



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Réunion publique de lancement de la concertation préalable

15 octobre 2024, Arques

Transcription intégrale

Pour faciliter la lecture de cette transcription, vous trouverez ci-dessous l'ensemble des thématiques abordées lors de la réunion publique.

Mots d'accueil

- **Accueil républicain par M. Benoît ROUSSEL**, maire d'Arques – **page 2**
- **Mme Sophie PAGÈS**, Sous-préfète de Saint-Omer – **pages 3, 4**
- **M. Gilles RYCKEBUSCH**, Directeur territorial, VNF Nord-Pas-de-Calais – **page 4**

Présentation du cadre de la concertation

- Le cadre de la réunion par M. Simon MAZAJCZYK, Agence eker (animateur) – **page 5**
- Le cadre de la concertation préalable par M. Manuel PHILIPPE, Chef de l'unité opérationnelle de Lille, VNF – **pages 5,6**
- La Commission nationale du débat public et le rôle des garants par Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation – **pages 6 à 8**
- Le dispositif de concertation par Sophie LEGRAND, Directrice de projets, VNF – **page 8**

Présentation du projet

- Le contexte du projet – **pages 8,9**
- L'écluse actuelle des Fontinettes et son importance dans le réseau fluvial – **page 9**
- Les désordres constatés sur l'écluse actuelle – **pages 9, 10**
- Les autres projets sur le site des Fontinettes et dans ses alentours – **pages 10, 11**
- Les objectifs et exigences du projet – **pages 11, 12**
- Le calendrier du projet – **pages 12, 13**
- Le coût et le financement du projet – **page 13**

Temps d'échange avec le public

Les questions posées par le public sont retranscrites en bleu.

- La possibilité de procédures d'expropriation – **pages 14, 15, 16**
- Les équipements prévus pour les plaisanciers – **pages 14, 15**
- Le choix de l'implantation de la nouvelle écluse – **pages 14, 15, 25**
- La prise en compte du préjudice humain dans les indemnisations – **pages 16, 17**

- L'avancement des procédures d'estimation – **pages 17, 18**
- Les emprises définitives du projet et leurs impacts sur les parcelles agricoles – **pages 17, 18, 19**
- Le transport de CO₂ liquide sur les voies fluviales – **pages 17, 19, 20**
- La possibilité de futurs aménagements sur le site de l'ascenseur à bateaux – **page 20, 21**
- Les projets en réflexion sur les autres écluses de l'axe, notamment l'écluse de Flandres – **page 19, 21, 22**
- L'impact du projet dans la gestion des périodes de crue ou d'étiage – **pages 20, 22, 23**
- L'éventuelle nécessité de travaux relatifs au projet sur la voie navigable – **pages 20, 23**

L'insertion du projet

- Le principe « Éviter, réduire, compenser » – **page 23**
- Les différentes options étudiées – **pages 24, 25**
- Les effets du projet – **pages 25, 26**
- Le chantier – **page 26**

Temps d'échange avec le public

Les questions posées par le public sont retranscrites en bleu.

- Les effets de l'augmentation du trafic fluvial sur le marais audomarois – **page 27, 28**
- Les éventuels exemples pris par la maîtrise d'ouvrage dans la conception du projet pour en évaluer les impacts – **pages 27, 28, 29**
- Les modalités d'inscription aux prochains rendez-vous de la concertation – **page 29**

RESTITUTION DE ECHANGES

M. Simon MAZAJCZYK, Animateur de la réunion, Agence eker

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci de nous avoir rejoint et d'être avec nous pour cette réunion de lancement de la concertation préalable sur le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes. Je suis M. Simon MAZAJCZYK, c'est moi qui vais animer cette rencontre et les différents temps de rencontres et de réunions qui auront lieu au cours de ces 6 semaines de concertation qui s'ouvrent, qu'on va vous présenter en détail tout à l'heure, mais en guise d'introduction, je vais donner la parole à Monsieur le Maire d'Arques que je remercie de nous accueillir ce soir. Bonsoir Monsieur le Maire.

M. Benoît ROUSSEL, Maire d'Arques

Bonsoir, merci beaucoup de me laisser la parole. Merci de convier la municipalité à ce moment important pour le territoire. Je tiens à remercier l'ensemble des élus de la ville d'Arques qui sont présents – les adjoints, les conseillers municipaux les agents de la ville d'Arques – surtout le service urbanisme, je repère des anciens élus du territoire et maire honoraire, que je salue. Je salue bien sûr la présence de Madame la Sous-préfète, pour cette réunion de lancement de la concertation, et bien sûr le directeur territorial de VNF Nord-Pas-de-Calais. C'est une institution importante, un interlocuteur important pour le territoire parce qu'avec le canal de Neufossé, forcément, on a beaucoup d'interactions ensemble. Je veux aussi saluer les représentants de la Commission nationale du débat public, qui ont fait le déplacement, et puis qui vont accompagner toute cette concertation.

Nous on est finalement au cœur du sujet, forcément, la ville d'Arques, avec VNF, avec justement l'écluse des Fontinettes. En qualité de maire - je suis maire depuis 2020 et c'est vrai que c'est un sujet qui est arrivé assez tôt sur le bureau en disant "il y a des travaux, il y a des choses qui sont prévues, on travaille, il y a des études". Cela a fait son petit bout de chemin. Et puis aujourd'hui, on arrive sur une présentation d'un scénario au grand public. Donc nous on nous a demandé la salle, on nous a demandé de dérouler beaucoup de choses, on le fait pour dire que le public soit informé. Ce n'est pas la ville d'Arques qui finance, je tiens à le dire, ce sont des gros financements de plusieurs centaines de millions d'euros. Et puis ce sont des travaux qui vont durer longtemps, qui vont durer plusieurs années sur la commune et qui sont aussi essentiels pour le réseau, pour Voies navigables de France, pour le trafic. Ce n'est pas une réunion sur les inondations, je tiens à vous le dire, s'il y en a qui sont venus ici pour parler des inondations, ce n'est pas vraiment le sujet ce soir. Ce soir c'est vraiment sur ce que va faire VNF pour le doublement de l'écluse des Fontinettes, c'est vraiment le sujet qui va être évoqué, comment ça va nous impacter et finalement comment ça va se dérouler. C'est un moment important, c'est le début, il y aura aussi une enquête publique, il y aura beaucoup de choses qui seront possibles pour les citoyens. Tout cela va vous être expliqué dans quelques minutes. Sachez qu'en général les élus de la ville d'Arques, sont à l'écoute. On reçoit en permanence du maire le mardi après-midi, on reçoit pour les conseillers départementaux le vendredi matin dans toutes les villes du canton de Longuenesse/Arques. Si vous avez des doléances autres ce soir, on est disponibles, moi et les élus, on est là pour vous recevoir et puis essayer de vous apporter toutes les réponses et essayer de résoudre le maximum de choses, sachant que souvent je dis que je n'ai pas la baguette magique pour tout résoudre, mais en tout cas on met les mains dedans et puis on avance, on essaye de résoudre tout ce qu'on peut résoudre à notre niveau. Je vous souhaite à toutes et à tous une bonne réunion. Merci à vous pour votre attention.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci beaucoup monsieur le Maire. Je vais donner la parole à Madame la sous-préfète de Saint-Omer, Sophie PAGÈS, pour également nous donner un mot d'introduction pour cette réunion. Bonsoir.

Mme. Sophie PAGÈS, Sous-préfète de Saint-Omer

Bonsoir. Je veux d'abord vous saluer toutes et tous et puis nous féliciter collectivement avec VNF, et puis avec les 2 représentants de la Commission nationale du débat public, que vous ayez répondu nombreux à cette réunion de lancement, c'est important. C'est d'ailleurs surtout l'objectif pour des programmes ou pour des actions qui sont très dimensionnantes, stratégiques pour un territoire, de pouvoir associer dès le départ les citoyens qui vivent sur le territoire et leur donner les informations qui leur permettent de comprendre le projet et de pouvoir effectivement poser les questions qui sont les vôtres pour que vous ayez une bonne appréhension et une bonne compréhension de ce projet qui est un effectivement un projet stratégique. L'écluse des Fontinettes joue déjà aujourd'hui un rôle primordial puisqu'elle assure la possibilité de relier le grand port maritime de Dunkerque, et donc d'assurer le transport fluvial de différents bateaux et notamment des bateaux qui aujourd'hui ont déjà un gabarit très important.

L'objectif de ce soir, c'est que le maître d'ouvrage puisse vous présenter les choses, d'amorcer cette phase de concertation publique, qui commence par cette réunion, mais qui sera ponctuée d'autres rendez-vous et qui a vocation à se poursuivre jusqu'au dépôt des dossiers, notamment d'enquête publique, lorsque le projet sera complètement mûr et prêt à partir.

L'objectif est vraiment de pouvoir vous présenter à date, le projet tel qu'il est aujourd'hui imaginé, de répondre à vos questions et puis de poursuivre dans le temps lorsque les différentes procédures ou les différentes questions qui auront été posées trouveront réponse, de vous associer à ça. C'est important de savoir que c'est aujourd'hui une possibilité qu'offre la loi française de permettre sur des projets dits "structurants" de laisser la possibilité aux maîtres d'ouvrage d'ouvrir cette séquence de débat public pour justement permettre à toutes et tous d'avoir un maximum d'informations et d'être associé dès le départ sur le projet et de ne pas le découvrir au moment où les procédures sont en phase d'enquête publique. Voilà à ce stade ce que j'ai à vous dire. Merci à tous et n'hésitez pas sur cette réunion à interagir. Je pense qu'il faut d'abord laisser Voies navigables de France, dérouler sa présentation. Et puis comme l'a dit Monsieur le Maire, et c'est important, l'écluse des Fontinettes est déconnectée du sujet des inondations qu'ont connues les territoires de l'audomarois sur l'hiver dernier. Voilà, ce n'est pas un sujet. Il n'y aurait pas eu d'inondation, on aurait quand même fait la réunion de concertation aujourd'hui, et donc il faut vraiment décorréliser les choses, on est sur 2 sujets différents. Même si bien évidemment, il y a aussi une gestion hydraulique qui est intégrée dans le projet de l'écluse des Fontinettes. Merci à tous.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci Madame la sous-préfète, Monsieur RYCKEBUSCH, je vous laisse également nous dire un mot d'introduction, vous êtes le directeur territorial de Voies navigables de France Nord-Pas-de-Calais.

M. Gilles RYCKEBUSCH, Directeur territorial VNF Nord Pas-de-Calais

Je vous remercie. Bonsoir Mesdames et Messieurs. C'est avec une certaine émotion que je participe ce soir à la présentation de ce beau projet. Nous avons bien sûr conscience à Voies navigables de France que l'année écoulée a été une année d'épreuve pour le territoire. Evidemment, ce n'est pas le sujet du moment. Mais vous le savez, nous avons eu à cœur

d'être aux côtés des territoires dans cette dans cette séquence. Parce qu'inévitablement, l'eau qui tombe en pluie, qui ruisselle, se retrouve bien souvent dans nos canaux, dans nos voies navigables et donc à ce titre, nous avons fait de notre mieux pour être aux côtés des territoires. D'abord dans la gestion de crise sous l'autorité de Monsieur le préfet avec les sous-préfètes et sous-préfets d'arrondissements, puis ensuite dans les dragages d'urgence, qui ont eu lieu au printemps, et puis en ce moment, dans les dragages complémentaires et ainsi que des travaux de confortement, à mesure que les financements nous parviennent. Évidemment c'est un travail qui sera appelé à se poursuivre. Donc c'est vrai que dans une période comme celle-là - et puis on entend aussi parler de contraintes budgétaires, de déficit, on peut se dire : "Est-ce qu'il y a encore de la place pour des grands projets ?". Et en même temps, j'aurais tendance à dire que c'est d'autant plus important quand on est amené à faire face à un quotidien complexe, difficile, de contribuer aussi à l'avenir d'un territoire avec des projets qui s'inscrivent dans l'histoire, dans la tradition, dans les métiers du territoire et qui contribuent à construire cet avenir. Ce projet est aussi porté par l'Union européenne, par le Conseil régional et bien sûr par l'État et l'Agence du financement des transports qui nous ont donné les moyens de réaliser les études qui nous permettent de présenter aujourd'hui ce projet. On est effectivement fier de d'engager avec vous ce soir cette étape de concertation qui est une étape évidemment importante dans la vie de tout projet. Je n'en dirai pas davantage sur le projet lui-même parce qu'il vous sera présenté en détail. Je crois qu'avant qu'on rentre dans cet exposé, ce sont nos garants qui vont prendre la parole. Mais je rends donc la main à notre animateur de séance.

M. Simon MAZAJCZYK

Je vous remercie, merci beaucoup. Avant de donner la parole à Madame Royal et Monsieur Favre-Gilly, que je salue à mon tour, nous allons regarder pour introduire cette réunion une courte vidéo qui permet de présenter l'opération de façon rapide. Et puis on rentrera derrière dans le détail de chacune des étapes et de chacun des sujets. On répondra aussi aux questions que vous vous posez. Mais on va commencer par lancer une vidéo sur le sujet qu'on vous laisse regarder.

