



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Réunion publique « Histoire, patrimoine et rôle de la voie d'eau »

Compte-rendu

17 octobre 2024, Saint-Omer

Informations préalables

- Nombre de participants : 6
- Dispositif d'information : dossier de concertation, dépliant de synthèse, diaporamas projetés, vidéo de présentation du projet projetée. Ces éléments sont mis à disposition du public en ligne à la suite de la réunion.
- Dispositif de contribution : feuilles de contribution
- Format et déroulé de la rencontre : Cette réunion publique s'est déroulée de 18h à 20h à la Maison des associations de Saint-Omer. Les échanges étaient animés par Simon Mazajczyk (Agence Eker). Après un temps de présentation du cadre de la réunion et de la concertation, une présentation sur l'histoire et le rôle de la voie d'eau a été proposée aux participants, avant l'exposition des enjeux de patrimoine et d'aménagement du site classé. Des temps d'échanges entre chacune de ces parties ont permis aux participants d'exprimer leurs avis et contributions.

En tribune étaient présents :

- Sophie LEGRAND, Directrice de projet, VNF
- Jérémie RÉVILLON, Historien
- Arnaud YVER, paysagiste, HYL, membre du groupement de maîtrise d'œuvre sur le projet
- Anne-Marie ROYAL, Garante de la concertation, Commission nationale du débat public
- Alexis FAVRE-GILLY, Garant de la concertation, Commission nationale du débat public

1. Le cadre et les objectifs de la réunion

→ *Se référer aux pages 3 à 15 du support de la réunion publique*

Simon MAZAJCZYK, animateur de la réunion, introduit la rencontre et en présente les grandes lignes.

Sophie LEGRAND, directrice du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes, insiste sur l'importance de replacer le projet actuel dans une continuité historique de développement et de modernisation de la voie d'eau. Elle présente dans ce cadre Jérémy REVILLON, historien, qui retracera l'histoire de la voie d'eau sur le territoire et Arnaud YVER, paysagiste, qui fera le lien entre l'histoire et les enjeux du site aujourd'hui, en présentant de manière plus détaillée qu'à la réunion précédente les aménagements envisagés, notamment sur le site classé.

Après la projection d'une vidéo de présentation du projet, M. MAZAJCZYK présente le cadre des échanges du jour.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation, explique son rôle, celui d'Alexis FAVRE-GILLY, également garant de la concertation, et celui de la Commission nationale du débat public (CNDP). Elle rappelle que VNF a choisi de mener cette concertation volontairement et que les garants ont travaillé en amont avec VNF pour préparer cette démarche de concertation.

Elle rappelle les dispositifs légaux en France qui permettent au public d'interroger l'opportunité, les caractéristiques et les conditions des projets. Elle insiste sur la transparence et l'égalité de traitement dans cette démarche. Les garants assurent un suivi rigoureux sur l'ensemble de la concertation préalable. Leur rôle est de suivre le déroulé de la concertation et de s'assurer que chaque contribution des participants reçoive une réponse adéquate par VNF. À l'issue de la concertation, les garants réalisent un bilan, qui permet de savoir si les questions ont reçu des réponses satisfaisantes et si les préoccupations ont été prises en compte. Elle rappelle que 60% des projets ayant fait l'objet d'une concertation sous l'égide de la CNDP se voient modifiés ou arrêtés. Mme ROYAL présente les grands principes de la CNDP : l'indépendance des garants vis-à-vis de VNF et des élus, la neutralité, la transparence, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion.

Mme ROYAL explique la genèse de la réunion du jour, demandée par les garants de la concertation à la suite de l'étude de contexte qu'ils ont mené. Elle souligne qu'il est essentiel de comprendre pourquoi le canal a été construit et quelle a été son utilité au fil du temps. Ces éléments historiques permettent de mieux saisir l'aménagement et la gestion actuelle du territoire. Contrairement à d'autres concertations, ici l'histoire joue un rôle central car le canal et ses infrastructures sont des marqueurs identitaires et patrimoniaux du territoire, et leur compréhension aide à orienter les choix actuels.

2. Le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

→ *Se référer au support de présentation de M. Révillon*

Jérémy RÉVILLON, historien, se présente en mentionnant son parcours initial en histoire africaine et son retour à Saint-Omer, où il travaille désormais sur l'histoire des villages de l'Audomarois et sur celle des eaux dans cette région, à la suite d'une sollicitation il y a deux ans sur l'histoire des inondations dans le marais, sujet devenu d'actualité avec les crues de l'hiver dernier.

