EDIWALL

Rapport d'activités

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

Programme Seine-Escaut en Wallonie

2024

Wallonie

Sommaire

Éditorial 03

Le programme Seine-Escaut en Wallonie 04

INTERVIEW Le regard de Gilles Ryckebusch 06

L'engagement des autorités politiques wallonnes 07

INTERVIEW Le regard de Pascal Moens & Nicolas Dubois 08

La dorsale wallonne au cœur du programme 10

FOCUS Un programme étayé par des études 12

FOCUS La future double écluse d'Obourg 14

INTERVIEW Le regard de Christophe Blerot 16

FOCUS Le canal Pommerœul-Condé 18

Nous y étions en 2024 20

Quelles avancées en 2025 ? 21

Les partenaires du GEIE 22

Chez nos voisins 22

Rapport d'activités 2024 du programme Seine-Escaut en Wallonie, mené par le SPW Mobilité et Infrastructures, cofinancé par l'Union européenne. | Pour plus d'informations : seine.escaut@spw.wallonie.be | Imprimé en 500 exemplaires | **Rédaction** : Connect et Sandra Huylebroeck, Attachée en communication SPW Mobilité et Infrastructures | **Mise en page** : Connect | **Photos** : SPW Mobilité et Infrastructures | **Impression** : SPW Mobilité et Infrastructures | **Éditeur responsable** : Étienne Willame, Directeur général SPW Mobilité et Infrastructures - 8, Boulevard du Nord - 5000 Namur | **ISSN :** 2796-1257 (N)

Éditorial

L'année 2024 a marqué de nouveaux progrès dans l'évolution du réseau fluvial wallon. Des avancées majeures ont été réalisées pour le programme Seine-Escaut sur notre territoire. Ce programme stratégique est important pour notre région. Il concrétise **une vision internationale ambitieuse grâce à la modernisation des infrastructures pour assurer la navigation de bateaux de plus grand gabarit.** Investir dans ce programme est, pour la Wallonie, le gage d'une position centrale renforcée dans un réseau européen interconnecté.

Je me réjouis à ce titre du soutien affiché par le nouveau gouvernement wallon dans sa Déclaration de Politique Régionale (DPR), soulignant la qualité du réseau de voies navigables et du transport de marchandises comme priorités pour la transition et le développement économique de la Wallonie. Ce positionnement nous conforte dans la pertinence du travail en cours.

Parmi les réalisations notables de 2024, citons le démarrage des travaux d'élargissement du canal Nimy-Blaton-Péronnes pour accueillir des bateaux de 2.000 tonnes, le début du dédoublement de l'écluse d'Obourg, la modernisation de l'écluse d'Auvelais pour améliorer la connexion entre la Meuse et la Sambre, la réouverture probatoire du canal Pommerœul-Condé ou encore les **avancées dans la généralisation de la téléconduite** sur notre réseau.

Au-delà des chantiers, la force du programme Seine-Escaut repose sur une coopération étroite entre les acteurs régionaux, nationaux et européens. **Nous sommes fiers d'être les acteurs de ce partenariat, au sein duquel l'expertise wallonne est reconnue**. Chaque progrès renforce notre vision partagée d'un réseau fluvial performant, durable et complémentaire aux autres modes de transport de marchandises.

À travers ce rapport d'activités 2024, je vous invite donc à découvrir plus en détail ces évolutions et à explorer les perspectives prometteuses pour la Wallonie.

Bonne lecture !

ETIENNE WILLAME
Directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures

> **CHAQUE PROGRÈS RENFORCE NOTRE VISION PARTAGÉE D'UN RÉSEAU FLUVIAL PERFORMANT, DURABLE ET COMPLÉMENTAIRE AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES.**

RETOUR AU SOMMAIRE

La Wallonie au cœur du transport fluvial européen

Avec le programme Seine-Escaut, la Wallonie s'impose comme un acteur central dans l'un des plus grands projets de développement du réseau fluvial européen. S'étendant sur près de 200 km d'infrastructures modernisées entre Namur et Comines, ce programme ambitieux permet au SPW Mobilité et Infrastructures de collaborer étroitement avec des partenaires comme VNF, la SCNE et De Vlaamse Waterweg nv (voir page 21). Ensemble, ils relient le bassin de la Seine à l'Escaut, connectant ainsi le nord de la France et le Port d'Anvers, en passant par la dorsale wallonne.

Une modernisation du réseau fluvial wallon

Grâce à un financement wallon et des subsides européens, le SPW Mobilité et Infrastructures s'attelle à moderniser et adapter les voies navigables de la Sambre, de l'Escaut et des canaux qui les connectent. Plus de 40 projets sont en cours sur le territoire wallon, permettant de **rendre le réseau accessible aux bateaux de classe Va**, capables de transporter jusqu'à 3.000 tonnes de marchandises. Un véritable tournant dans la modernisation du réseau fluvial wallon. Parmi les projets clés, le doublement de 6 écluses, l'adaptation de 9 bassins de virement, le rehaussement de plusieurs ponts et la modernisation de barrages stratégiques. De plus, un système de conduite sera mis en place pour 30 écluses, optimisant ainsi la gestion du trafic fluvial depuis le centre Perex.