[\[Projection de la vidéo\]](#)

M. Simon MAZAJCZYK

Voilà qui donne le cadre et le sujet duquel on va parler ce soir. Un retour sur les objectifs de cette réunion de lancement. On a eu l'introduction et le film, on va avoir 3 séquences dans cette réunion : d'abord on va présenter – et je donnerai la parole à la garante et au garant de la concertation - le principe de cette concertation et les différents rendez-vous qui vont se dérouler, vous pourrez réagir là-dessus. On vous présentera ensuite le projet de doublement de l'écluse et vous pourrez à nouveau réagir, et puis l'insertion du projet sur le territoire. On fera un focus sur ce sur ce sujet-là et à nouveau on pourra vous répondre à certaines de vos questions, sachant que cette réunion est une réunion de lancement, je le disais, et qu'on aura des ateliers, des réunions thématiques, des ateliers qui permettront d'approfondir aussi un certain nombre de questions. On va essayer d'apporter un maximum de réponses ce soir. L'objectif sera de pouvoir aussi approfondir tout ça dans au cours des 6 semaines qui nous séparent de la clôture de cette concertation qui se terminera à la mi-novembre. Vous donner aussi un cadre d'écoute : ça a été rappelé brièvement, mais on est dans une réunion de concertation et l'objectif c'est qu'on puisse s'écouter, qu'on respecte les interventions de chacune des personnes présentes ici, qu'on puisse aussi écouter les points de vue argumentés, que vous nous partagez vos arguments et qu'on puisse les compiler. On veillera aussi à ce que côté maîtrise d'ouvrage, on vous présente des choses les plus abordables possibles en évitant de présenter des éléments trop techniques et de vous les expliquer le plus clairement possible. On va vous demander aussi - on est nombreux et c'est une bonne

nouvelle, on est ensemble jusqu'à 20 h - que nous puissions dans les présentations et que vous puissiez dans vos réactions aussi maîtriser le temps de parole afin qu'on puisse prendre un maximum de réactions. Et puis on va vous demander - la réunion est enregistrée pour pouvoir en dresser un verbatim précis de toutes les questions qui seront posées - si vous pouvez, quand vous prenez la parole, vous présenter, nous dire d'où vous parlez, si vous êtes un riverain, une association, un élu, ça nous permettra de aussi d'essayer de répondre le plus précisément possible. Et puis, au cas où vous n'auriez pas pu poser votre question au cours de la réunion - alors il y en a déjà certains qui nous ont fait remonter des sujets sur les petites fiches que vous avez sur vos tables, n'hésitez pas aussi, on vous invite à les verser sur la plateforme de la concertation. On vous rappellera tous les liens en fin de réunion pour que VNF s'engage à pouvoir répondre sur cette plateforme aux questions qui seront posées durant cette phase de concertation. Je précise également en une seconde que nous avons un photographe dans la salle qui documente la concertation et qui permettra aussi de nourrir le bilan de la concertation. Si des personnes ne souhaitent pas du tout apparaître sur les photos, si vous pouvez juste vous faire un signe de la main. Ça va pour tout le monde ? OK merci.

On passe au temps de la concertation préalable qui est le premier temps. Peut-être Voies navigables de France, vous ne vous êtes pas présentés : M. Manuel PHILIPPE, vous êtes le chef de l'unité opérationnelle de Lille à la direction de la maîtrise d'ouvrage et Mme Sophie LEGRAND, vous êtes la directrice du projet. Je vous donne la parole d'abord pour nous dire comment VNF a décidé de s'engager cette démarche de concertation préalable.

M. Manuel PHILIPPE, Chef de l'unité opérationnelle de Lille, VNF

Tout à fait. Merci, Bonsoir à toutes et à tous et merci de votre présence ce soir. C'est important pour nous effectivement. Je commencerai par être concis pour respecter les consignes qui viennent d'être demandées. Simplement pour redire, ça a été dit à plusieurs reprises dans les mots d'introduction, que c'est un projet dans lequel on s'engage aujourd'hui, dont les études ont déjà débuté depuis quelques temps, mais qui arrivent à un degré suffisant pour qu'on puisse avoir un vrai échange, une vraie discussion avec de la matière. C'est dans ce contexte-là que VNF a souhaité, dans une démarche volontaire, engager la concertation préalable, qui débute aujourd'hui, qui va connaître un temps fort pendant 6 semaines du 14 octobre jusqu'au 24 novembre, et qui donc connaîtra plusieurs temps forts pendant ces quelques semaines. C'est ensuite un dialogue qu'on s'attachera à maintenir de façon peut-être un peu moins intense, mais tout aussi continu pendant les mois qui suivront. Le projet dans son ampleur est majeur, il est très structurant pour le territoire, très structurant pour son développement économique et pour le développement du fluvial. Ce sont tous ces aspects qu'on aura l'occasion d'initier ce soir, mais surtout de poursuivre à travers les temps forts des prochaines semaines. Et dans ce cadre-là, on a souhaité, pour donner toute sa dimension à la concertation, solliciter auprès de la Commission nationale du débat public la désignation de 2 garants, d'un garant et d'une garante, à qui je vais tout de suite passer la parole pour présenter le cadre de votre intervention.

Mme. Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation préalable

Vous entendez parler de concertation volontaire, c'est effectivement l'information et telle que l'a défini Madame la Sous-préfète, qui est obligatoire. La concertation avec garant n'était pas obligatoire puisque c'est à partir de 230 millions d'euros - on n'est pas très loin - qu'il y a une obligation d'information et qu'il y a une obligation de demander une désignation, et si ce n'est pas fait, un droit d'initiative existe. Donc on est en-dessous des seuils, on n'est pas non plus énormément en-dessous des seuils. Après l'autre seuil, c'est 40 km, c'est 400 millions d'euros et donc là c'est d'autres mesures.

Nous sommes 2 garants. Nous avons été désignés à partir de cette demande de VNF, pour moi le 5 juin, pour mon collègue Alexis Favre-Gilly le 4 septembre et tous les deux nous sommes à votre disposition, c'est pour ça que nos mails apparaissent. Non pas pour répondre aux questions techniques, parce que ça on n'en sait pas beaucoup plus que vous, mais pour la concertation et pour tout ce qui pourrait vous paraître insuffisant ou toutes les suggestions, les besoins que vous constaterez par rapport à cette concertation.

Qu'est-ce que la Commission nationale du débat public ? Sur certains territoires on nous connaît beaucoup, sur celui-ci on n'est pas là très souvent. C'est une autorité indépendante qui a été créée il y a bien longtemps. - ça commence à être une vieille dame, puisque ça va vous dire quelque chose, elle a été créée par les lois Barnier en 1995. Nous sommes bien complètement indépendants, à la fois des services de l'État, à la fois de la commune et à la fois du maître d'ouvrage. Notre rôle, il est très simple : c'est de vous permettre - ce que dit bien la charte de l'environnement - d'accéder aux informations relatives à votre environnement, quel que soit votre statut, quel que soit votre âge. Il n'y a pas même de notion de nationalité - c'est bien toute personne dit la loi – qui peut participer à l'élaboration de la décision publique. C'est ça qui est un peu particulier, qui est un gros atout de notre législation française. Donc ça veut dire aussi la possibilité d'interroger l'opportunité d'un projet, ça va plus loin, on peut apporter des suggestions et on participe effectivement.

Donc ce droit il sert à quoi ? Déjà, savoir pourquoi ce projet. C'est bien d'en débattre très en amont, on n'est pas dans une enquête publique, on n'a pas des mètres cubes de dossiers à étudier, on est en amont, ça nous permet donc de débattre des conditions, si elles sont réunies, sur le « comment », les caractéristiques, et à quelles conditions est fait ce projet, et puis aussi d'assurer un suivi dans le temps de cette concertation. Alors là on est donc sur du volontaire donc on vous accompagnera dans un premier temps mais notre rôle c'est aussi de veiller à ce que qu'il y ait bien ce suivi puisque vous verrez tout à l'heure on va rendre un bilan et on sera vigilants. Donc ce petit schéma vous explique bien : on est vraiment ici dans la première partie, sur une concertation préalable, et donc on est bien sur le moment où on peut questionner le projet, les alternatives. Alors c'est vrai que VNF a déjà beaucoup avancé, vous présentera rapidement ces alternatives. On se dit que les techniciens et les gens de VNF ont fait tout un travail. Il y a eu toute une série d'études, mais parfois, il y a des petites choses qu'on n'a pas vues et la pratique locale, c'est ça aussi, quand on parle d'interroger des alternatives, c'est obligatoire. Ensuite, quand notre concertation sera terminée, on va arrêter de se voir dans 6 semaines mais on va rendre un bilan. VNF va continuer ce projet et va être dans une phase d'élaboration, qui peut durer quelques mois sur certains projets, sur certains autres on a des concertations continues qui peuvent durer 2 ans parce qu'effectivement il faut que le projet se mature. Je ne sais pas quelle sera la durée pour une infrastructure comme cette écluse. Et puis un moment ils seront prêts, ils auront tous leurs dossiers complets et ils vont faire leur demande. Et là vous vous retrouverez à nouveau, avec cette fois-là un commissaire enquêteur sur une enquête publique et le commissaire enquêteur rendra un avis. Mais ce n'est plus du tout la même chose. Ici, on est vraiment dans une période de dialogue. C'est pour ça d'ailleurs que tout à l'heure on vous a mis les règles de participation.

Nos principes : je vous ai déjà bien parlé de l'indépendance, on est neutre. Une fois qu'on accepte d'être garant sur un projet, on n'a pas d'avis personnel. On est des citoyens comme vous, mais on n'a pas d'avis sur ce projet dans notre rôle de garant. La CNDP n'a jamais d'avis sur un projet. La transparence : c'est tout le travail qu'on va faire pour que vous ayez le maximum d'informations : c'est des choses que nous avons faites, avec Madame Legrand déjà depuis quelques mois, pour arriver à ce que le dossier soit le plus complet, le plus compréhensible. Mais il reste encore énormément et donc à chacune de vos questions on va veiller à ce que vous ayez une réponse, et puis que les uns et les autres vous argumentiez.

Ce n'est pas "j'aime/je n'aime pas", il n'y a jamais de smiley ou de choses comme ça dans une concertation, parce qu'il faut argumenter. L'égalité de traitement. : chacun, une fois les mots introductifs terminés, on a tous le même statut ici, on est là pour vous et votre parole a autant de valeur que les vôtres ici sur la tribune. Et puis l'inclusion : alors effectivement là ce soir, bon, on est tous pas très jeunes, il manque une présence d'enfants, de différents... [un enfant fait signe] Ah merci ! Au moins il y a un représentant. Mais c'est vrai qu'on essaie d'aller au plus près de tous les habitants, ceux qui ne peuvent pas être là parce que les mères ou les pères de famille qui rentrent du boulot et qui ont les gosses à nourrir... Donc c'est pour ça qu'on va sur d'autres manifestations et sur d'autres temps de rencontres.

Concertation préalable et après ? Parce que tout ça c'est bien joli, ils nous disent tout ça, ils nous font un beau discours, mais ça va servir à quoi ? ça va servir à ce qu'effectivement Alexis et moi - vous avez entendu tout à l'heure on a parlé de verbatim de cette réunion, tout ce que vous avez dit on va le passer à la moulinette et toutes les questions que vous aurez posées, on estimera si vous avez eu des réponses suffisantes. Le maître d'ouvrage a le droit aujourd'hui de ne pas tout savoir, puisqu'on est bien en amont d'un projet. Mais il a l'obligation de vous répondre et au moins de dire "*on ne sait pas et on vous répondra à tel moment*". Donc ça, c'est notre boulot.

On va donc rendre ce bilan et puis à ce moment-là, VNF dira "*effectivement, OK, ça et ça, on n'y avait pas pensé, on en prend compte*" ou "*on n'en prend pas compte*" : ce sont les enseignements de la concertation. On est dans une concertation volontaire, il n'y aura donc pas la réunion de la Commission nationale pour rendre un avis, mais tous les deux, avec la Commission nationale, nous rendrons un avis et nous et tout ce que nous publions, tout ce que nous écrivons est public. Nos lettres de mission, vous les trouvez, nos bilans seront publiés à la fois sur le site de VNF - il n'est pas très pratique à trouver, je suis d'accord - mais aussi sur le site de la concertation de la CNDP. Vous tapez cndp.fr et vous tapez "Fontinettes" et vous trouverez. Et puis il faut dire que, à la fin, le projet se poursuivra ou ne se poursuivra pas, c'est la décision de VNF, mais que 60% des projets qui passent dans une concertation sous l'égide la CNDP ou garantis par la CNDP, sont modifiés. Je n'ai pas dit qu'ils étaient arrêtés, parce que c'est toujours le maître d'ouvrage qui décide d'arrêter un projet et ce n'est pas de la concertation, en général ce sont des problèmes économiques ou techniques, dont il a pris conscience pendant la concertation qui font que certains projets arrêtent. Mais beaucoup de projets sont modifiés.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci Madame Royal pour cette explication du rôle de la CNDP. Vous avez rappelé aussi les objectifs de la concertation, peut-être avant de donner une première fois la parole rapidement au public s'il y a des questions sur la concertation, est-ce qu'on peut rappeler, sans donner tous les rendez-vous, les grands rendez-vous qu'on va qu'on va tenir dans les semaines qui viennent ?

Mme Sophie LEGRAND

Mme Sophie LEGRAND, directrice de projet pour VNF sur le doublement de l'écluse des Fontinettes Comme ça a déjà été dit, il y aura différents types de rendez-vous. Il y a des rendez-vous, un peu comme ce qu'on fait aujourd'hui, des réunions publiques où on va présenter le projet aujourd'hui, une réunion thématique plutôt axées sur l'histoire de la voie d'eau, jeudi soir mais à Saint-Omer cette fois, des ateliers aussi : pour ces ateliers pensez bien aux inscriptions parce que si vous êtes pas inscrit et que vous arrivez et qu'il y a de la place, vous pouvez toujours participer mais c'est toujours mieux d'être inscrit, comme ça on

est sûr d'avoir sa place pour participer à ces ateliers. Et il y aura une réunion de restitution à l'issue de cette concertation qui sera donc le 21 novembre. On a aussi des actions de proximité pour justement toucher d'autres publics, parce que toutes ces réunions-là sont plutôt en fin de journée et donc il y a effectivement une partie de la population qui ne peut pas y participer. Donc on a essayé de faire des visites aussi sur le site pour présenter le site actuel et montrer où se placera l'écluse, faire le tour et un petit peu pouvoir répondre aux questions sur le terrain. On a des présences, tout à l'heure on était au salon en face « Entreprises et territoires », dans 10 jours on est à la foire commerciale, et puis on a des permanences et des présences sur les marchés. Et pour finir, on a tous les outils en ligne. Vous avez accès un QR code pour accéder à la plateforme. Il y a un webinaire qui aura qui aura lieu en novembre et vous pouvez toujours nous contacter par mail, soit les e-mails VNF, soit les e-mails des garants. Pour les questions donc sur le projet, plutôt l'e-mail VNF bien sûr, et sur les sujets de concertation, plutôt les e-mails des garants.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci beaucoup. On peut faire une première respiration parce que finalement on vous a quand même dit et présenté beaucoup de choses déjà sur le cadre de cette concertation. Est-ce que dans la salle, sur le sujet concertation, il y a des questions, des points qu'on peut préciser, des remarques ? On peut prendre des premières réactions sur ce sujet-là avant de vous présenter le projet.

[Pas de réaction]

La démarche est claire, pour chacune et chacun, vous voyez comment participer, donner votre avis ? Vous pouvez le faire tout au long de la soirée. Alors on avance sur le projet.

