycliste de Menin** sur la Lys prend forme : en 2024, sa travée métallique longue de 62 mètres avait été acheminée par bateau et installée devant de nombreux spectateurs. Long de 262 mètres et large de 5 mètres, le Blauwersbrug est désormais accessible et relie le Barrakenpark au stade Vauban.



© Vlaamse Waterweg nv

Un pont mobile pour les piétons, cyclistes et transports publics

Un tout nouveau pont, le **Bospoortbrug**, enjambe le canal Bruxelles-Charleroi à **Halle** et remplace l'ancien, démoli en mars 2025. Construit exactement au même emplacement, il s'agit d'un pont mobile de 7 mètres de large destiné aux piétons, cyclistes et transports publics. Son tablier basculant se soulèvera verticalement pour laisser passer les grands bateaux. Ce pont s'inscrit dans un projet plus large de modernisation du canal Bruxelles-Charleroi afin de permettre la navigation de bateaux jusqu'à 1350 tonnes et de convois à trois couches de conteneurs, favorisant ainsi le transport fluvial de marchandises.

EN FRANCE

Lancement de la phase de dragage sur la Lys mitoyenne par Voies Navigables de France

Depuis le 2 juin 2025, une nouvelle étape du **recalibrage de la Lys mitoyenne** a commencé : le dragage des sédiments et des sols meubles sur plusieurs zones du cours d'eau. Ce chantier, d'une durée de sept mois, vise à creuser et élargir la Lys afin d'accueillir des barges plus grandes, ce qui renforce le transport fluvial entre les ports de la région Hauts-de-France et les bassins de la Seine et de l'Escaut.

L'opération consiste à :

- draguer les sédiments dans différentes zones;
- transporter les matériaux excavés vers des sites en France (Wambrechies) et en Belgique;
- recycler ces matériaux.



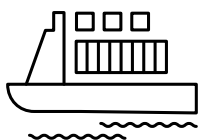
© Voies Navigables de France

Un premier rétablissement mis en service pour le Canal Seine-Nord Europe

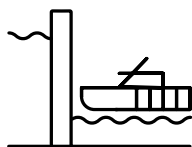
Il s'agit de la réouverture de la route départementale 66 entre Montmacq et Cambronne-lès-Ribécourt. Cette route, entièrement modernisée et sécurisée, franchit désormais **trois nouveaux ponts construits pour traverser l'Oise**, le futur canal et le canal latéral à l'Oise. L'ensemble inclut une voie verte de trois mètres de large, séparée de la route par un muret, qui sera ouverte aux cyclistes et piétons une fois les derniers travaux finalisés. Les ouvrages ont été conçus avec des matériaux durables comme le BFUP (Bétons Fibrés à Ultra hautes Performances), utilisé pour les plaques d'identification des ponts. Cette mise en service marque une étape importante dans l'avancement du projet, en rétablissant une **liaison routière essentielle** tout en intégrant des aménagements pour les mobilités douces.

Seine-Escaut en Wallonie en un coup d'œil

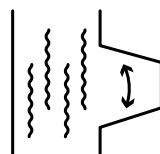
Le programme Seine-Escaut est le premier réseau européen de transport fluvial à grand gabarit. Il permettra de connecter la Wallonie à la Flandre, à la France et aux Pays-Bas. Le programme consiste à moderniser et à construire des infrastructures sur les voies navigables. L'objectif : optimiser la navigation de bateaux plus longs et plus profonds (classe Vb). Avec aussi de nouveaux services à la batellerie, le programme œuvre ainsi à un transport de marchandises durable.



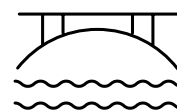
4 ports
autonomes



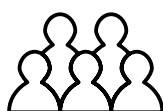
6 écluses
doublées



9 bassins de virement
adaptés



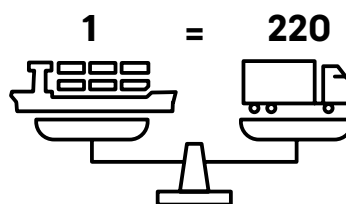
6 ponts
rehaussés



6000
professionnels mobilisés
pendant la durée
des travaux



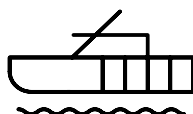
20
écluses
téléconduites



1500 à 4400 tonnes
de marchandises transportées par trajet,
soit l'équivalent de **220** poids lourds



33
communes
concernées



200 km
de voies
navigables



40
projets réalisés et à réaliser
entre Namur et Tournai





Développons Transportons Relions



Le programme Seine-Escaut représente une évolution majeure du réseau européen des voies navigables et joue un rôle stratégique dans la croissance économique et la transition environnementale de la Wallonie.