Des objectifs ambitieux

Le programme Seine-Escaut représente un **levier stratégique pour la compétitivité économique de la Wallonie** et le futur du transport de marchandises. En modernisant les infrastructures fluviales, la région augmente son attractivité pour les entreprises. Cette évolution permettra également de transporter massivement des marchandises entre les grands ports européens comme Anvers, Le Havre, Dunkerque ou Rotterdam, tout en réduisant la dépendance au transport routier. Ce **report modal** répond ainsi aux ambitions climatiques de décarbonation des transports et d'amélioration de la qualité de l'air dans un **bassin économique particulièrement dynamique**.

RETOUR AU SOMMAIRE

Les chiffres clés du programme Seine-Escaut en Wallonie

+40 projets

réalisés et à réaliser de Namur à Comines dont

6 écluses
doublées

9 bassins de virement
adaptés

6 ponts
rehaussés

Un partenariat international

Le programme Seine-Escaut s'étend sur **1.100 kilomètres de voies navigables entre la Belgique et la France,** répondant ainsi à des enjeux environnementaux, économiques et logistiques d'envergure européenne. Le programme vise à faciliter l'intégration des entreprises wallonnes dans les grands réseaux logistiques, tout en contribuant au développement durable du plus vaste bassin économique d'Europe. L'objectif ? Offrir aux entreprises des **liaisons fluviales efficaces, dynamiser les échanges économiques** et assurer la résilience du réseau.

En savoir plus sur le partenariat

RETOUR AU SOMMAIRE

« Assurer la dynamique d'exécution du programme »

LE REGARD DE GILLES RYCKEBUSCH

Directeur territorial Nord-Pas-de-Calais des Voies navigables de France (VNF) et gérant du Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut.

Quel regard portez-vous sur le programme Seine-Escaut en 2024 ?

Chacun des partenaires a franchi d'importantes étapes sur le terrain. Citons les quatre premiers ponts du Canal Seine-Nord Europe et le rescindement de l'Oise, qui marquent le démarrage des travaux principaux du « chantier du siècle ». La remise en navigation du canal transfrontalier Condé-Pommerœul témoigne de l'étroite collaboration entre partenaires. Si les mises en services se multiplient, d'autres opérations majeures ont démarré, telles le doublement de l'écluse d'Obourg.

Le programme Seine-Escaut sur le site du GEIE

Découvrez le rapport d'activités 2024 du GEIE

En quoi cette coopération est-elle essentielle à la réussite du programme ?

Intégrer au mieux les attentes de chaque territoire et des acteurs économiques tout en préservant l'environnement est un immense défi collectif. Chaque année, nous devons **mériter la confiance des financeurs, de l'Union Européenne, des États membres et des autorités locales** qui soutiennent le projet. C'est pourquoi, les partenaires coordonnent leurs efforts au sein du groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut depuis près de 15 ans. Cette structure commune assure la dynamique d'exécution du programme, le partage d'informations et la qualité des concertations menées.

En 2025 et au-delà, le programme continue d'évoluer. Pourquoi maintenir cet investissement est primordial ?

Seine-Escaut est au cœur du nouveau corridor transeuropéen de transports Mer du Nord - Rhin - Méditerranée. Cet axe relie certaines des régions les plus urbaines d'Europe et de multiples territoires économiques et industriels. Le programme Seine-Escaut favorise l'intermodalité, l'innovation et la résilience d'un territoire de plus de 40 millions d'habitants. Maintenir un investissement continu est donc essentiel pour œuvrer à la décarbonation du transport fluvial, à l'attractivité économique des territoires autant qu'à la qualité de l'environnement et du cadre de vie.

40+

Le réseau Seine-Escaut est directement lié à un territoire de plus de 40 millions d'habitants

RETOUR AU SOMMAIRE

Engagement politique wallon fort pour le programme Seine-Escaut 2.3

Depuis plusieurs années, la Wallonie s'engage activement dans la modernisation de son réseau fluvial, notamment grâce au programme Seine-Escaut, lancé en 2007. Ce programme stratégique a été confirmé par les gouvernements successifs, bénéficiant d'importants financements en complément de subsides européens. **Le développement des voies d'eau s'inscrit dans les priorités de la nouvelle Déclaration de Politique Régionale (DPR)**. Le transport fluvial y est reconnu comme une alternative durable au transport routier. Il met en avant la nécessité de moderniser le réseau pour construire une mobilité plus verte et mieux connectée aux grands corridors européens.

Cette dynamique s'inscrit dans une vision à long terme, incarnée par le plan **FAST 2030**, qui encourage le transfert modal vers le rail et les voies d'eau. Bien que des délais soient à constater par rapport aux objectifs initialement fixés, il est important d'adopter une vision 2050 qui anticipe les changements nécessaires pour atteindre des objectifs durables à long terme.

Une réforme de la gestion des ports autonomes, visant à les rendre plus modernes et plus efficaces, est également prévue en réponse à une demande croissante dans le secteur.

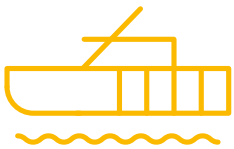
L'**aménagement du territoire** est un autre axe crucial de la stratégie, avec un objectif clair : mettre des terrains à disposition, notamment autour des voies navigables, pour soutenir la réindustrialisation de la région.

Le programme Seine-Escaut représente un levier pour la modernisation du réseau fluvial wallon. Grâce à des projets concrets et une vision européenne, la Wallonie s'engage à rendre le transport fluvial plus compétitif et respectueux de l'environnement, au service de l'économie régionale et de la mobilité durable.