M. Manuel PHILIPPE

Ce qu'on va voir là de façon relativement rapide, c'est surtout une illustration de ce qui vous a été dit en introduction sur le contexte dans lequel s'inscrit ce projet de doublement de l'écluse des Fontinettes : pourquoi on va le réaliser, pourquoi on travaille sur les études permettant de l'envisager, dans quel contexte également il s'inscrit. Et ça, c'est intéressant quand même de le voir de façon visuelle puisque on va surtout voir des cartes et des photos illustrant la position de l'ouvrage au sein du réseau Seine-Escaut. Le réseau Seine-Escaut, c'est en fait un vaste corridor qui a pour ambition de relier au sud, le bassin de la Seine et la région parisienne, donc le port du Havre, le bassin parisien, et au Nord les ports, les grands ports de la façade maritime mer du Nord et l'ensemble de l'Eurorégion si on peut le dire formée par les Hauts-de-France, la région wallonne et la région flamande. Ce qui ce qu'il faut quelque part bien identifier, c'est qu'ici à Arques on est dans un maillon essentiel, vraiment essentiel, de ce vaste réseau. Alors aujourd'hui, vous allez me dire le maillon du milieu, là aujourd'hui il n'est pas tout à fait constitué. Vous en avez sans doute entendu parler : il s'agit du canal Seine Nord Europe dont les travaux ont débuté et qui vont encore prendre plusieurs années. Alors pourquoi c'est important de faire partie de ce réseau Seine-Escaut ? Parce que le canal Seine Nord, c'était effectivement un maillon qui est aujourd'hui manquant et qui va être réalisé, reliant le bassin de la Seine et le bassin parisien au bassin mer du Nord et Nord-Pas-de-Calais, Belgique au sens large. Mais même sans attendre la constitution de ce maillon-là, faire partie de ce réseau Seine-Escaut, ça nous offre l'opportunité de travailler depuis déjà de nombreuses années à la montée en qualité, en sécurité, en modernité, en robustesse, de tout le réseau fluvial, qui constitue le réseau violet, là sur la région Hauts-de-France, entre le futur Canal Seine Nord, reliant Paris et la Belgique, et le grand port maritime de Dunkerque et le port d'Anvers au Nord.

Au sein de ce réseau-là, l'écluse des Fontinettes a un statut particulier : elle a été mise en service en 1967, à une époque où effectivement, on construit l'ensemble des 16 sites éclusiers

qui constituent aujourd'hui le réseau fluvial à grand gabarit traversant le Nord et le Pas-de-Calais. Elle a une dimension qui est relativement standard en longueur puisqu'elle a une longueur utile de 144 mètres. Elle permet de passer des convois de 135 mètres. Aujourd'hui, ce sont les convois qui sont les plus grands et qui permettent l'export du plus important de marchandises sur notre réseau. Par contre, si elle a bien une particularité, c'est sa hauteur de chute. Ici, ça a été dit dans la vidéo, vous l'avez entendu, c'est l'écluse qui permet de franchir la plus grande hauteur entre dans un sens, l'amont ici et l'aval, ou inversement entre l'aval et l'amont, avec une durée de 25 minutes aujourd'hui. Vous avez là les principaux chiffres qui la caractérisent. Ce qui en fait sa dimension exceptionnelle, c'est bien sa hauteur de chute. Alors au sein, si on zoome un petit peu, sur la partie nord du réseau Seine-Escaut, on est bien sur l'axe fluvial qui finalement relie le grand port maritime de Dunkerque au réseau Seine-Escaut et inversement du réseau Seine-Escaut au grand port maritime de Dunkerque. Les deux s'alimentent et le fait le fait d'être situé sur cet axe-là, c'est ce qui fait que la région audomaroise mais aussi la région béthunoise et le dunkerquois constituent ce qu'on appelle l'hinterland du Grand port maritime de Dunkerque. C'est ce qui crée aussi des opportunités économiques pour les entreprises qui sont situées au bord de la voie d'eau, pour les entreprises qui travaillent sur le fluvial. C'est tout ce qui permet d'irriguer ce territoire là et de lui apporter aussi une valeur ajoutée dans sa connexion à ce grand réseau fluvial. On se situe bien ici, à un emplacement stratégique de ce réseau. Si on zoome sur l'écluse des Fontinettes, aujourd'hui, sa hauteur de chute, c'est ce qui en fait un ouvrage très structurant sur le territoire. C'est aussi ce qui en fait sa fragilité, c'est à dire que c'est un ouvrage qui, on l'a dit, a été mis en service en 1967, qui a vécu quelques décennies, avec des pressions et des sollicitations importantes. Aujourd'hui, il présente plusieurs types de désordres. Sans rentrer trop dans le détail technique, vous l'avez vu dans la vidéo, mais ça va un peu vite donc on le redétaille là un peu plus en longueur, on a plusieurs types de phénomènes qui se passent. On a d'abord un gonflement du béton ici, ce qui fait que l'ouvrage travaille, on a au niveau de la poutre masque, qui est en fait l'ouvrage qui se situe au-dessus de la porte aval, en tant que riverain, promeneur, vous avez sans doute eu l'occasion de vous approcher à ce niveau-là, c'est quand même effectivement un ouvrage assez impressionnant. On a par ailleurs des circulations d'eau qui se produisent dans le terre-plein, ici en rive gauche, ce qui fait qu'à certains endroits, on le sait, il y a des trous, "fontis" ici le terme là c'est un trou en fait qui se produit dans le sol et qui provoque des désordres dans l'ouvrage. Et on a surtout un phénomène de basculement et donc de déplacement et de fissuration, qui est illustré ici, de la tête aval. Si on devait l'illustrer ou le résumer, on a un ouvrage qui est en situation de basculer vers l'avant très lentement, mais de façon perspective et mesurable. On a des capteurs qui documentent ça, qui le tracent, qui permettent de vérifier ça et de confirmer qu'on a un mouvement qui est lent et donc qui fait que, en clair, on n'a pas un ouvrage qui va s'effondrer du jour au lendemain. Par contre, on a un ouvrage qui lentement mais sûrement est en train de basculer vers l'avant. Alors à un moment donné il va se bloquer donc il ne va pas s'effondrer. Mais il va arriver à un tel niveau de déplacement et de bascule, un peu à l'image de la tour de Pise, qu'on ne sera plus en capacité de manœuvrer la porte aval qui est ici derrière le terme "gonflement". Ça veut dire qu'on sera obligé de la laisser en situation ouverte. En clair, on ne sera plus capables de passer des bateaux de la taille qui est ciblée pour ce réseau fluvial Seine-Escaut. On sera obligé de travailler avec une autre porte qui est intermédiaire ici, ce qui va conduire à limiter considérablement non seulement la taille des bateaux qui passent dans l'écluse, mais également la taille des bateaux qui vont passer sur l'ensemble de cet axe. Ce que j'ai loupé dans la diapo précédente, c'est qu'on a des solutions techniques qui commencent à être envisagées pour résorber ce phénomène de basculement, pour au moins le stopper. Mais ces solutions impliquent toutes une durée d'interruption très importante de la navigation. On parle d'un ordre de grandeur d'un an d'interruption. Sur cet axe fluvial, vous le voyez, l'écluse des Fontinettes, c'est un point de passage obligé. Ça veut dire que si on arrête la navigation un an

sur cet axe-là, les entreprises qui travaillent dessus, les chargeurs, les entreprises qui ont recours au fluvial pour transporter leur marchandise, elles vont se tourner vers d'autres modes. On n'est pas sûr du tout de les récupérer à la fin de l'année, elles seront passées à autre chose et on mettra beaucoup de temps à récupérer, on va dire les clients aujourd'hui du transport fluvial. Pour permettre le maintien du trafic pendant ces travaux de régénération, on a, vous le voyez, on n'a pas d'alternative. Mince, je suis passé un peu trop vite, mais c'est ce que je viens de vous expliquer, et c'est la raison pour laquelle on envisage le doublement pour permettre, vous allez le voir, un phasage de ces travaux de régénération. Dans les différents sujets qui gravitent autour du site de l'écluse de Fontinettes aujourd'hui, on est principalement là aujourd'hui pour parler du projet de doublement qui est donc la meilleure solution qu'on ait trouvée pour permettre le maintien et la pérennité du transport fluvial sur cet axe entre, disons, entre Béthune et Dunkerque. On a également le projet de régénération de la tête aval de l'écluse existante. C'est ce que je vous disais à l'instant. Ce sont les travaux qui permettraient de résorber, en tout cas de stopper la dégradation et le déplacement de l'écluse actuelle. Et puis on a des sujets, voilà un peu, on va dire, un peu périphériques, en tout cas de moindre ampleur. Un sujet sur le suivi des désordres sur le génie civil de l'écluse et sur le terre-plein, ce sont les trous et les circulations d'eau dont on parlait tout à l'heure, et un sujet sur la gestion hydraulique et la gestion de la ligne d'eau. Là, il s'agit de faire en sorte, vous l'avez vu tout à l'heure, le chiffre de 25 000 m³ qui transitent à chaque à chaque fois qu'on passe des bateaux dans un sens ou dans l'autre. On a un enjeu très fort, en particulier dans un contexte de changement climatique, de raréfaction de la ressource en eau dans les périodes de sécheresse, à faire en sorte que l'eau qui passe dans un sens en soit capable le plus possible de la faire remonter dans l'autre sens pour préserver nos réserves en eau.

Vous l'avez vu dans la vidéo, même si ça passe un petit peu vite : le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes s'inscrit dans un environnement qui est riche, qui dispose de plusieurs éléments de patrimoine, de patrimoine en particulier industriel, en particulier fluvial, puisqu'on a l'ascenseur à bateaux qui se situe ici. Finalement, on pourrait avoir la métaphore selon laquelle on est juste en train de continuer l'histoire du développement du transport fluvial, du développement et de l'accompagnement des techniques et des technologies qui évoluent. On avait il y a quelques décennies l'ascenseur à bateaux. On a aujourd'hui l'écluse des Fontinettes dans sa forme actuelle, et on travaille effectivement dans cette zone de projet au doublement dans les contraintes ou dans en tout cas dans les composantes avec lesquelles on travaille et qui sont des données d'entrée. On s'attache à préserver absolument le projet de requalification du centre-ville d'Arques, à ne pas impacter le pont ferroviaire. On s'attache également à préserver les éléments de patrimoine historique, environnemental qui existent à proximité. Et puis voilà plus sur la rive droite, on a le projet d'Eurovéloroute n°5 avec lequel on s'attache à bien s'articuler pour que les 2 projets forment une solution d'aménagement du territoire qui soit durable, et l'ensemble des composantes associées au port d'Arques. Je passe la parole à Sophie.

M. Simon MAZAJCZYK

Alors effectivement on a parlé du « pourquoi » et du contexte dans lequel on s'inscrit. Maintenant, Mme Sophie LEGRAND, je vous laisse nous donner un peu de contenu sur le « comment ». Concrètement, qu'est ce qui va se passer sur ce projet de doublement de l'écluse des Fontinettes ?

Mme Sophie LEGRAND

En complément de ce qu'on a dit déjà, on a vu l'objectif en lien avec l'état de l'écluse actuelle, les besoins d'intervenir sur l'écluse actuelle, et il y a des exigences qu'on s'est imposés pour définir le contenu du projet qu'on doit atteindre, et c'est d'ailleurs pour atteindre ces objectifs

qu'on a trouvé la solution d'implantation telle qu'elle va vous être présentée. Dans ces exigences, on avait aussi l'exigence d'accompagner le développement du trafic. Parce que, comme ce qu'on disait juste avant, on a aujourd'hui un trafic une écluse dans un état assez ancien. Mais demain, on a le Seine Nord qui va ouvrir, on a des trafics qui vont doubler puis tripler et il faut que l'on soit en capacité d'accompagner ce développement du trafic, qui, sinon, serait atteint à l'horizon 2050, voire 2060. Il y a un facteur important qui joue aussi sur l'accompagnement du trafic, c'est que comme on l'a dit tout à l'heure, 25 minutes pour passer l'écluse alors qu'une écluse, classiquement, c'est plutôt une quinzaine de minutes, ça fait que quand on fait des projections de trafic, à l'arrivée devant l'écluse, les bateaux, dans 10 ans, 20 ans, vont attendre 2, 3, 4 heures pour pouvoir passer l'écluse, et ça ce n'est pas satisfaisant. Si on veut que le trafic continue à augmenter sur l'axe, il faut répondre à ce besoin de ne pas faire perdre trop de temps aux transporteurs. Il y a des sujets aussi de durabilité du site, c'est à dire que l'écluse actuelle, sur ces conditions d'exploitation et de maintenance – à l'époque, quand on concevait les écluses, on n'avait pas forcément anticipé qu'au bout de 40 ans, il fallait changer la porte, qu'il fallait aller amener des grues. Donc les accès aujourd'hui pour les engins de chantier à l'écluse actuelle ne sont pas optimaux. L'idée, c'est de construire une écluse qui pourra être aussi maintenue, exploitée dans des bonnes conditions, qu'elle soit mise en sécurité aussi, parce qu'un ouvrage de cette dimension là avec des chutes de 13 mètres, on imagine bien qu'il ne faut pas que n'importe qui puisse arriver sur le site et faire n'importe quoi. On a aussi un sujet sur l'allongeabilité de l'ouvrage parce qu'en lien avec l'accompagnement du développement du trafic, aujourd'hui, on fait des projections qui sont peut-être ambitieuses ou pas, on ne sait pas. Et donc si demain on a besoin de faire mieux encore qu'une écluse à 145 mètres, ce qu'on propose aujourd'hui, on a souhaité que l'implantation soit compatible avec un allongement ultérieur, c'est à dire qu'aujourd'hui, il y a des systèmes d'anticipation qu'on fait dans l'ouvrage qui vont nous permettre demain, peut-être en 2070, 2080, de rallonger l'écluse pour faire passer des plus gros bateaux, ou alors faire passer en même temps 2 bateaux dans le sas au lieu de faire passer un gros bateau. Donc ça, c'est une des exigences qu'on s'impose. Et aussi, il y a les sujets d'accompagnement au changement climatique, pour rendre le site plus résilient et plus efficace. Suite aux épisodes extrêmes, que ce soit les crues ou les étiages, il faut que l'ouvrage soit en capacité de répondre aux besoins avec des bassins d'épargne qui sont mis en œuvre sur l'écluse, qu'on reverra après sur des aspects visuels. On a des bassins d'épargne qui sont aménagés sur l'écluse et on a, comme ce qu'on a sur l'écluse actuelle, une conduite dite "by-pass", qui permet de gérer les flux d'eau quand c'est nécessaire. Donc là on a une vue en 3D, on voit l'écluse actuelle ici, et donc la nouvelle écluse, elle va être implantée en rive droite, en léger désaxé par rapport à l'écluse actuelle. C'est une écluse dans laquelle on a la même dimension de sas, donc 145 mètres, mais qui à terme pourra être allongée par l'aval. Donc ici on pourra rallonger de 50 mètres, pardon pour arriver à 195 mètres. Tout ça avec un objectif, que les bateaux puissent rentrer et sortir dans l'écluse, sans risque et en toute sécurité. Cette écluse, et c'est quelque chose qui est relativement innovant pour VNF, c'est qu'elle va être donc aménagée avec des bassins d'épargne, c'est à dire qu'il y aura des zones de stockage de part et d'autre de l'écluse, qui vont permettre de stocker 2/3 des volumes d'eau qui au lieu de passer de l'amont vers l'aval quand un bateau passe dans l'écluse seront stockés et pourront être réutilisés quand le bateau suivant viendra. C'est ce qu'on appelle des bassins épargnes et la spécificité - on reverra d'autres schémas après - c'est qu'ils sont intégrés au génie civil. Pourquoi ? C'est pour que ça prenne moins de place et optimiser l'espace et les impacts paysagers et fonciers. L'autre ouvrage est aménagé de la même manière de ce qui est existant. Donc là, c'est un petit schéma qu'on a repris, de l'écluse actuelle. L'écluse actuelle, avec sa porte avant sa porte avale aujourd'hui, est équipée de ce qu'on appelle un "by-pass". Pour faire transiter l'eau de l'amont à l'aval, on n'a pas d'autre outil que d'ouvrir ou fermer les portes, et parfois pour des raisons X ou Y, pour améliorer l'alimentation en eau à l'aval ou pour le soutien à l'étiage à