LE DÉVELOPPEMENT DES VOIES D'EAU SOUTENU PAR LES AUTORITÉS WALLONNES

En 2023, la Région a participé au nouvel appel à projets du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2024-2028. Les résultats, publiés en juillet 2024, ont malheureusement abouti à une non-attribution de financement. Pour autant, les efforts ne sont pas relâchés. Les projets de modernisation du réseau fluvial se poursuivent activement, avec une priorité claire : renforcer notre intégration dans le maillage européen des transports durables.

20.000



D'ici 2030, l'Europe aura besoin de 20.000 nouveaux bateliers sur ses voies d'eau

RETOUR AU SOMMAIRE

« La Wallonie, partenaire central d'un programme de grande ampleur »

LE REGARD DE PASCAL MOENS ET NICOLAS DUBOIS

Pascal Moens, directeur du Transport et de l'Intermodalité des Marchandises au SPW Mobilité et Infrastructures et Nicolas Dubois, chef de programme Seine-Escaut au SPW Mobilité et Infrastructures.

Quelle est la principale force du programme Seine-Escaut ?

Pascal Moens : Ce programme a avant tout permis de relancer une dynamique d'investissement dans le transport fluvial en l'inscrivant dans un cadre suprarégional pour **établir un réseau international cohérent de niveau européen.**

Nicolas Dubois : Grâce à des structures de gouvernance partagées, Seine-Escaut a aussi contribué à lever de nombreux blocages transfrontaliers historiques, comme l'augmentation de gabarit de la Lys mitoyenne ou la réouverture du canal Pommerœul-Condé. Ces goulets d'étranglement empêchaient le bon fonctionnement du réseau depuis des décennies.

En quoi ce programme représente-t-il plus que la modernisation d'infrastructures ?

Pascal Moens : On ne parle plus d'interventions ponctuelles mais d'une **refonte systémique, avec une vision d'ensemble.** Par exemple, à Tournai, on a étendu la réflexion du Pont des Trous à l'ensemble de la traversée de la ville. Cette approche différente a permis d'optimiser le niveau de l'offre de service au trafic fluvial sur l'ensemble de cet axe sur l'Escaut.

Nicolas Dubois : Ajoutons-y des services supplémentaires qui s'adressent aussi à d'autres usagers que les bateliers comme dans la modernisation des barrages de Kain et de Hérinnes qui permet une meilleure gestion des crues grâce au doublement de pertuis sur

> **IL FAUT PASSER D'UNE LOGIQUE DE CONSTRUCTION À UNE LOGIQUE DE GESTION ACTIVE ET DURABLE DU RÉSEAU FLUVIAL, INTÉGRANT PLEINEMENT LES USAGERS ET LES SERVICES.**
>
> **PASCAL MOENS**

RETOUR AU SOMMAIRE

les barrages, l'installation de centrales hydro-électriques, de passes à poissons sur l'Escaut ou encore des aménagements pour la mobilité douce.

Quels sont les défis majeurs pour la suite ?

Pascal Moens : Le principal défi, c'est le contexte économique et budgétaire de la Wallonie, mais aussi de l'Europe en général. Le changement actuel est extrêmement brutal. Des besoins criants apparaissent et surclassent d'autres besoins sur lesquels nous travaillons. Pour un programme d'investissement aussi important que le nôtre, qui s'étale sur plusieurs décennies, des chocs comme ceux-là sont des défis à chaque instant pour distribuer au mieux les moyens publics.

Nicolas Dubois : Et il faut **maintenir le soutien politique**, sans quoi le programme pourrait s'arrêter en cours de route. Si cela devait arriver, les infrastructures déjà réalisées resteraient évidemment utiles mais avec le risque de perdre l'effet de réseau, empêchant de récolter l'ensemble des bénéfices socio-économiques visés.

Pascal Moens : J'ajouterais que nous devons aussi relever le défi de la **communication autour du programme**. Nous devons mieux expliquer ce que nous faisons, pourquoi et pour qui. Nous devons cibler les utilisateurs actuels, les décideurs, mais aussi de nouveaux clients potentiels qui ne connaissent pas encore les atouts du transport fluvial.

Quels résultats concrets peut-on déjà constater ?

Pascal Moens : Pour moi, **le programme Seine-Escaut est déjà une réussite !** On voit des effets positifs sur l'économie locale, comme à Pecq où une zone industrielle s'est développée.

De manière générale, la modernité, la qualité des infrastructures et le niveau de service ont été fortement améliorés en une décennie, même si les résultats ne sont pas immédiatement visibles en termes de trafic. Cependant, il reste difficile de **faire comprendre que ces résultats sont déjà bien réels** parce qu'on a parfois oublié dans quel état se trouvait le réseau il y a quinze ans.

De quoi êtes-vous les plus fiers dans ce programme ?

Nicolas Dubois : De la capacité à fédérer autour d'un projet européen ambitieux, malgré un contexte budgétaire difficile. Pour toutes les parties, il existe une réelle **volonté d'aboutir**. Nous pouvons être vraiment fiers de la bonne collaboration au sein du SPW, mais également avec nos partenaires européens.

Pascal Moens : En termes de fierté, à titre personnel, c'est de voir que la Wallonie a pu s'inscrire comme un partenaire central dans un programme de cette ampleur. Et de jouer dans la même cour que la Flandre ou la France. Depuis le début du programme, **notre rôle et nos expertises sont pleinement reconnus** par nos partenaires.

> **IL EST NÉCESSAIRE DE TRANSFORMER LES PARTENARIATS D'INVESTISSEMENT EN PARTENARIATS D'EXPLOITATION À LONG TERME.**
>
> NICOLAS DUBOIS

17,5

milliards de tonnes-km de trafic supplémentaire à l'horizon 2070

RETOUR AU SOMMAIRE

La dorsale wallonne au cœur du programme en **2024** !

MARS

Début des travaux d'élargissement du canal Nimy-Blaton-Péronnes

L'objectif de ces travaux est de permettre aux bateaux de 3.000 tonnes (classe Va) de naviguer entre Mons et Tournai, ainsi que de connecter le futur canal Seine-Nord Europe.
Ces élargissements se feront à **cinq endroits différents** et concerneront près de 2.400 mètres de berges. Près de 300.000 mètres cubes de terres seront excavés. L'ouverture à la navigation des bateaux de 3.000 tonnes est prévue pour le début de l'année 2027.

16 MAI

Approbation du projet de rapport des incidences environnementales dans le cadre de la mise à jour de l'étude stratégique environnementale

Cofinancé par l'Union européenne

MODIFICATION DE LA LIAISON FLUVIALE À GRAND GABARIT SEINE-ESCAUT EN WALLONIE

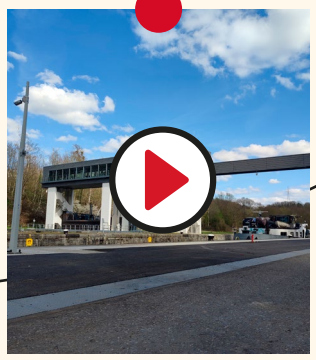
Rapport des Incidences Environnementales (RIE) du PLAN Seine-Escaut en Wallonie (SEW)

DÉCEMBRE 2023

stratec

26 MAI

Fin du chantier de l'écluse d'Auvelais



Les nouveaux aménagements permettent aux bateaux avec un enfoncement allant jusqu'à 2,80 m de passer l'écluse d'Auvelais.
La modernisation de cette écluse était nécessaire afin de **permettre une connexion de la Meuse et de la Sambre namuroise avec le bassin de la Seine.**
Cette modernisation augmentera donc le trafic des bateaux de plus grands gabarits sur le réseau fluvial wallon.

16 JUILLET

Résultat de l'appel à projets 2023

La Commission européenne salue la qualité du dossier introduit mais, faute de moyens, n'est pas en mesure d'accorder un financement.

RETOUR AU SOMMAIRE

29 JUILLET

Réouverture probatoire du canal Pommerœul-Condé

Début 2024, des **travaux complémentaires de dragage** ont été menés après la découverte de nouveaux sédiments. Fin juillet, une période test de 6 mois a débuté pour monitorer l'évolution des conditions de navigation en marge de la réouverture probatoire aux bateaux marchands et de plaisance, avec un enfoncement allant jusqu'à 2,50 m. Ce monitoring n'a mis en évidence aucun obstacle à la navigation.

1ER OCTOBRE

Téléconduite : élargissement des horaires de franchissement des écluses de Salzinnes, Floriffoux, Mornimont et Auvelais

9 OCTOBRE

Lancement du chantier du dédoublement de l'écluse à Obourg

Sur le canal du Centre, la modernisation du site éclusier d'Obourg, avec la **création d'un deuxième sas de 149 mètres de long**, contribuera à faire sauter un goulet d'étranglement.
Un bassin de virement est aussi aménagé en amont, tout comme des zones d'attente et un nouveau poste de contrôle.
Durant l'entièreté des travaux, le sas existant reste opérationnel.

RETOUR AU SOMMAIRE

Un programme étayé par des études

Un aspect méconnu du programme Seine-Escaut réside dans les nombreuses études préparatoires qui l'entourent. Celles-ci permettent d'identifier divers enjeux : navigabilité, impact socio-économique, environnement ou encore hydrologie.

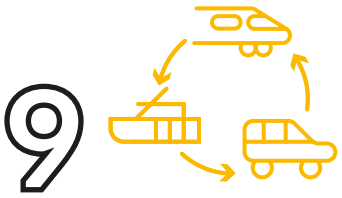
Le programme Seine-Escaut prend forme au début des années 2000, avec le lancement des premières études de cadrage à l'échelle wallonne. L'objectif : anticiper les besoins et structurer les interventions en s'appuyant sur une vision transversale du réseau fluvial.

Différents types d'études ont été menés pour alimenter cette réflexion :

- des **études socio-économiques** sur le potentiel de développement et de retombées socio-économiques autour de la voie d'eau ;
- des **études stratégiques environnementales** encadrées par les exigences européennes (cf. ci-contre) ;
- des **analyses techniques**, notamment en matière de navigabilité, de disponibilité des ressources en eau et d'adaptation des infrastructures.

Ces études ont permis de dégager des priorités d'investissement, tout en intégrant des enjeux de sécurité, de mobilité durable et de valorisation du territoire.

Parallèlement, une série d'études a été réalisée pour **adapter les infrastructures aux normes européennes en matière d'environnement**, avec la mise en place d'équipements tels que des passes à poissons, des centrales hydro-électriques ou encore des cheminements doux pour les usagers. Ces éléments ont été intégrés dans le cadre d'une approche globale exigée par les mécanismes de financement européen.



Le réseau Seine-Escaut est un des 9 corridors multimodaux pour développer un réseau central transeuropéen de transport multimodal à l'horizon 2030

DE L'INTÉGRATION TERRITORIALE ...