l'aval, on peut faire transiter de l'eau pour alimenter l'aval par le biais de ce by-pass. Donc ça c'est la situation aujourd'hui, donc demain l'écluse doublée : on retrouve ici les bassins d'épargne qui sont aménagés dans le génie civil et au même titre que dans l'écluse actuelle, il y aura ce système de bypass qui permettra si besoin est, de faire transiter un certain débit d'eau vers l'aval. En termes d'aménagement, ça vous l'avez vu aussi dans la vidéo, vous avez, alors il faut imaginer, que les bateaux vont arriver depuis l'amont ou depuis l'aval. Et s'il y a déjà un bateau dans l'écluse, il faut qu'en toute sécurité ils puissent se stationner. Et donc, il y a des garages d'écluses qui vont être aménagés, un à l'amont et un autre à l'aval, donc à l'aval de l'ascenseur à bateau, et l'autre il est à l'amont mais à l'aval, on va dire des quais d'Arques qui se situent par ici. Dans le cadre du projet, bien sûr là on parle de l'infrastructure de génie civil, mais cette infrastructure s'insère dans un site existant dans lequel il y a déjà du cheminement piéton, vélo et routier. L'idée, c'est de rétablir les cheminements minima tels qu'ils existent aujourd'hui, voire en les améliorant dans le cadre de du projet. Et ce qu'on voit ici, c'est la connexion, ça fera l'objet d'un échange plus long et plus détaillé jeudi, parce que il y a une réunion dédiée sur la partie histoire, patrimoine et sur le lien avec le site classé, parce que ici tout ça, c'est un site classé sur lequel on va venir retravailler les cheminements et les aménagements paysagers pour venir accompagner l'insertion de l'écluse dans ce contexte global, avec le pont rail et les circulations qui aujourd'hui sont possibles tout autour du site. Et on a aussi aujourd'hui, pour ceux qui connaissent bien le site, les accès à l'écluse se font par la rue Pierre et Marie Curie et on passe dans le site classé pour venir accéder à l'écluse. Ce sont des accès qui ne sont pas optimum. Demain, les accès se feront par le chemin de Théroutanne et par la zone d'activité plus au nord.

Pour rapidement pour faire le point sur le planning, ce qui vous a été présenté tout à l'heure, c'est qu'aujourd'hui nous sommes en étude d'avant-projet. Les avant-projets sont des études qui sont déjà suffisamment avancées pour que justement on puisse vous les présenter mais qui ne sont pas finalisées. L'objet de l'avant-projet c'est d'avoir quelque chose qui va ensuite en projet être affiné. On lance la concertation formalisée aujourd'hui. En fin d'année prochaine, il y aura une enquête publique parce que normalement, dans l'année qui s'écoulera, on tiendra compte des échanges et on tirera les conclusions de la concertation, on finalisera l'avant-projet, on commencera le projet et on pourra déposer un dossier pour faire une enquête publique dans un an. L'idée, c'est qu'un an après, on ait l'autorisation environnementale et la déclaration d'utilité publique pour pouvoir démarrer les travaux en 2027, à partir de 2027 et pour une mise en service au plus tard en 2033 de l'ouvrage parce que vous voyez qu'il y a 6 ans de travaux mais en réalité il y a 5 ans de travaux à peu près sur le site. Donc ça dépend à quel moment en 2027 on démarre les travaux.

Ce qu'il y a d'important aussi à comprendre, ça a été un petit peu expliqué dans la vidéo, mais peut être de manière pas suffisamment claire et c'est expliqué pour ceux pour qui ça irait trop vite dans le kakémono du milieu là-bas, ce qu'il y a d'important à comprendre, c'est qu'aujourd'hui, on ne peut pas intervenir pour faire les travaux sur l'écluse actuelle. Et c'est pour ça qu'on mène vraiment ce projet et qu'on souhaite qu'il soit mis en service en 2033, parce que c'est à peu près l'échéance où on se dit qu'il faut qu'on commence à intervenir sur l'écluse actuelle pour pas qu'on ait le désordre, qu'évoquait Manuel tout à l'heure, d'une porte qui se bloquerait. Donc aujourd'hui on est ici, on a l'écluse actuelle en service avec les désordres qu'on connaît. Demain, pendant 5 ans, on va faire nos travaux avec les installations de chantier, etc. Celle-ci va continuer à fonctionner normalement. Une fois que là la nouvelle écluse sera en service, on pourra intervenir sur l'ancienne écluse pendant une durée d'un an, sans couper la navigation. C'est bien l'objectif du projet. Avec un trafic qui va tranquillement augmenter, parce que 2033 on aura déjà le canal Seine Nord. Donc sur cette période-là on aura déjà des trafics qui vont augmenter, qui auront doublé à peu près par rapport à aujourd'hui. Si vous regardez 2023 2,7 millions de tonnes par an et en 2040 5,8. Et ensuite,

une fois que les travaux sur l'écluse actuelle seront réalisés, on aura prolongé sa durée de vie d'une cinquantaine d'années. À partir de 2040, on aura 2 écluses en bon état de fonctionnement qui permettront d'écouler du trafic avec un objectif d'écoulement de trafic de 10 millions de tonnes par an en 2070.

Pour finir, ça a été dit aussi dans la vidéo, à ce stade d'avant-projet, le coût du projet est estimé autour de 200 millions d'euros hors taxe, ce qui reste à affiner avec une maîtrise des risques et des aléas qui doit permettre de converger pour qu'on ait un chiffrage qui soit plus précis dans un an ou dans deux ans. Ce qui a été déjà dit, c'est qu'on a aujourd'hui des financements qui sont déjà validés et pérennes de la Région dans le cadre des contrats de plan État-Région : le contrat de plan État-Région actuel 2023-2027, mais aussi dans le contrat de plan précédent 2015-2022. On était déjà financé sur les études, à l'époque c'était des études de faisabilité. Et aussi l'Union européenne par le MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe) qui finance aussi une grosse partie des études, et l'État qui finance via la dotation à Voies navigables de France.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci beaucoup pour cette présentation du projet. Il nous restera ensuite un focus plutôt sur les enjeux environnementaux dans notre 3e temps. On va maintenant prendre un moment pour vous écouter, prendre vos questions. Il n'y a pas de question bête, il n'y a pas de questions illégitimes. L'objectif est de vous donner la parole pour que vous puissiez faire part de vos questions. On vous amène un micro, je vous demanderai juste si vous voulez bien – il y a Monsieur devant s'il vous plaît qui veut intervenir - si vous voulez bien simplement vous présenter en prenant la parole pour nous faciliter le compte rendu. On vous écoute.

M. Havez ADEODAT

Bonjour Monsieur, bonjour à tous, je m'appelle Havez Adeodat ancien transporteur fluvial à la retraite. Donc dans le projet, dans les contraintes, est ce qu'il y a des expropriations de prévues pour les riverains ?

M. Simon MAZAJCZYK

OK je note la question, on la prend juste après, est ce qu'il y a d'autres questions, interventions ? On peut en prendre 2 ou 3 à la fois et on répond ensuite dans la foulée. Il y a Monsieur juste derrière, on vous donne un micro, je vous laisse vous présenter aussi Monsieur, bonsoir.

M. Alain BONNET

Alain Bonnet, je suis plaisancier, basé dans la halte fluviale d'Aire-sur-la-Lys. Est-ce qu'il y aura des équipements prévus pour les plaisanciers, notamment pour l'attente à l'entrée et à la sortie de l'écluse ? Vous avez parlé de garage à bateaux, mais certains d'entre nous ont des très petits bateaux. Est ce qu'ils ne risquent pas d'être coincés entre deux 3000 tonnes ou quelque chose comme ça ?

M. Simon MAZAJCZYK

Merci, oui je vous redonnerai la parole après sans problème on va vous répondre il y a Monsieur devant qui veut prendre la parole et puis ensuite on répond à ces trois interventions.

M. Bruno FARDOUX

Bonsoir, Bruno Fardoux, riverain de la digue du Smetz, tout ça c'est très très bien, ça a l'air tellement vertueux que c'est sensationnel, mais je n'ai pas entendu un mot sur les gens qui

habitent là devant. Le chemin de la digue du Smetz, il faudrait venir le voir. Il fait plus de 300 mètres. Je pensais franchement que premièrement, pour ne pas embêter géologiquement Fontinettes 1, c'est à dire l'ancienne écluse des Fontinettes, qu'on aurait pu reculer Fontinettes 2 afin justement de ne pas aller creuser un canal qui va devoir redescendre dans le canal de Neufossé entre la droite de Fontinettes 1 et l'ascenseur à bateaux sous le pont ferroviaire. Donc je me pose la question de savoir si vraiment il y n'a pas moyen de faire autrement même avec vos bassins, compte tenu qu'il y a au moins 2 personnes qui ont accepté – et ce sont les plus retirées dans le fond – de partir, ou tout au moins d'accepter cette éventualité.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci Monsieur. Alors on va répondre à ces à ces 3 points là, je ne sais pas qui veut répondre. Je partagerai aussi les questions qu'on va remonter au fur à mesure. Il y a le sujet des plaisanciers, il y a le sujet des riverains, des questions des expropriations et dans la question de Monsieur, en plus des riverains, il y a le sujet de « *est-ce qu'il y avait pas d'autres emplacements possibles qui permettaient de réduire davantage les impacts pour les riverains* » ?.

Mme Sophie LEGRAND

Je vais d'abord répondre à la question sur les plaisanciers. Aujourd'hui, l'aménagement du garage d'écluses n'est pas encore précisément défini, on sait où il se situe et bien sûr qu'il y aura à une des extrémités, généralement on aménage un linéaire pour les plaisanciers, donc ça je pense que ce n'est pas un sujet, il faut bien qu'on le note effectivement pour pas qu'on l'oublie, parce que parfois on est dans notre projet, on pense à nos 3000 tonnes et effectivement on peut en oublier les plaisanciers, mais c'est quelque chose qu'on fait classiquement.

M. Gilles RYCKEBUSCH

C'est évidemment mieux si les éléments d'usages, d'aménagement pour les plaisanciers, on les intègre le plus en amont possible. Mais de toute façon rassurez-vous, le travail sur la capacité des garages d'écluses pour le trafic de fret comme de plaisance c'est aussi quelque chose qu'on doit renforcer dans les prochaines années sur l'ensemble du réseau et je pense qu'on n'arrêtera jamais d'y travailler. Donc évidemment, là vous l'avez indiqué, ce sera consigné dans les documents de la concertation et on l'intégrera. Mais si jamais on n'y avait pas pensé ce soir, c'est de toute façon quelque chose - s'adapter aux différents usages, concilier en sécurité la plaisance et le fret - c'est de toute façon quelque chose qu'on doit être capable de faire en continu sur le réseau

M. Simon MAZAJCZYK

Madame Royal, vous voulez ajouter quelque chose ?

Mme. Anne-Marie ROYAL

Vous avez des groupes de travail avec les plaisanciers sur ce sujet, au niveau du réseau ou pas du tout ?

M. Gilles RYCKEBUSCH

À ce jour, on travaille territoire par territoire sur le développement de la plaisance, par contre on a effectivement 2 fois par an des commissions locales d'usagers avec les acteurs du fret, que ce soit les bateliers, que ce soit les chargeurs. Donc c'est vrai qu'on se dit à terme, le but c'est que la plaisance puisse continuer à se développer sur un certain nombre de territoires. On espère, même si on sait qu'il y a des sections qui sont plus hospitalières et d'autres plus dédiées au trafic commercial, qu'on pourrait effectivement à terme avoir aussi, si je puis dire,

aux côtés des usagers représentants du fret, des usagers qui puissent porter un petit peu les besoins de la plaisance sur l'ensemble du réseau. Mais c'est vrai que pour le moment, on travaille encore itinéraire par itinéraire.

M. Simon MAZAJCZYK

OK donc ça c'était pour la question sur la plaisance, est ce qu'on peut répondre sur le sujet des riverains ?

Mme Sophie LEGRAND

Sur le sujet des riverains, c'est la 3^e partie de la présentation, on replaçait les impacts sur le territoire. Alors aujourd'hui, il n'est pas question de parler d'expropriation, parce que on est dans une démarche de concertation, il n'y a pas de dossier d'autorisation qui est déposée. Aujourd'hui, on est dans des démarches de prise de contact avec les riverains. Vous faites partie des riverains qui ont déjà été rencontrés dans le cadre des contacts qu'on a pris au début de l'été ou à la fin du printemps. Bien sûr que ce projet, c'est un projet d'envergure. L'emplacement contraint qu'on vous a présenté fait qu'on essaye au maximum et je vous présenterai dans la 2^e partie un peu la démarche d'évitement, ou en tout cas la logique de ce qui a été étudié et pourquoi on en est arrivé à cette solution-là, et oui, dans ce projet qu'on vous présente, forcément il y a des impacts fonciers avec des habitations qui seront impactées. Mais à court terme, on est dans des démarches de prise de contact à l'amiable. Si des gens sont vendeurs des terrains qui sont impactés, on commence les démarches. Mais le but de VNF n'est absolument pas de mettre les gens dehors brutalement. C'est d'être dans cette démarche de concertation dès maintenant pour que le jour où on sera en déclaration d'utilité publique, on n'ait pas besoin de faire d'expropriation parce que les choses auront pu être déjà discutées et préparées à l'amont.

M. Gilles RYCKEBUSCH

Bien sûr Sophie, et c'est important de le rappeler. Si je rappelle un petit peu effectivement comment ça se passe sur les grands projets d'infrastructures, parce que c'est vrai que par exemple, il y a de moins en moins d'autoroutes ou de voies de contournement. Quand une voie est aménagée, il y a, il peut y avoir quelques dizaines d'habitations qui sont à proximité qui sont impactées. Heureusement sur les infrastructures fluviales, c'est en général moins le cas. Mais vous savez que malgré tout, il y a souvent quelques habitations qui sont particulièrement proches. Donc quand c'est comme ça, effectivement, le but c'est d'une part de les identifier le plus en amont possible pour prévenir les personnes concernées, engager le contact avec eux et on regarde ensemble plusieurs choses. On regarde si les conditions peuvent être réunies pour que les personnes concernées restent dans leur habitation, parce que parfois c'est possible, moyennant des aménagements, des protections, etc. On regarde aussi effectivement si au final, si ça vaut mieux ou pas être indemnisé et pouvoir partir de façon à ce que chaque foyer, chaque ménage concerné ait les éléments et le temps pour y réfléchir et pour faire son choix. Effectivement, quelqu'un qui nous dira "voilà, moi je souhaite rester" donc qu'on voit tous les aménagements qui peuvent être faits pour rester dans les conditions les plus confortables possibles. Alors des fois c'est possible, des fois c'est complètement impossible. Mais l'important c'est d'avoir le temps d'en parler, d'étudier les choses, de donner les éléments. Donner aussi une visibilité sur les conditions d'indemnisation. Et puis au final, vous savez que parfois on voit que les conditions d'indemnisation à l'amiable par rapport à quelqu'un qui souhaite partir, ça permet de financer le projet de déménagement, de réinstallation selon ce que souhaite le ménage et parfois on part aussi avec une logique d'expropriation. Il se peut que parfois le processus d'expropriation soit légèrement plus intéressant financièrement, mais l'intérêt, c'est de comparer les deux. Mais l'expropriation, quand elle intervient, c'est toujours après l'enquête publique. C'est donc c'est quelques années

plus tard, puisque c'est l'enquête publique qui donne et la déclaration d'utilité publique du projet qui donne la possibilité d'exproprier. Donc les 2 choses qui sont importantes, c'est de se préparer à l'avance, pour que vous ayez, quand vous êtes concerné, tous les éléments d'éclairage si possible plusieurs années à l'avance, vous puissiez peser le pour et le contre et y réfléchir. Et puis au final, si on arrive à l'expropriation, c'est effectivement un peu plus tard dans la vie du projet. Voilà peut-être les précisions qui étaient importantes de vous donner également.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci pour ces éléments de réponse. On reprend une nouvelle série de questions. Vous avez un droit de réaction sur ce qui a été dit si vous le souhaitez.

Mme. Thérèse DUSSAUTOIR

Thérèse Dussautoir, je suis riveraine, je voudrais savoir si dans vos indemnisations vous comptez le côté humain parce que par exemple, moi ça fait 77 ans que je suis dans la même maison, ça coûte.

M. Gilles RYCKEBUSCH

Alors oui et non, c'est à dire que vous le savez, ça fait des siècles qu'il y a des infrastructures qui sont aménagées et que ces situations-là, régulièrement, elles ont amené effectivement ces questions humaines. Au fil du temps, le législateur, le gouvernement se sont efforcés de tenir compte de cette gêne ou de ce préjudice. Donc avec des barèmes d'indemnisation qui ne sont pas uniquement on va dire la valeur marchande. Mais quand je dis « oui et non », c'est que malgré tout ça ne compense jamais complètement. Ça reste une compensation financière, mais effectivement, je pense qu'il y a le souci dans la façon dont les niveaux d'indemnisation et d'accompagnement des personnes concernées sont réalisées. Il y a le souci quand même de prendre en compte cette dimension humaine, même si on ne le fait jamais autant que qu'on pourrait le souhaiter.

M. Simon MAZAJCZYK

Alors il y avait Madame qui souhaitait intervenir. On peut reprendre une série de 2, 3 questions de personnes qui ne sont pas intervenues. On va faire circuler un peu la parole Madame. On vous donne un micro également. Je vous laisse vous présenter. Bonsoir Madame.

Mme. Blandine THOREL

Bonsoir, moi c'est Thorel Blandine, on a la maison au 29, digue du Smetz. Alors cette maison, elle est libre depuis novembre 2023, donc inoccupée. On pensait la rénover pour la louer, mais maintenant on nous dit de ne pas le faire et si ça dure encore 2, 3 ans, alors qu'est-ce qu'on fait de cette maison ? Parce qu'on continue de payer les impôts, on paie tout ce qu'il y a, l'eau, l'électricité, les impôts, tout.

M. Simon MAZAJCZYK

OK, on note ce point, on va vous répondre. Est ce qu'il y a d'autres questions sur le projet ?

M. Charles INGLARD

Charles Inglard, je suis exploitant agricole, concerné aussi par ce projet-là. Bien entendu c'est moins important que les riverains qui ont leur maison qui risque de disparaître. Néanmoins nous on a aussi on a d'un point de vue agricole une activité économique. On est impactés, on a aussi toute une série de réglementations qui fait que nos exploitations sont bien dans un engrenage bien précis. Alors on va être aussi perturbé par tout ça. Aujourd'hui, on ne sait pas

exactement l'emprise du projet. On nous l'a présenté, c'est très bien. On a eu la visite de la Safer. On va savoir quand, définitivement, l'emprise totale ? J'aimerais bien savoir. Et après il y a la question de la compensation écologique, donc ça on n'en parle pas trop, mais en France quand on coupe un arbre, il faut en mettre 4, c'est fois 4. Où est-ce que vous allez faire votre compensation écologique ? Est-ce que ça va encore une fois être une emprise du foncier agricole pour compenser ?

M. Simon MAZAJCZYK

Merci, question précise, on va vous répondre, il y a Monsieur et puis on répond, je vous laisse aussi vous présenter.

M. René VANDENKOORNHUYSE

Je suis René Vandenkoornhuyse, je suis ingénieur du CNAM, professeur agrégé honoraire puisque je suis en retraite depuis 20 ans. Le projet que je viens de voir et cette enquête suit aussi une autre enquête publique auquel j'ai répondu. Il s'agissait du transport du CO₂ émis par la cimenterie de Lumbres. Il y avait un projet pharaonique de 80 km de tuyaux pour envoyer à Dunkerque le CO₂ qui devrait, sous forme liquide, être chargé sur des bateaux qui l'emmèneraient là-bas en Norvège pour le mettre à plus de 1000 mètres de fond avec une température relativement négligeable, ça c'est un projet. Or moi j'ai - d'ailleurs je le donnerai - j'ai envoyé à l'époque, j'ai répondu à la première enquête publique. J'étais très étonné d'ailleurs qu'on en arrive là et qu'on n'utilise pas justement la voie fluviale parce qu'il n'y a pas que les cimenteries de Lumbres qui émettent du CO₂, Arc International pour pas le citer mais un peu plus loin on a Isbergues. Un peu plus loin, il y avait une usine où j'ai travaillé avant d'être dans l'éducation nationale, mais elle est disparue. C'était Metaleurop, le plomb, vous avez les aciéries plus loin et vous avez encore le long de ce canal toute l'industrie métallurgique du Valenciennois. Le problème qui est posé, c'est de transporter, de récupérer, de piéger le CO₂ émis par ses usines. On ne peut pas nous tenir d'un côté le discours "2050, plus de CO₂" et de ne pas prendre en compte cet aspect de la transformation du canal à grand gabarit. La question, j'ai vu aussi que par exemple le CO₂ liquide peut être transformé. Les Américains n'ont pas attendu pour vendre leur gaz de schiste, les bateaux ils viennent à Dunkerque avec le gaz de schiste. Est-ce que la question, simple d'ailleurs, de prendre en compte cet aspect - et est-ce que les bateaux qui transportent ce CO₂ liquide pourront passer dans ces écluses et dans les autres puisque on a oublié de dire il me semble qu'il y a 5 écluses sur le canal à grand gabarit, je me trompe peut-être. Voilà la question est la suivante : Est ce que les bateaux pourront passer ? Parce qu'il s'agit d'évacuer le CO₂ de toutes ces usines sous forme liquide avec ce canal à grand gabarit, voilà, merci.

M. Simon MAZAJCZYK

Alors plusieurs questions, plusieurs réponses attendues. Il y avait d'abord la question très concrète de Madame, *"j'ai une maison aujourd'hui elle n'est pas habitée, je ne sais pas si je peux y engager des travaux et j'attends de d'en savoir plus sur l'avancée du projet"*. Est ce qu'on peut répondre déjà à ce à ce point-là ?

Mme Sophie LEGRAND

Oui, sur le sujet on a déjà été en contact avec madame Bred et monsieur Thorel. La difficulté, c'est qu'aujourd'hui on a lancé des estimations France-Domaine pour pouvoir acquérir le plus rapidement possible l'habitation, pour éviter qu'il y ait trop de temps. Mais voilà, ce sont des procédures qui sont un peu longues. La saisine de France-Domaine est faite depuis juin, on est en attente d'un avancement du dossier et donc au plus vite, au mieux on traitera le dossier

donc c'est en cours même si effectivement ça ne va jamais assez vite ni pour vous, ni pour nous. Mais voilà, on va dire c'est démarré mais ça prend un peu de temps, donc il faut qu'on arrive à être patient. On essaiera de vous tenir informé au fur à mesure, dès qu'on le pourra.

M. Simon MAZAJCZYK

Il y avait en lien avec celle-ci la question de Monsieur sur l'agriculture et sur justement les parcelles qui seront impactées, quand est ce qu'il aura des informations plus précises et sur les compensations écologiques aussi, il y avait 2 questions.

Mme Sophie LEGRAND

Sur les réponses sur les exploitants agricoles. Aujourd'hui, on a lancé, et c'est dans ce cadre-là que vous avez dû être contacté par la Safer, ce qu'on appelle une étude agricole qui justement a pour objectif de faire le bilan sur le secteur de manière très large. Je ne sais pas où est située votre exploitation et si elle est impactée. Aujourd'hui je ne peux pas vous répondre individuellement mais l'étude doit permettre surtout de savoir ce qui est exploité, où, comment. Si on impacte un agriculteur qui a 100 hectares et qu'on lui enlève un demi-hectare ce n'est pas un impact important. Par contre s'il a 3 hectares et qu'on lui en impacte 1,5 c'est très différent. Donc l'idée, c'est de faire le bilan de « qui exploite quoi », sur quelle parcelle etc., pour qu'après on puisse mesurer les impacts qu'il y a sur les différentes exploitations et qu'on puisse justement orienter les impacts qu'on va avoir pendant le chantier et sur le projet. En fait il y a 2 questions d'impact. Il y a les impacts pérennes à long terme, c'est à dire les acquisitions qui vont être nécessaires dans le cadre de du dossier, pour l'aménagement, la réalisation de l'ouvrage : ça, c'est de l'acquisition qui sera soit fait à l'amiable d'ici à la déclaration d'utilité publique, soit ensuite suite à la déclaration d'utilité publique. Et ensuite, il y a toutes les maîtrises foncières qui sont nécessaires uniquement pendant la phase travaux, parce qu'on imagine bien qu'un projet de cette ampleur il y aura ce qu'on appelle des installations de chantier, des zones de gestion de terre, des parkings pour les ouvriers qui viendront travailler etc., et que ça, ça va effectivement avoir un impact sur la durée du chantier et là, ça sera plutôt des dédommagements, des indemnisations pour les parcelles impactées.

M. Gilles RYCKEBUSCH

Donc si je résume sur ce point, puisqu'il y avait aussi la question des compensations environnementales éventuelles : premièrement, les besoins temporaires qui seraient liés à des circulations de chantier, on essaie de les réduire au strict minimum, de les tasser effectivement le long de l'infrastructure, d'utiliser intelligemment l'espace. Mais si jamais il y avait un besoin temporaire d'un usage agricole, bien sûr, c'est indemnisé. Et deuxièmement, pour ce qui est des d'une bande terrain agricole qui serait concernée effectivement par l'emprise de la future écluse, là effectivement, on travaille avec des professionnels, dont la Safer, la chambre d'agriculture, pour pouvoir reconstituer, proposer aux agriculteurs concernés une façon de reconstituer les parcelles dont ils ont besoin pour leur exploitation. Donc effectivement, nous ce n'est pas notre domaine d'expertise, mais il y a effectivement au niveau du département, de la Safer, de la chambre d'agriculture, des gens dont c'est le métier. Donc, comme sur d'autres grands projets, on travaille avec eux pour vous apporter la meilleure proposition possible. Le dernier point, c'est que souvent, vous savez, on nous demande des compensations environnementales qui peuvent être assez exigeantes. Un hectare aménagé, ça peut être parfois un hectare, parfois 2, parfois 3. L'intérêt, c'est que sur le domaine public on a au fil des années, dû faire beaucoup de dragages. On a dû, ces sédiments, les mettre en dépôt. Donc historiquement, il se trouve qu'on a des terrains de dépôt. Vous en connaissez tous. Il y en a un petit peu partout le long du réseau. Et ces terrains, aujourd'hui, ils peuvent pour la plupart d'entre eux être utilisés dans la compensation environnementale. Parce

qu'aujourd'hui, leur valeur environnementale, elle est bonne malgré tout. Pas terrible, elle est moyenne, et donc on peut en lien avec d'autres personnes dont c'est le métier, ce n'est plus de du monde agricole, ce sont des écologues et tout ça, on peut apporter la compensation environnementale sur des terrains qu'on maîtrise par ailleurs. Donc parce qu'effectivement le but, et je pense aujourd'hui le but que tous les services de l'État portent, c'est d'éviter tout autant que possible et si possible d'éviter complètement que les compensations environnementales se traduisent par une réduction des terres agricoles, donc fort heureusement sur des projets fluviaux, on a cette ressource de compensation environnementale, qui nous permet de ne pas être exposé à ce problème.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci. Et la question de Monsieur sur le transport de CO₂, je me permets de faire le lien avec une autre question parce que Monsieur demandait aussi si ça pourra passer sur l'écluse des Fontinettes, mais aussi il y a les questions des 5 écluses sur l'axe, [il y a des questions sur ce qui pourrait être fait ou sur est ce qu'il y aura besoin d'intervention sur les autres écluses et notamment sur l'écluse de Flandres. C'est une des questions qui est remonté par écrit](#). Donc est ce qu'on peut répondre au double point sur ce sujet ?