Au-delà des seuls aspects techniques, le programme Seine-Escaut a donc bénéficié d'études socio-économiques, visant à **évaluer le potentiel de développement économique le long de la voie d'eau**. C'est un prérequis européen : seuls les projets qui démontrent un bilan socio-économique suffisamment positif, selon des méthodologies imposées, peuvent prétendre au cofinancement européen. Et pour un programme aussi long que Seine-Escaut, la validité de ces études doit être vérifiée lors d'adaptations importantes ou de changement de programme de financement. Le bénéficiaire des retombées économiques n'est pas le SPW Mobilité et Infrastructure mais bien l'ensemble du tissu économique (entreprises, travailleurs, ports...), essentiellement à travers les zones d'activités, comme à Pecq ou à Ghlin.

... AU SUIVI EN CONTINU

Les études préparatoires ne se sont pas arrêtées à la phase de conception. Elles accompagnent l'**évolution continue du programme, tant sur le plan technique qu'institutionnel**. Des études récentes ont ainsi été lancées pour la modernisation du barrage de Comines et du site éclusier d'Ittre, ou encore pour le doublement des écluses de Kain et d'Hérinnes. D'autres suivront, selon les besoins identifiés par les partenaires.

RETOUR AU SOMMAIRE

Une étude stratégique au service de l'environnement

L'étude stratégique environnementale constitue un jalon central dans la planification du programme. C'est une exigence européenne pour les programmes de grande ampleur. Menée à l'échelle du réseau Seine-Escaut en Wallonie, elle a permis de **recenser les impacts environnementaux potentiels du programme dans son ensemble** en examinant les choix possibles pour les différents projets. Elle a mis en évidence, les mesures d'atténuation nécessaires et a permis d'assurer la cohérence des interventions avec les exigences réglementaires européennes.

Cette étude a débouché sur la production d'un **rapport d'incidences environnementales**, validé par le gouvernement wallon au printemps 2024. Cette validation a ouvert la voie à une **enquête publique à grande échelle**, menée entre novembre 2024 et janvier 2025 et aboutira, courant 2025, à un rapport complet accompagné d'une déclaration environnementale. Ces documents seront proposés pour adoption au Gouvernement. Le rapport et sa déclaration deviendront la principale **balise environnementale de la suite du programme**.

Cette démarche, indispensable dans le cadre des grands projets d'infrastructure transnationaux, confirme la volonté des partenaires du programme de **concilier ambition logistique et responsabilité environnementale**.

/ Dans le but de préserver la biodiversité, des aménagements tels que des passes à poissons sont prévus dans les infrastructures modernisées.

RETOUR AU SOMMAIRE

Future double écluse d'Obourg, un ouvrage clé sur le canal du Centre

Sur le site éclusier d'Obourg, un chantier d'exception a débuté en octobre 2024. L'objectif : dédoubler l'écluse pour améliorer la fiabilité et l'efficacité de la navigation des bateaux de classe Va sur le canal du Centre.

Avec son gabarit actuel (96 m de long pour des bateaux de 1350 tonnes), l'écluse d'Obourg est un goulet d'étranglement, alors que les infrastructures en amont et en aval (canal Pommerœul-Condé, ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu) sont déjà aménagées pour accueillir des bateaux de grand gabarit (classe Va : 135 mètres de long, 2000 tonnes).

La modernisation du site d'Obourg est donc essentielle, avec la création d'une deuxième écluse de 149 mètres de long et 12,5 m de large à côté de l'écluse existante. Le dédoublement de l'écluse d'Obourg permettra de **supprimer ce point de blocage** entre la zone économique d'Obourg et la France.

Un site éclusier dédoublé, ce sont deux écluses fonctionnant en parallèle. Plusieurs bateaux peuvent y passer en même temps, réduisant les temps d'attente et augmentant la capacité de l'infrastructure.

/ Grâce au dédoublement de l'écluse d'Obourg, ce sera la fin d'un goulet d'étranglement sur le canal du Centre.

RETOUR AU SOMMAIRE

Évolution des travaux de terrassement entre septembre et décembre 2024

Planning d'exécution

2025
- Terrassements
- Préparation des berges
- Station de pompage

2026
- Création du bassin de virement
- Déviation de la Haine
- Renouvellement du RAvel

2027
- Abords et voiries
- Montage de l'écluse
- Nouveaux bâtiments

2028
- Mise en service de la nouvelle écluse

BIEN PLUS QU'UNE NOUVELLE ÉCLUSE

En parallèle du dédoublement de l'écluse, d'autres aménagements sont prévus pour optimiser la navigation des bateaux à cet endroit et améliorer le cadre de vie aux alentours de l'ouvrage :

- création d'un **nouveau bassin de virement en amont** pour permettre le virement des bateaux de 135 mètres de long ;
- construction d'un **nouveau poste de contrôle** entre les deux écluses, avec téléconduite depuis le centre Perex ;
- aménagement de **zones d'attente** pour les bateaux en amont et en aval de l'écluse ;
- **rénovation des murs de berge** pour assurer la continuité du RAVel.

Cet investissement wallon de 129 millions d'euros (soutenu à hauteur de 53 millions par l'Union européenne), **améliorera significativement la compétitivité du transport fluvial sur cet axe** en valorisant les entreprises déjà présentes et en favorisant l'implantation de nouvelles.