M. Gilles RYCKEBUSCH

On va essayer. Sachant que sur des technologies qui sont les technologies demain, on n'a pas forcément encore toutes les réponses. Nous par définition, si un opérateur - alors en général si c'est des du CO₂ sous pression, etc., ce sera sûrement des acteurs gaziers qui ont la compétence, s'ils viennent nous trouver en nous disant "nous, on veut le transporter par voie fluviale" on sera très heureux d'y travailler avec eux. Parce que souvent, il suffit de mettre en place un quai, il suffit de mettre en place un petit appontement, un « *pipe* ». Quand vous visitez par exemple le port de Gennevilliers où il y a pas mal de gaz qui sont chargé/déchargés, on voit que les installations sont finalement assez simples. Ensuite, c'est vrai que le mode fluvial, il permettrait de transporter – vous savez, sur le canal à grand gabarit, on peut transporter jusqu'à 3000 tonnes. 3000 tonnes c'est à dire grosso modo 2500 m³ de capacité utile. Alors ce n'est peut-être que 2000 mais c'est un volume qui est assez important. Donc effectivement ça peut avoir - non mais la largeur des écluses, la profondeur des écluses et la longueur, tout ça délimite un volume. Et le volume, on le remplit de ce qu'on veut. Vous le savez bien, on peut le remplir de matériaux de construction, on peut le remplir de conteneurs, auquel cas ça s'enfonce un peu moins parce que le conteneur est plus léger, on peut le remplir de céréales et on pourrait le remplir de gaz comprimé, auquel cas ça n'enfoncerait pas forcément beaucoup le volume, il est de toute façon le même, mais ce que je veux vous dire simplement Monsieur, c'est que si les gaziers choisissent de confier ce transport de gaz sous pression au fluvial, ils construiront des bateaux adaptés pour toutes les écluses, tout le réseau pourront les acheminer de façon efficace. Par contre s'ils choisissent de faire un *pipeline* parce que comme ça ils n'auront pas à fonctionner par *batch*, comme on dit dans le monde industriel, c'est à dire par paquet d'un bateau à la fois mais ils pourront envoyer en continu, peut-être qu'ils décideront que c'est encore plus efficace et adapté à leurs besoins. Et ça, ça ne dépend pas de nous, ce sont des choix industriels mais si jamais ils veulent nous le confier, on sera capable d'accueillir ce type de bateau, on le fera avec grand plaisir.

M. Simon MAZAJCZYK

Alors l'heure tourne et on nous a remonté un certain nombre de questions. Je vous en ai partagé une sur l'écluse de Flandres et l'intervention qui pourrait être nécessaire sur le reste du réseau et sur les autres écluses. Il y a des questions aussi sur les besoins éventuels d'augmenter le tirant d'air ou le tirant d'eau lié à ce projet, est-ce que c'est nécessaire sur ce projet-là, est-ce qu'il y aura besoin de draguer etc. ? Sur le canal, il y a des questions sur le lien entre les risques de crues, d'inondations ou de sécheresse, d'étiage : est-ce que le projet a un lien avec ces sujets-là ? On a 3 questions qui portent sur ce sujet-là, je pense que c'est bien d'y répondre.

Et puis on a une question qui parle de l'ascenseur à bateaux que je vous livre également, qui nous demande si en plus de ce projet il y a des travaux de valorisation de l'ascenseur à bateaux type tourisme/visite pour mettre en lien la vie économique et cet aspect plus touristique. Est-ce qu'on peut répondre sur ces différents points ? Il y a d'autres questions sur les enjeux environnementaux auxquels on va répondre dans la présentation ensuite et si la présentation ne répond pas à l'ensemble de ces questions, on les reposera à ce moment-là pour que vous ayez une réponse.

M. Simon MAZAJCZYK

Sur le sujet de l'ascenseur à bateaux, il y a déjà des choses qui ont été faites effectivement. Est-ce que, en lien avec ce projet là il y aura d'autres éléments de valorisation de ce secteur-là ?

M. Benoît ROUSSEL

Alors si on veut répondre en 10 secondes pour l'ascenseur à bateaux des Fontinettes, il faut simplement dire que c'est propriété de la ville d'Arques et que ce n'est plus la propriété de Voies navigable de France. La ville d'Arques a supporté plus de 9,5 millions d'euros de travaux de valorisation, de préservation de l'équipement. Et on a juste fini de payer là en 2024. Donc il n'y a pas d'autres travaux prévus à l'heure actuelle à l'ascenseur à bateaux, ni devant sur le parking, ni à l'arrière sur le bief qui a été rebouché. Mais ça c'est propriété de la ville et en convention de gestion avec VNF. Simplement vous dire que ce n'est pas géré par la ville d'Arques en direct, c'est géré par la SPL Tourisme en pays de Saint Omer, la société publique locale, c'est à dire que ce n'est pas le personnel communal de la ville qui assurent les visites de l'ascenseur à bateaux, mais c'est la SPL. Et ça coûte à la ville - je n'ai pas encore le bilan de l'année 2024, mais on je pense que ça ne nous coûte pas loin de 200 000 quand même en fonctionnement qui a fallu trouver avec la réouverture de l'ascenseur à bateaux. Je peux donc vous assurer qu'il n'y aura pas d'argent supplémentaire, ça nous coûte quand même pas mal d'argent pour réouvrir cet ascenseur à bateaux qui était fermé au public depuis 2017 donc il n'y avait plus de dépenses de fonctionnement, il n'y avait que des dépenses d'investissement pour plus de 9 millions d'euros pour lesquelles on a fait face et maintenant que c'est réouvert, forcément il faut payer pour que les visiteurs viennent et à un moment donné, on fait l'équilibre en fin d'année pour savoir combien on a eu de milliers de visiteurs et comment on arrive à essayer d'équilibrer, mais on équilibre pas, je vous rassure, ça nous coûte quand même - voilà, je peux pas vous dire, mais peut être ça nous coûte 200 000 euros, c'est encore trop tôt pour le dire, en fonctionnement pour l'année 2024.

M. Simon MAZAJCZYK

Sur les autres points soulevés, est ce que vous aviez des réponses complémentaires à apporter, est ce qu'il y a besoin de les rappeler ?

M. Manuel PHILIPPE

Peut-être pour la question sur l'articulation avec les autres écluses de l'axe qui est particulièrement intéressante puisque je vous l'ai dit tout à l'heure, le doublement de l'écluse des Fontinettes s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme d'investissement sur l'ensemble du réseau fluvial à grand gabarit. Et ce sont des échelles emboîtées. Il y a d'abord le réseau Seine-Escaut, à l'intérieur duquel on va trouver le réseau à grand gabarit qui irrigue nos territoires Nord et Pas-de-Calais et à l'intérieur de cette échelle-là, on a l'axe Dunkerque, si on résume, l'axe qui va de Bauvin à Dunkerque. Si on fait la chronologie, le trajet d'un bateau qui va prendre cet axe-là : d'abord, franchir l'écluse de Cuinchy ici, puis l'écluse des Fontinettes et très rapidement derrière, il arrive à l'écluse de Flandres, ensuite un peu plus tard, à l'écluse de Holques-Watten par ici et enfin à Mardyck. Évidemment, il y a une programmation des investissements qui fait qu'on a un certain nombre de projets et d'investissements prévus sur cet axe-là. On l'a dit, notre programme d'investissement consiste à sécuriser, à moderniser, à rendre plus robuste le réseau, principalement pour lui permettre d'accueillir d'ici quelques années et de façon progressive, plus de bateaux. Et les bateaux plus gros, ça veut dire des berges à renforcer à certains endroits. Ça veut dire de façon ponctuelle, à certains endroits, retailler un petit peu les berges pour faire en sorte que là où aujourd'hui les bateaux sont obligés de s'attendre, demain ils puissent se croiser de façon fluide. Ce sont des travaux qu'on déroule, qu'on développe un peu au fil de l'eau aujourd'hui. La question, je crois, portait plus précisément sur l'écluse de Flandres aujourd'hui. Alors on va le voir, on avait un scénario, dans les études précédentes, qui liait très fortement le doublement de l'écluse des Fontinettes au devenir de l'écluse de Flandre. Vous allez le voir, je tue un peu le suspense, très rapidement que ce scénario n'a pas été poursuivi, parce que justement ses impacts sur le territoire auraient été bien plus importants. Aujourd'hui, non, le doublement de l'écluse de Fontinettes n'implique pas directement de travaux sur l'écluse de Flandres. En revanche, on a toute une série d'études, M. Gilles RYCKEBUSCH en a parlé tout à l'heure, qui portent notamment sur l'accroissement des capacités de stationnement des bateaux et donc on en a en particulier sur les garages d'écluses de l'écluse des Flandres, comme on en a également sur l'écluse de Watten et sur l'écluse de Cuinchy. Ce sont des investissements dont on va poursuivre les études, qui à un moment donné arriveront en phase travaux sans pour autant devoir être synchronisés et directement connectés avec ceux de Fontinettes.

M. Gilles RYCKEBUSCH

Une chose qu'il faut peut-être expliquer, qu'on considère parfois comme évidente parce qu'on est dedans toute la journée, mais c'est que plus une écluse est haute et plus son fonctionnement, le fait de la traverser, prend de temps, parce que l'eau qui se vide ou se remplit passe dans des conduits, dans des tuyaux qui ont une capacité donnée. C'est pour ça que sur l'itinéraire, l'écluse qui atteint sa limite de capacité en premier, de très loin, c'est l'écluse des Fontinettes. Et les autres, comme elles ne franchissent pas un dénivelé aussi important, on est à quelques mètres seulement alors que là on est à 13 mètres, elles ont beaucoup plus la capacité à transférer, à laisser passer des bateaux. Donc si vraiment avec demain le Canal Seine Nord Europe avec le développement du port de Dunkerque, si vraiment dans 20, 30 ans le trafic fluvial explose, ce qu'on espère tous pour le territoire et pour le et pour le bilan environnemental, peut-être qu'effectivement dans 30, 40 ans on dira qu'on doit doubler toutes les écluses de l'axe, mais on est sur un calendrier très différent justement parce qu'il y a cette différence de hauteur.

M. Simon MAZAJCZYK

Sur les 2 autres questions et on va revenir après mais il faut aussi qu'on avance, il y avait le lien entre projet et période d'étiage, d'inondation, de sécheresse, un point sur lequel on pourrait répondre et le 2e point, si vous pouvez répondre également, c'est : « est-ce qu'il y a besoin

d'autres interventions sur le réseau type curage, dragage pour faire ce projet, augmenter les tirants d'air donc sous les ponts ou alors le tirant d'eau ». Alors, est-ce que il y a des besoins de ce type-là qui sont aussi liés directement au projet de doublement des Fontinettes ?

M. Gilles RYCKEBUSCH

Le projet apporte une petite amélioration par rapport à la gestion des périodes de sécheresse, donc d'étiage, parce que vous le savez, le littoral n'est pas autosuffisant en eau en période sécheresse, donc l'alimentation en eau à la fois pour les populations et pour l'industrie. Pour l'alimentation en eau des populations ils ont d'autres solutions, des réseaux interconnectés. Mais effectivement, il y a aussi des industries du Dunkerquois qui pompent l'eau dans le canal. Donc assez régulièrement en situation de sécheresse, on doit transférer de l'eau au travers du système d'écluses Fontinettes-Flandres pour l'alimentation du territoire. Et donc là, l'aménagement prévoit effectivement des systèmes qui pour faciliter ces transferts d'eau en période sécheresse. En période crue, normalement le principe c'est que chaque bassin versant gère son eau. Alors évidemment, quand on est en situation d'inondation, en situation de crise, les décisions qui sont prises sous l'autorité du préfet, ce sont effectivement les décisions qui protègent le mieux les populations à l'échelle de l'ensemble du territoire. Donc il y a effectivement, en cas d'urgence et de façon vraiment strictement contrôlées, sous l'autorité des services dont c'est le métier, la capacité d'effectuer des transferts et cette capacité, elle existe aujourd'hui et elle est maintenue demain. Le principal intérêt, c'est qu'aujourd'hui, on le disait tout à l'heure du fait qu'il y a une petite distance entre l'écluse de Fontinettes et l'écluse de Flandres, quand on fait une sassée, quand il y a des bateaux qui passent au niveau de l'écluse des Fontinettes, ça amène une forte quantité d'eau et donc cette quantité d'eau, on doit l'évacuer en partie par d'autres moyens. Donc il y a effectivement l'étang de Batavia, qui contribue à accueillir l'eau. Avec la nouvelle écluse, le système de bassin d'épargne qu'on construit permet un meilleur usage de l'eau, donc cela permet aussi de réduire les transferts quand on a besoin de garder l'eau, et à l'inverse quand on a besoin d'amener l'eau, les possibilités existent. Donc globalement, il améliore la situation qui existe aujourd'hui et les moyens de piloter les questions de gestion.

M. Simon MAZAJCZYK

OK et sur le réseau, est-ce qu'il y a besoin d'autres interventions pour réaliser le projet ?

Mme Sophie LEGRAND

Aujourd'hui, le réseau permet l'accueil des bateaux de 135 mètres, donc il n'y a pas de dragage ou d'aménagement qui est strictement lié à Fontinettes. Ce qu'a expliqué Manuel, c'est qu'on a plein de projets, on a plein d'aménagements de bassins de virements, de restauration de berges etc., mais qui ne sont pas liés directement au projet de doublement de l'écluse.

M. Simon MAZAJCZYK

Si vous le voulez bien, on va passer à la partie sur les sujets environnementaux comme ça on termine dans notre *timing* aussi, pour ceux qui ont prévu de bien nous quitter à 20h00, chacun aura eu accès à la présentation. On prendra une dernière série de questions réponses, ensuite. Un focus donc sur l'insertion du projet sur le territoire, et ça va aussi répondre à certains sujets qu'on a commencé à évoquer tout à l'heure. Juste avant de donner la parole à Sophie, vous rappeler que pour cette réunion publique de 2h on avait fait une sélection de certains sujets pour essayer de faire les focus sur ce qui paraissait le plus important. Sur ces sujets d'insertion locale et d'enjeux environnementaux, il y a un atelier aménagement du projet et environnement qui se tient à Arques dans la salle de l'ascenseur à bateaux le 12 novembre à 18h. Vous pouvez vous inscrire ici, vous pouvez vous inscrire en ligne, mais en tout cas on

abordera plus précisément ces sujets parce qu'on ne peut pas tout détailler sur cette seule réunion publique, Mme Sophie LEGRAND, je vous laisse la parole.

Mme Sophie LEGRAND

Effectivement, l'idée c'était vraiment de présenter de manière un peu générale ces aspects aujourd'hui. Le principe, ce qu'il faut savoir, c'est ce qui a piloté les études et les choix de scénarios et de ce qu'on vous présente aujourd'hui, c'est ce qu'on appelle la démarche ERC. C'est une démarche qui est réglementaire, obligatoire. C'est ce qu'on appelle la phase d'évitement, de réduction et de compensation. Le principe, c'est que sur un projet, on en mesure les impacts, on se dit "la première chose, c'est d'essayer d'éviter les impacts", c'est à dire de ne rien impacter, ou en tout cas dans un premier temps d'éviter tous les impacts importants. Ensuite, quand on n'arrive pas à éviter, on essaie de réduire au maximum les impacts qu'on a sur le territoire, l'environnement, le paysage, tous les impacts, pas juste les impacts écologiques, ce sont aussi les impacts justement fonciers, agricoles, toutes ces thématiques-là. Et quand on n'a pas réussi à réduire et que in fine on a quand même des impacts, c'est le cas aujourd'hui, on en a parlé, il y a forcément des impacts, on a ce qu'on appelle la compensation. Le but, c'est de faire des compensations sur les aspects environnementaux, ça a été évoqué par un intervenant tout à l'heure, monsieur qui était exploitant agricole. Effectivement, quand on détruit un arbre, on doit en replanter 2 voire 3, voire peut être 4 dans certains cas. C'est le principe et dans les projets, en tout cas, c'est ce qui anime la recherche et quand on présentera le dossier pour obtenir les autorisations, il faudra qu'on explique comment on a fait cette démarche là et qu'on justifie que in fine on impacte le moins possible et que quand on impacte, on va compenser au maximum et mettre des mesures en face pour réaliser le projet et qu'il ait le moins d'impact. Donc tout ça pour dire que ce que je vais présenter très rapidement, c'est plutôt la démarche de scénarios, c'est à dire de comment on aboutit à la solution aujourd'hui. Je vais le faire très rapidement. C'est un peu plus détaillé dans le dossier de concertation. Pour ceux qui seraient intéressés, il est disponible sur le site et à l'entrée de la salle.

Il faut savoir que quand les études préliminaires ont été faites, donc en 2021, elles ont étudié 3 familles de scénarios. Je ne reviens pas aux études de faisabilité qui elles ont été fait en 2016, 2017 où il y avait une vingtaine de familles où ça a phosphoré beaucoup plus large, on n'a pas le temps de rentrer dans ce détail-là. Mais en tout cas peut être que certains d'entre vous. Notamment les riverains avaient déjà entendu parler de cette histoire de 3 familles. La première famille, le scénario implantation en rive droite en amont du projet, c'est peu ou prou, celle que qu'on a choisi aujourd'hui de présenter. Il y avait une famille qui était la famille 2 où au lieu de venir planter très proche en amont, on venait planter beaucoup plus en amont, quasiment au niveau des quais d'Arques qui sont en rive droite, sauf que dans cette situation là, on avait finalement un problème de d'accessibilité à la navigation dans la nouvelle écluse et on ne pouvait pas maintenir l'écluse actuelle en service ; On devait la détruire, remblayer et revenir dans une 3e phase. Donc il y avait un peu 3 phases. Pour doubler, on faisait une nouvelle écluse, on supprimait l'écluse et ensuite on venait redoubler l'écluse. Donc on imagine bien qu'en termes de coût pour obtenir in fine 2 écluses en fonctionnement, c'était 2, voire 3 fois plus cher que la solution d'implanter une écluse à proximité. La 3e famille, c'est la famille qui a été évoquée tout à l'heure par Manuel : étant donné la proximité de l'écluse de Flandres qui est donc à 2 km à l'aval, il y avait l'idée d'au lieu d'avoir une écluse de 13 mètres et une écluse de 4 mètres, qu'on fasse une grosse écluse du 17 mètres. Si on avait fait une grosse écluse de 17 M, on supprimait effectivement l'écluse de Flandres. Mais ça impliquait bon beaucoup de travaux et surtout un abaissement du canal entre Fontinettes et Flandres de 4 mètres. Donc ça veut dire dans la traversée d'Arques on aurait eu l'eau 4 mètres plus bas avec les impacts visuels et d'aménagement qui vont avec, et surtout des impacts aussi

hydrauliques. C'est à dire qu'en termes de maîtrise des risques hydrauliques, on a parlé tout à l'heure des habitations ici, les impacts en centre-ville auraient pu être importants puisque à partir du moment où on abaisse le niveau des nappes même si ce n'est pas directement la nappe, quand on abaisse le niveau d'eau dans le canal à proximité, on abaisse le niveau d'eau sous les habitations, souvent ça entraîne des tassements, des fissurations et donc des désordres dans les habitations. Cette famille là présentait beaucoup de risques. Au-delà de l'enjeu financier, parce que là aussi, on était à des coûts 2 à 3 fois supérieurs à la famille 1.

M. Simon MAZAJCZYK

Monsieur Roussel voulait dire un mot sur ces scénarios qui avaient été étudiés.

M. Benoît ROUSSEL

Juste sur ce scénario-là justement, c'est celui qui était le plus inquiétant quand ça m'a été présenté. 4 mètres de niveau d'eau en moins, c'est tout le nouveau quartier du centre-ville, quartier République, c'est tous les riverains de la rue de l'ascenseur, parce qu'il y a l'ascenseur à bateaux mais il y a tous les riverains de la rue de l'ascenseur. C'était assez incroyable quand on nous a présenté les choses. Donc il a vite été écarté celui-ci.

Mme Sophie LEGRAND

Oui, le principal avantage de cette famille de scénario, c'était de gérer le sujet qu'on évoquait tout à l'heure, du fait qu'il y avait un bief très court, avec des niveaux d'eaux, des complexités hydrauliques. Donc ça facilitait, on va dire.

M. Gilles RYCKEBUSCH

C'est vrai que quand on fait ces études, on doit étudier toutes les options techniques, mais on sait bien que parfois il y a des options qui ont un sens technique mais qui ne fonctionnent pas avec l'environnement urbain, l'environnement naturel, mais effectivement, c'est un peu un point de passage obligé d'étudier ces différentes familles pour ensuite pouvoir éliminer celles qui ne correspondent pas aux besoins du territoire.

Mme Sophie LEGRAND

En 2021, les 3 familles ont été étudiées avec des estimations et l'analyse multicritère avec les impacts fonciers, le coût, Les impacts environnementaux, les impacts hydrauliques, etc. Tout cela a été étudié et il a été décidé de choisir la famille de scénario 1 pour la suite des études. Les études d'avant-projet, celles qui sont en cours aujourd'hui, elles se sont faites en plusieurs phases. Elles ont commencé mi-2022 et elles sont en train de se terminer. Dans le cadre de ces études, on a étudié au sein de cette famille là des aménagements différents, des implantations différentes, qui permettaient toujours géométriquement de permettre l'entrée et la sortie des bateaux en toute sécurité. Et donc on a étudié principalement 3 scénarios d'implantation de l'écluse, plus ou moins proche de l'écluse actuelle ou plus ou moins en recul et en regardant les avantages, inconvénients en termes de coût, d'impacts fonciers, d'impacts agricoles, environnementaux, etc. La solution optimale qui a été validée début 2024, c'est la solution en fait, à l'issue des études préliminaires, on était ici, et en fait on a réussi à rapprocher l'écluse de l'écluse actuelle. Initialement il y avait des risques justement d'interface. Certains se posent peut-être la question de comment on va construire une aussi grosse écluse aussi proche de l'écluse actuelle. Tout ça a été étudié en conception et on a pu se rapprocher. Il faut savoir qu'on avait des centaines de milliers d'euros à chaque mètre avancé, donc il y avait aussi une recherche d'optimisation des coûts derrière ces variantes. Autres grands scénarios qui ont été étudiés en phase d'avant-projet et qui ont été acté tout récemment - et là pareil, on a recherché le moindre impact - ce sont les solutions de bassin d'épargne. Je vous ai présenté la solution qui a été retenue, qui est des bassins d'épargne intégrés, qui est une innovation

technologique, ça n'existe pas encore en France. Aujourd'hui, la seule écluse qu'on connaît, c'est en Allemagne. Elle a été visitée par l'équipe de maîtrise d'œuvre, et avec tout un argumentaire sur les avantages/inconvénients par rapport à la solution plus classique de bassin d'épargne qui sont mis les uns à côté des autres en longitudinal. Et du coup qui mécaniquement, on le devine ici, impacte beaucoup plus le foncier du fait de leur emprise. Chaque bassin d'épargne, c'est comme l'écluse, ça fait 12 mètres de large, donc au lieu d'avoir des bassins de chaque côté et donc d'impacter une quinzaine de mètres ici, on a impacté finalement 40 mètres donc on a nettement réduit les impacts.

On a évoqué les effets du projet. Déjà, on a tous les impacts fonciers qu'on a déjà recherché largement à éviter, réduire et qu'on cherchera à compenser dans le cadre des discussions qu'on aura avec les gens qui sont impactés. Il y a des enjeux de biodiversité, on est en bord de canal, les sujets de biodiversité, ce sont beaucoup des oiseaux, l'avifaune et des chauves-souris, les chiroptères, avec ces enjeux qui sont de toute façon classiquement pris en compte par VNF dans le cadre de ces projets. On a aussi des enjeux en termes de biodiversité avec une zone humide qui est située à proximité du projet et qu'on a recherché aussi à éviter au maximum. Et on a tous les sujets aussi en termes d'effet sur la valorisation du paysage et du cheminement. On en reparlera plus précisément dans le cadre de la réunion dédiée. Sur les aménagements du site : entre le site de l'ascenseur à bateaux, notre site et le site de l'écluse actuelle, l'idée c'est de faire quelque chose qui soit agréable, qui soit attrayant et qui fasse aussi vivre le site, encore mieux que ce que c'est aujourd'hui. Dans les effets du projet, il faut aussi avoir en tête ce qu'on n'a peut-être pas rappelé en introduction, c'est que l'objectif du développement du trafic fluvial, c'est aussi un objectif de réduction des émissions de CO₂. Parce que vous le savez, quand on fait circuler une péniche, on produit beaucoup moins de CO₂ que quand on fait circuler des centaines de camions sur les routes. Et donc quelque part en toile de fond, on a toujours cet objectif, et même si directement on ne va pas augmenter le trafic avec le projet, si on ne le fait pas, il y aura un report du fluvial vers la route et donc on aura un effet négatif vis-à-vis de ces sujets.

M. Simon MAZAJCZYK

Alors très rapidement, parce que le temps passe et je voudrais qu'on ait le temps de réagir une dernière fois à ce que dira le public sur le chantier. En quelques mots, on aura un atelier aussi spécifique, dédié vraiment à la phase chantier mais peut-être nous rappeler en quoi consiste ce chantier.

Mme Sophie LEGRAND

Le chantier en bref, c'est 5 ans de travaux. Un chiffre qui est intéressant à évoquer, c'est un million de m³ de déblais. C'est pour ça tout à l'heure qu'on évoquait les phases provisoires pendant lesquelles on aura besoin potentiellement de surface aujourd'hui à l'agriculture pour gérer ces terres en phase provisoire. Ce sont des déblais qui sont valorisables. Le projet est dans un objectif d'éco-conception, aussi de réutilisation, de valorisation de ces matériaux avec des milliers de mètres cubes de béton pour construire une écluse de ces dimensions. Ce sont des volumes assez colossaux de béton et en termes aussi de chantier, il faut imaginer qu'il y aura entre 100 et 200 ouvriers sur le terrain qui travailleront sur le chantier en continu pendant les cinq années de travaux.

Je ne vais pas rentrer dans le détail des étapes du chantier parce qu'aujourd'hui on n'a pas le temps et qu'il y a un atelier dédié mais il faut avoir en tête que de toute façon avant les travaux de construction en soi de l'écluse, il y a des travaux préparatoires. Ces travaux préparatoires consistent aussi en réalisation des compensations écologiques qu'on évoquait tout à l'heure,

qui sont nécessaires avant le démarrage des travaux. Il y a beaucoup de terrassements qui vont avoir lieu. Ensuite on construit la nouvelle écluse, on aménage aussi les avant-ports et les berges, parce que les avant-ports, les garages d'écluses doivent être aménagés et on a tous les sujets de rétablissement de voirie, les accès etc., et les aménagements paysagers finaux, et donc tout cela sur 5 ans. Un chantier, ce sont des nuisances pour les riverains, pour les usagers du territoire, parce que les piétons ne pourront plus circuler librement sur la zone de travaux, c'est classique, mais aussi pour la faune, la flore. Par contre, bien sûr, on va viser à limiter au maximum ces impacts avec des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, avec des cadences qui peuvent être réduites, limiter les durées de travaux, éviter les travaux la nuit ou les weekends, etc. Tout ça, ce sont des choses qui seront à l'étude manière plus poussée et qui seront présentées plutôt en enquête publique. De la même manière, sur les accès chantier, il y a des choses qui sont présentées qu'on évoquera dans l'atelier qui sont encore à l'étude. On a encore des options différentes et le but c'est de limiter les impacts au maximum pour les riverains. Ce qu'il faut retenir aussi en termes d'impact, c'est que VNF est un acteur du fluvial et donc on a vraiment cet objectif de fluvialisation aussi du chantier. Donc certes, il y a beaucoup de mètres cubes. Certes, il y aura des camions parce que même si on est par voie fluviale, il y aura toujours des camions. Mais le but c'est de maximiser l'utilisation de la voie d'eau pour toute la logistique, pour toutes les situations, et en apport de matériaux sur le chantier pour améliorer justement le bilan carbone du projet.

M. Simon MAZAJCZYK

On s'arrête là sur le chantier pour aujourd'hui. On y reviendra dans l'atelier. On prend les questions qu'il y a dans la salle. Alors il y a Monsieur qui a patienté depuis le temps précédent, et je vous donne la parole juste après Monsieur, si vous voulez bien, je vous laisse vous présenter, bonsoir.