> **UNE FOIS DÉDOUBLÉE, L'ÉCLUSE D'OBOURG PERMETTRA LE PASSAGE CONTINU DE BATEAUX, MÊME EN CAS D'AVARIE OU D'ENTRETIEN SUR L'UN DES DEUX SAS.**

ERIC BAIWIR
Responsable Génie Civil au SPW Mobilité et Infrastructures

RETOUR AU SOMMAIRE

« La téléconduite optimise la navigation et améliore le service aux usagers »

LE REGARD DE CHRISTOPHE BLEROT

Directeur de l'Exploitation des Voies navigables au SPW Mobilité et Infrastructures

Qu'est-ce que la téléconduite et en quoi se différencie-t-elle de la télégestion ?

La téléconduite consiste à manœuvrer les écluses et les barrages à distance. Un opérateur situé au centre Perex peut ainsi réaliser toutes les opérations habituellement effectuées sur le terrain, via son écran de contrôle. La télégestion, quant à elle, permet de surveiller et de contrôler l'ensemble des équipements, même ceux qui ne sont pas téléconduits, notamment pour détecter et diagnostiquer les pannes à distance. Les nouveaux bâtiments construits seront d'une manière ou d'une autre utilisés, indépendamment de la téléconduite.

Quand on pense travaux pour permettre la téléconduite, en quoi consistent-ils ?

Il faut savoir qu'en général, des ouvrages déjà existants sont en suffisamment bon état pour être optimisés pour la téléconduite. Une écluse prête pour la téléconduite est équipée de plusieurs éléments. Tout d'abord, un réseau d'une quinzaine de caméras haute définition, parfois à 360° avec une portée jusqu'à 500 mètres en amont et en aval. Ensuite, des dispositifs électromécaniques pour traduire les commandes en opérations et, enfin, de la fibre optique pour le transfert des données, particulièrement pour les flux vidéo.

Pourquoi la téléconduite est-elle primordiale dans la navigation de nos jours ?

Les objectifs du programme Seine-Escaut sont d'améliorer l'attractivité du transport fluvial en optimisant la gestion du trafic et en offrant un service de qualité plus flexible aux usagers. Avec la téléconduite, on répond totalement à ces objectifs. **Téléconduire, c'est passer d'une vue séquencée à une vue globale**. En centralisant la gestion des écluses, il devient possible d'élargir les horaires de service. Si l'objectif est d'étendre un horaire 6-22 à l'ensemble de la dorsale wallonne,

30

D'ici une dizaine d'années, 30 écluses et le pont mobile de Tournai seront conduits à distance depuis Perex

RETOUR AU SOMMAIRE

on pourrait, à terme, aussi envisager une navigation 24h/24 si cela répond mieux aux besoins du secteur fluvial. Avec une augmentation certaine du niveau de service.

Pourtant, de nouveaux postes de contrôle sur les sites éclusiers sont construits. À quoi servent-ils ?

La téléconduite ne signifie pas l'abandon du terrain. Nous devons préserver cet ancrage local. Surtout, en cas d'incident au centre Perex, la meilleure solution reste de reprendre la main au niveau local pour garantir le maintien de la navigation.
Et il faut aussi savoir que nos agents, d'ordinaire éclusiers, sont réorientés vers des missions essentielles, comme la résolution de problèmes techniques, la maintenance préventive des ouvrages ou encore l'accompagnement des usagers aux besoins spécifiques comme les plaisanciers.

Au niveau du programme Seine-Escaut en Wallonie, quelles avancées ont émaillé 2024 ?

L'année 2024 a marqué une étape importante avec l'extension de la téléconduite à de nouveaux ouvrages. Depuis octobre, les quatre écluses du district de Sambreville sont téléconduites depuis le centre Perex (voir pages 10-11). Et, durant une grande partie de l'année, nous avons formé nos équipes afin qu'elles puissent gérer quatre écluses supplémentaires situées entre Monceau et Roselies dès le 1er janvier 2025, portant à huit le nombre total d'ouvrages téléconduits depuis le centre Perex.

LE MEILLEUR RETOUR D'EXPÉRIENCE DES USAGERS ? QU'ILS NE S'APERÇOIVENT PAS QU'UNE ÉCLUSE EST TÉLÉCONDUITE.

/ Salle de commande pour la téléconduite des voies navigables.

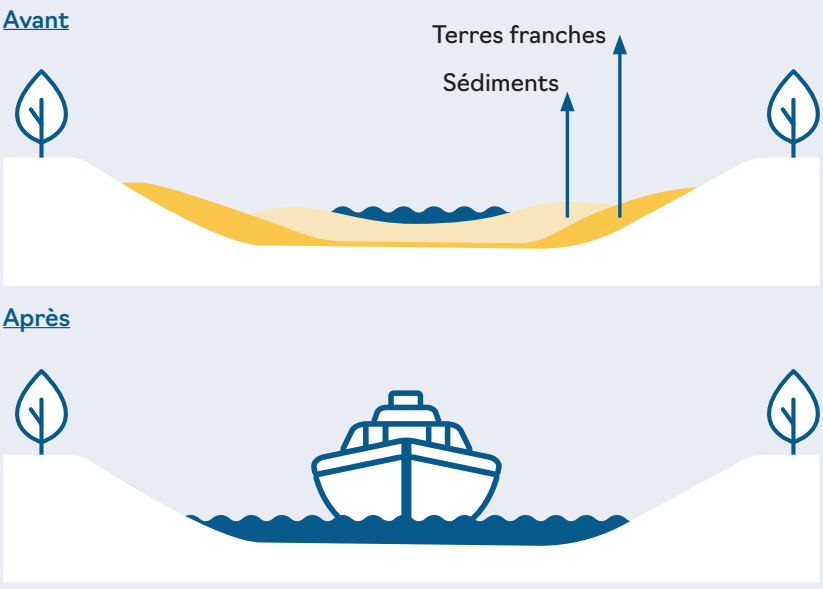
RETOUR AU SOMMAIRE

/ Le canal Pommerœul-Condé est un axe navigable vital belgo-français.