M. Jacques LEURS

Bonjour, Jacques Leurs, je suis président fondateur de l'Avenir du marais de Serques il y a 40 ans. On est situé dans le marais ouest audomarois et on a été inondé 2 fois. Tout à l'heure, j'ai entendu dire que les problèmes des inondations n'étaient pas à l'ordre du jour, mais je pense qu'ils y sont parce que pendant les inondations, le trafic fluvial est interrompu. Donc si vous triplez le volume de bateaux qui vont passer et que on se retrouve avec des inondations qui font passer de 3 semaines à 6 semaines, ça personne ne peut le prédire, il faudra me dire comment on fait pour délester ce triple volume fluvial par voie camion. Donc ce qu'on constate nous dans le marais, c'est qu'avec l'augmentation du nombre de bateaux et l'envasement des canaux, on se retrouve avec un flux et un reflux dans le marais ouest qui est de plus important. Et je ne pense pas que ce flux et reflux qui va être multiplié par 3 ou 6 suivant le nombre de bateaux qui vont passer soit bon pour la biodiversité. Donc il y a 2 questions. Je pense que VNF doit lier le problème des inondations et le transport maritime parce qu'on ne peut pas se permettre aujourd'hui, avec l'enjeu du projet, d'arrêter la navigation pendant plusieurs mois, donc ça veut dire qu'il faut travailler sur le dévasage des canaux et par là même augmenter la capacité d'exutoire à la mer qui permettrait d'avoir moins de sinistrés dans le marais. Donc je pense qu'il faut jouer gagnant-gagnant et prendre le problème des inondations en même temps que le projet dans sa globalité.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci. Est ce qu'on peut prendre la question de Monsieur qui patiente ? Et on vous laisse répondre ensuite. Monsieur, vous l'avez écrite, alors je vais la partager. [Est-ce que ce projet a été réalisé dans d'autres régions, cela permettrait d'aider à évaluer les nuisances ?](#) C'est bien ça votre question ? Très bien. Et donc est ce qu'on peut répondre à l'intervention de

Monsieur, puis savoir s'il y a des autres exemples. Vous avez cité tout à l'heure déjà l'Allemagne je crois.

Mme Sophie PAGÈS

Je vais répondre sur votre question Monsieur, sur le fait que tout à l'heure, il a été annoncé le fait qu'on déconnectait le sujet des inondations de celui de la réunion de ce soir. Une fois de plus, l'écluse en tant que telle et la navigation fluviale n'ont pas d'impact sur les inondations. Ce qui a été connu sur le territoire en novembre et en janvier fait aujourd'hui l'objet d'un vaste projet de travaux. Il y a aujourd'hui une liste de travaux structurants qui se déploie à l'échelle du département du Pas-de-Calais mais aussi du Nord, justement pour améliorer la manière dont l'eau se comporte sur le territoire et notamment sur le Pas-de-Calais. Ce que je vais vous dire, ça dépasse bien évidemment l'arrondissement de Saint-Omer. Parce qu'il ne vous a pas échappé que d'autres arrondissements avaient été impactés, ceux de Montreuil, de Calais, de Boulogne ou encore de Béthune. Donc il y a aujourd'hui et une fois de plus, je le déconnecte complètement de notre conversation d'aujourd'hui, de l'écluse, il y a dès à présent des travaux qui ont été ou qui sont menés actuellement pour justement permettre d'améliorer le tamponnement de l'eau, là où elle tombe, parce que c'est quand même d'abord le premier enjeu en matière de prévention des inondations, c'est de maintenir l'eau là où elle tombe pour éviter qu'elle se retrouve dans les cours d'eau et qu'elle vienne gonfler les lits et ensuite venir inonder les territoires. Cette liste de travaux structurants a 3 objectifs :

- on essaie de tamponner mieux l'eau là où elle tombe,
- on essaie de la ralentir quand on peut pas la tamponner,
- et enfin on accélère le l'évacuation à la mer.

Cela fait aujourd'hui l'objet d'une liste de travaux que je vous invite à consulter sur le site de la préfecture du Pas de Calais. Et ça vous donnera une vue d'échelle sur l'ensemble du département et pas que sur notre arrondissement. Parce qu'il n'y a aucune logique à vous parler de ce qui se fait aujourd'hui à l'échelle de l'arrondissement. Vous le savez tous ici mieux que moi, on parle d'échelle de bassins versants et le bassin versant, par exemple de l'arrondissement de Saint-Omer : il y en a 3. On est un peu sur la Lys, on est sur l'audomarois et on est un peu sur le delta de l'Aa. Donc je vous invite vraiment à vous référer à ce site et à cette liste de travaux structurants pour que vous puissiez comprendre aujourd'hui ce qui se fait sans attendre. Ça a déjà commencé. La semaine prochaine notamment, les travaux de curage du bief du Haut-Pont vont commencer sur Saint-Omer, il y a le projet de création d'un déversoir de la Haute vers la Basse-Meldyck à Arques, il y a d'autres projets qui sont faits depuis la source à Bourthes jusqu'à l'évacuation à la mer. Et ça, c'est démultiplié par tous les bassins versants. Voilà, c'est pour ça en fait qu'en propos liminaires, j'ai bien précisé qu'il n'y avait pas en l'état de la connaissance que j'ai du projet de l'écluse, d'impact aujourd'hui sur les inondations. En tout cas, pas plus ni moins, et même un peu moins, parce que ce qu'a dit le directeur tout à l'heure, on a vu que ce projet était quand même vertueux en matière notamment de stockage de l'eau en période montée. Mais en tout cas il n'y aura pas plus d'impact qu'en situation actuelle. Je n'ai pas fait cette relation de cause à effet, mais bien évidemment ce que je vous ai expliqué en termes de programmation de travaux structurants, ça vaut justement pour éviter tout ce qu'on a connu de novembre jusqu'à février de cette année. C'est à dire que, effectivement, le préfet a dû interrompre parfois la navigation sur les canaux parce que la hauteur d'eau était bien trop élevée, et sachez bien - et VNF le sait puisqu'il a travaillé côte-côte avec le Préfet - que c'est bien sûr des décisions qui ne sont pas simples à prendre. Parce que derrière tout ça, il y avait aussi des impératifs économiques pour celles et ceux qui vivent du transport fluvial. Donc ces travaux structurants sont aussi faits bien évidemment pour prévenir les inondations, mais aussi pour prévenir les carences de l'activité

économique. Parce que là on parle du fluvial mais les inondations ont impacté de l'artisan jusqu'au chef d'entreprise et à l'industrie, et donc à celles et ceux qui assurent le transport fluvial.

M. Simon MAZAJCZYK

Il y avait la question de Monsieur par écrit : [est-ce que on est ce qu'on a des exemples ailleurs qui nous permettent d'évaluer les impacts d'un tel projet ?](#) Vous avez parlé de l'Allemagne tout à l'heure, plutôt sur le sujet des bassins d'épargne intégrés.

M. Manuel PHILIPPE

Alors l'Allemagne, c'était vraiment sur un sujet très spécifique, celui des bassins d'épargne. Vous l'avez compris, on essaie d'aller chercher quand même l'expérience aussi là où elle est pour avoir un ouvrage qui soit le plus sobre avec des impacts les plus maîtrisés. C'est un paramètre qui est essentiel pour nous permettre d'avoir une écluse la plus compacte possible, sans rien céder sur les exigences, notamment sur les exigences de résilience face aux aléas climatiques. Alors c'est un exemple qui est certes important, mais qui n'est pas le seul puisque hormis ce sujet-là, hormis ce paramètre, dans la conception de l'écluse, on essaie aussi de ne pas réinventer la poudre. Ce n'est pas simple parce que des écluses, il ne s'en construit pas tous les jours - vous avez vu, 1967 pour Fontinettes - grosso modo ça fait 50 ans qu'on n'a pas construit d'écluse, en tout cas d'écluse à grand gabarit en France. Donc ça ne veut pas dire que le savoir-faire s'est perdu parce qu'il y a effectivement de l'ingénierie de très grande qualité. Ça veut dire surtout que pendant tout ce temps-là, les groupes français d'ingénierie, les grands bureaux d'études, ces écluses, ils les ont construites plutôt à l'étranger. Les écluses du canal Seine Nord sont en cours de construction, elles vont progresser dans les prochaines années. La conception qui vous a été présentée est à la nuance près des bassins d'épargne intégrés, quasi cousine finalement de celle du canal Seine-Nord.

La question portait je crois sur la façon d'appréhender les impacts sur l'environnement direct en phase travaux. Non seulement effectivement on aura la possibilité d'avoir la construction de certaines écluses du canal Seine Nord avant la réalisation de notre projet – mais globalement ce sont tout de même des projets, des chantiers sur lesquels on a une expérience, y compris une expérience locale en Nord-Pas-de-Calais. Si je prends les chiffres de déblais, par exemple un million de m³, c'est le volume de sédiments qu'on a extrait du canal de Condé-Pommeroeul ces 4 dernières années. C'est un canal qu'on a recalibré donc ce sont quand même des volumes de chantier dont on a - alors on ne va pas se mentir, là-dessus ce n'est pas du quotidien, ce n'est pas du courant, ça reste des dimensions importantes, mais qui correspondent à nos savoir-faire.

M. Gilles RYCKEBUSCH

C'est vrai qu'il y a une expérience au niveau de VNF et des entreprises sur la gestion de chantier de cette importance. On peut citer très récemment, puisque on n'a pas encore terminé, l'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, qui est pareil, en milieu urbain, on est très proche de Lille, et où on installe les portes d'écluses au printemps prochain. Et puis le doublement de l'écluse de Méricourt, là c'est sur la Seine, où donc c'est sur un secteur un petit peu encaissé et où le fait de minimiser les nuisances parce qu'il n'y a pas de grosse route à proximité, de fluvialiser tout ce qu'on peut, c'est aussi quelque chose qui a dû être garanti pour que le chantier soit correctement traité vis-à-vis des habitants à proximité. Donc Méricourt, c'est un chantier de 4 ans qui a permis de doubler l'écluse sur le site.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci. Pour faire la transition, on voulait vous réafficher en guise de fin de réunion les prochains rendez-vous puisque comme on le disait on inaugure une phase de concertation et donc évidemment on pourra apporter plein de précisions dans les temps qui viennent, [il y a juste une question qui m'est remontée sur la manière de s'inscrire, notamment aux visites, parce qu'on a demandé à ce que les visites soient sur inscription obligatoire](#), parce qu'il y a une nécessité de pouvoir maîtriser un groupe quand on sera sur le terrain. Alors il y a, pour ceux qui sont familiers des outils numériques, la possibilité de s'inscrire en ligne sur le site. Avec le QR code ou avec l'adresse qu'on réaffichera juste après, vous pouvez accéder à la plateforme et vous inscrire. On a mis aussi une feuille d'émargement et pas mal de personnes ont pu s'inscrire en début de réunion. Si en partant, vous avez besoin aussi de vous inscrire à une des visites à un atelier, on peut à nouveau prendre vos contacts pour vous inscrire à ce rendez-vous là. L'idée c'est de multiplier aussi les formats pour qu'on puisse répondre de différentes manières. Je voulais aussi insister parce qu'on est passé un peu rapidement sur la permanence qui est aussi plutôt un moyen de rendez-vous avec les riverains qui voulaient aborder des sujets individuels particuliers, on a parlé de d'impact concret pour certains ou certaines d'entre vous. Sur inscription aussi vous pouvez vous participer sur rendez-vous à cette permanence et on vous recevra avec les garants et VNF pour pouvoir aborder vos les sujets précis. Donc pareil, si vous n'êtes pas familier des outils Internet, alors vous pouvez nous faire un mail ou vous pouvez vous inscrire ici sur place directement. Voilà j'espère avoir répondu à la question sur ce sur ce sujet-là. Est-ce que les uns les autres, en guise de conclusion, vous souhaitez ajouter un mot ?

Mme Anne-Marie ROYAL

Je vais commencer. Alexis terminera je pense. Je vous admire et je vous remercie. Parce que vous avez été présents pendant ces 2 heures et présents réellement. C'est à dire qu'il y a eu une superbe écoute. C'est toujours frustrant ce genre de réunion. C'est insatisfaisant parce que on vient avec ses questions, on repart avec ses questions, même s'il y a eu quelques réponses. C'est un processus qui démarre. Les réponses que vous avez entendues, si elles ne vous satisfont pas, si elles ne sont pas suffisantes pour vous, vous avez la possibilité de les reformuler, de les repréciser et effectivement c'est ce va-et-vient qui va permettre de se comprendre, d'échanger. Parce qu'effectivement on a bien vu tout à l'heure entre Madame Pagès et Monsieur que sur une question on explique ce que ce que l'on est en train de faire et de l'autre côté, ce n'était pas tout à fait ce qu'au départ on avait cru comprendre. Donc il n'y a pas de mauvaises questions et ça on insiste bien, il n'y a rien qui est interdit. Vous êtes, on est tous ici pour travailler ensemble. Un grand merci donc pour le respect que vous avez exprimé les uns les autres. Merci aux intervenants pour votre franchise et pour les réponses que vous avez pu apporter aujourd'hui, aux questions telles que vous les avez entendues, c'est bien cet échange qui doit être compris de part et d'autre, voilà ce que moi j'avais envie de vous dire.

M. Alexis FAVRE-GILLY

Je voulais vous remercier aussi pour votre présence déjà. Et puis votre participation, vos questions. Effectivement, c'est la fin de la réunion publique de lancement, mais c'est le début de la concertation, donc c'est important que vous saisissiez de chacun des moments. Vous avez pu avoir un certain nombre de précisions sur le projet aujourd'hui, mais c'est un projet qui est complexe. Je pense que c'est important aussi de dormir un peu sur toutes les informations. Vous avez les informations dans le dossier de concertation qui sont plus détaillées et également en ligne. On a différents temps thématiques, des visites sur site et des ateliers qui sont prévus. Donc c'est important que vous puissiez revenir après réflexion avec

certaines possibilités de précision, d'approfondissement de votre compréhension du projet et l'ensemble des questions auxquelles il sera très important que tout le monde puisse avoir ses réponses et ne pas rester avec des questions sans réponse et sans lendemain. On a vu qu'il y a certaines questions sur le projet, plutôt sur la question des emprises foncières, des impacts et tout ça ce sont des choses, même si ce sont des procédures qui sont en cours, sur lesquelles on pourra vous apporter un maximum d'informations et de réponses des différents intervenants. Donc voilà, vous remercier et vous dire à bientôt sur les différents temps de concertation qui arrivent.

M. Simon MAZAJCZYK

Merci à toutes et tous et le "bientôt" commence dès jeudi pour ceux qui sont intéressés à Saint-Omer à 18h où on parlera de d'histoire et de patrimoine de la voie d'eau. Très bonne soirée et bon retour à toutes et tous.