Canal Pommerœul-Condé : le renouveau d'un axe majeur

Terminé le détour de près de 30 km entre Mons et le nord de la France ! Grâce à la réouverture du canal Pommerœul-Condé, les bateliers gagnent une demi-journée de navigation. Un projet ambitieux, mené en étroite collaboration avec les Voies navigables de France, pour favoriser les échanges économiques entre la Wallonie et nos voisins.

Dragage du canal Pommerœul-Condé



RETOUR AU SOMMAIRE

Le canal Pommerœul-Condé, ce sont 11 km de voies navigables à la frontière belgo-française. Cet axe était fermé à la navigation depuis 1992 pour cause d'envasement sur environ 6 km, entre l'écluse d'Hensies et le Grand Large de Fresnes, en France. La navigation se faisait donc via un tracé de 40 km à Nimy, Blaton et Péronnes.

Initialement prévue fin 2023, la remise en service du canal Pommerœul-Condé avait été postposée en raison d'une accumulation de sédiments. Des travaux complémentaires de dragage ont été menés. Après une période probatoire de 6 mois entre juillet 2024 et janvier 2025, le canal est désormais complétement opérationnel.

UN PROJET D'EXCEPTION

La réhabilitation du canal Pommerœul-Condé est un projet exceptionnel à plusieurs niveaux.

D'abord, en termes d'investissement. Par la Wallonie (à hauteur de 29,6 millions d'euros), les Voies navigables de France (13,2 millions), la région Hauts-de-France (26,8 millions) et l'Union européenne (46,4 millions), pour un total de 116 millions d'euros.

Par ses travaux ensuite. Pendant près de 5 ans, **1,5 million de mètres cubes de sédiments ont été dragués et 450.000 mètres cubes de terres ont été terrassés**. Le canal a gagné en largeur, passant de 21 à 34 mètres, et en profondeur, de 50 centimètres à 3,5 mètres, permettant la navigation de bateaux d'un tonnage allant jusqu'à 3.000 tonnes.

Au niveau géographique enfin, **le canal Pommerœul-Condé est un carrefour logistique important**. Il offre une liaison directe entre la Wallonie et la France, favorisant ainsi le développement économique et les échanges commerciaux transrégionaux.

Les chiffres clés du canal Pommerœul-Condé

11 km de long

Élargissement du canal à **34** mètres

Axe ouvert après **32** ans de fermeture

1,5 million de m³ de sédiments extraits, soit l'équivalent de **600** piscines olympiques

450.000 m³ de terre terrassée, soit l'équivalent de **180** piscines olympiques

116 millions d'euros investis, dont **29,58** millions par la Wallonie

Modernisation de l'écluse d'Hensies

Porte d'entrée de la Wallonie en venant de France, l'écluse d'Hensies a été complétement rénovée dans le cadre de la réhabilitation du canal Pommerœul-Condé. Sa modernisation lui permet d'être téléconduite depuis le centre Perex, mais aussi de contrôler l'écluse de Pommerœul, située 5 km en aval.

LA RÉOUVERTURE DU CANAL POMMERŒUL-CONDÉ EST UNE PREMIÈRE ÉTAPE MAJEURE POUR CONNECTER NOS ZONES ÉCONOMIQUES AUX PORTS DU NORD DE LA FRANCE ET AU BASSIN PARISIEN.

VINCENT DESPIEGELEER
Chef du district La Louvière pour les Voies hydrauliques de Mons (SPW Mobilité et Infrastructures)

RETOUR AU SOMMAIRE

Nous y étions en 2024

AVRIL 2024 - BRUXELLES

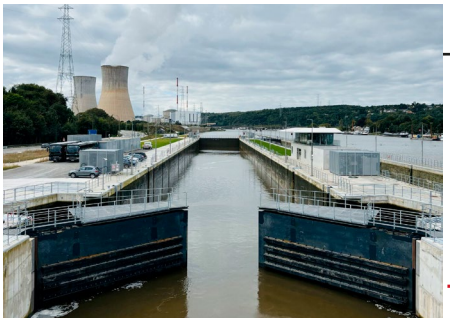
Connecting Europe Days

Sous l'égide de la Commission européenne, durant la présidence belge du Conseil de l'Union européenne, des visites de bateaux basses (voire zéro) émissions étaient organisées dans le port de Bruxelles.
Le SPW Mobilité et Infrastructures était présent lors de cet événement, sur le stand partagé du GEIE Seine-Escaut.

MAI 2024 - WALLONIE

Réunion mensuelle du GEIE à Comines-Warneton

À l'initiative du SPW Mobilité et Infrastructures, le GEIE Seine-Escaut a tenu l'une de ses réunions mensuelles en Wallonie. Sur la Lys, frontière naturelle entre la Belgique et la France, les membres du GEIE ont découvert les opérations de recalibrage de la rivière : un projet emblématique du programme Seine-Escaut mené à la fois par le SPW, De Vlaamse Waterweg nv et Voies navigables de France.



OCTOBRE 2024 - WALLONIE

Journée du transport fluvial et de l'intermodalité en Wallonie

Organisée à Seraing, cette journée a permis à l'ensemble des professionnels du secteur d'assister à diverses conférences sur les enjeux du transport de marchandises. Le chef de cabinet du ministre wallon des Infrastructures et de la Mobilité et Etienne Willame, directeur général du SPW Mobilité et Infrastructures ont tous deux pointé l'apport du programme Seine-Escaut pour la Wallonie. Une visite du nouveau site éclusier d'Ampsin-Neuville, mis en exploitation durant l'été 2024, a ponctué cette journée.

OCTOBRE 2024 - WALLONIE

Journée découverte entreprises à Perex

Le SPW Mobilité et Infrastructures a convié le grand public dans son centre Perex à Daussoulx. Les visiteurs ont pu découvrir les salles de contrôle et de permanence du trafic routier et fluvial, discuter avec les agents et parfois même manipuler les outils utilisés pour contrôler à distance les infrastructures.

RETOUR AU SOMMAIRE

Au programme de 2025

LYS MITOYENNE

Fin des études de modernisation du barrage de Comines.

HAUT-ESCAUT

Lancement des études d'incidences sur l'environnement pour le dédoublement des écluses de Kain et Hérinnes, l'aménagement d'un bassin de virement et la rectification de courbes.

CANAL NIMY-BLATON-PÉRONNES

Poursuite des travaux d'élargissement de courbes, avec le début de chantiers sur deux des cinq secteurs prévus au total.

CANAL CHARLEROI-BRUXELLES

Fin des études pour la modernisation de l'écluse d'Ittre.

SAMBRE

Début des travaux pour la création d'une zone d'élargissement et démolition du môle du bassin de virement à Franière.

TÉLÉCONDUITE

Sur la Sambre, équipement pour la téléconduite des écluses de Roselies, Montignies-sur-Sambre, Marcinelle et Monceau-sur-Sambre, de sorte que la Basse Sambre soit entièrement manœuvrée depuis le Centre Perex.

RETOUR AU SOMMAIRE

Les membres du GEIE

Service public de Wallonie (SPW) - Mobilité et Infrastructures

Il gère plus de 450 km de voies navigables et assure l'entretien et la modernisation des grands ouvrages hydrauliques (écluses, barrages, ascenseurs à bateaux), ainsi que l'équipement des zones portuaires.

De Vlaamse Waterweg nv

En Flandre, De Vlaamse Waterweg nv renforce le transport fluvial, assure la gestion de l'eau et accroît l'attrait des voies navigables pour les loisirs, le tourisme et l'expérience de la nature. L'organisation travaille à un réseau de voies navigables intelligent, polyvalent et prospère.

Voies navigables de France (VNF)

En France, VNF exploite, entretient, modernise et développe les infrastructures et ouvrages du plus grand réseau européen (6 700 km de canaux, fleuves et rivières canalisées, près de 4 000 ouvrages d'art, 40 000 hectares de domaine public fluvial).

Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)

La Société du Canal Seine-Nord Europe est un établissement public local piloté par la Région Hauts-de-France et les Départements du Nord, de l'Oise, du Pas-de-Calais et de la Somme. Elle a pour mission de conduire les études de conception détaillées, les procédures d'autorisation et les travaux de construction.

Consultez le site du GEIE

RETOUR AU SOMMAIRE

Chez nos voisins

En Flandre et dans le nord de la France, les chantiers ont aussi évolué. Petite sélection de l'année 2024.

DU CÔTÉ DE VLAAMSE WATERWEG NV

Nouvelle passerelle piétonne et cycliste à Menen

En septembre 2024, le tablier central de 62 mètres de long et près de 100 tonnes de la nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes à Menen a été installé au Barrakenpark. Cette opération a été réalisée en faisant naviguer le tablier sur un ponton jusqu'à Menen, où deux grues l'ont positionné sur les rives de la Lys. Après les finitions sur place, la passerelle a été ouverte au printemps 2025, permettant la traversée sécurisée entre le parc sportif et la rue de la Constitution.

DU CÔTÉ DES VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Inauguration des écluses de Méricourt

En octobre 2024, après 4 ans de travaux de rénovation et de modernisation, les écluses de Méricourt ont été remises en service. L'objectif principal : augmenter la capacité d'accueil des écluses pour les convois fluviaux de 180 mètres, afin de favoriser le transport fluvial et de réduire le trafic routier. Ce chantier de grande envergure a été réalisé sans interrompre la navigation fluviale grâce à l'allongement de l'écluse n° 1 de 160 à 185 mètres.

DU CÔTÉ DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE NORD-EUROPE

Fin des travaux de rescindement de l'Oise

L'opération de rescindement de l'Oise, commencée en septembre 2022, a consisté à détourner le lit de la rivière sur près de 4 km pour aménager le futur Canal Seine-Nord Europe. Les travaux, visant à recréer un environnement naturel, ont respecté les caractéristiques d'écoulement de la rivière, en créant notamment des méandres. Après deux ans de travaux, la rivière emprunte progressivement son nouveau lit. Des aménagements pour favoriser la biodiversité et végétaliser les berges sont prévus. Les déblais sont utilisés pour remblayer l'ancien lit et réaliser des rampes pour les ponts en construction.

RETOUR AU SOMMAIRE

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.

Wallonie infrastructures SPW
Cofinancé par l'Union européenne
seine escaut

infrastructures.wallonie.be