M. RÉVILLON débute sa présentation par une photographie ancienne des écluses d'Arques (page 1), soulignant l'importance historique de ce site pour la ville et la région. Il précise que son exposé se concentre sur la commune d'Arques car elle est la plus directement impactée par le projet présenté et joue un rôle central dans l'histoire de la voie d'eau.

Il décrit la situation géographique du marais audomarois (page 2), qu'il présente comme une cuvette, à une altitude proche de celle de la mer. Arques se situe à l'amont de cette « cuvette audomaroise ». Il explique que cette caractéristique topographique a rendu la région sujette aux inondations maritimes au fil des siècles. Ces épisodes d'inondations, appelée pour les plus récentes les "transgressions marines de Dunkerque", ont régulièrement couvert de vastes portions de la région du marais, jusqu'à Arques, rendant le territoire marécageux (page 4). Face à cette situation naturelle, les populations ont été contraintes d'intervenir pour rendre ce territoire habitable.

Le territoire audomarois est historiquement un lieu de passage et de commerce, peuplé autrefois par les Morins. Dès le III^e siècle, on observe une activité commerciale notable, comme en témoigne la découverte d'une statue du Dieu Mars retrouvée dans l'eau près de Tilques et Saint-Omer, lors de l'extraction de tourbe (page 6). L'eau joue un rôle central dans le commerce et la navigation à travers les siècles.

À l'époque carolingienne, les abbés de Saint-Bertin contribuent grandement à l'aménagement du territoire, notamment par Odland, qui a canalisé une partie des eaux de l'Aa. Cela conduit à la création de la Haute-Meldyck, un aqueduc de près de 2 kilomètres de long qui prend les eaux de l'Aa à la sortie de Blendecques jusqu'à Arques, conçu pour alimenter les moulins, qui avec la voie d'eau font la richesse de la ville (page 10). La Basse-Meldyck, quant à elle, reprendrait le cours naturel du haut Aa. Une image de 1459 témoigne de l'utilisation de ces cours d'eau à l'époque et représente la division du cours d'eau en Haute et Basse-Meldyck (page 13).

Vers le milieu du XII^e siècle, des grands travaux se font pour relier le territoire audomarois à la mer, avec un objectif de facilitation d'écoulement des eaux vers la mer et l'amélioration de la navigation en élargissant le canal (page 22). De nombreuses activités économiques en lien avec l'eau sont pratiquées sur le territoire : culture maraîchère et pâturage, moulins, pêche et chasse, tourbe, transport. L'eau, par des inondations volontaires, est également utilisée comme moyen de défense, par exemple pendant les guerres franco-espagnoles ou pendant les guerres mondiales.

En 1753, on ordonne la construction du canal de Neufossé (page 25), pour joindre les rivières de l'Aa et de la Lys au niveau d'Aire. Les objectifs sont militaires et économiques : l'intérêt est

d'améliorer la circulation des navires, de les amener de plus loin jusqu'à la mer. Le canal ouvre en 1774 mais est régulièrement envasé jusqu'au début du XIXe siècle.

Au XIXe existe à Arques cette succession de 7 ou 5 écluses appelée « échelle d'écluses », sur une pente de plus de 13 mètres. Un pont tournant permet de franchir de canal (pages 28 à 30). Autre prouesse technologique : l'écluse carrée, à la sortie d'Arques vers Saint-Omer (page 31). Les écluses participent à la mise en valeur du territoire, en plus de permettre de plus en plus d'échanges commerciaux (page 33). Avec la Révolution industrielle se développent de nombreuses entreprises sur le territoire : distilleries, filatures, carrières, tuilerie, briqueterie, verrerie, papeterie, exploitation du bois... Les aménagements réalisés facilitent l'exportation des produits et permettent le développement de ces industries.

En 1875 est annoncée l'élargissement et l'approfondissement du cours d'eau entre Saint-Omer et Gravelines, à l'aval d'Arques (page 36), pour faciliter le commerce par la circulation de plus grandes péniches. La construction de l'ascenseur à bateaux des Fontinettes est une conséquence de cet élargissement, pour faire passer les bateaux après Saint-Omer (pages 37 et 38). Le 8 juillet 1888, l'ascenseur, bâtiment unique en son genre en France, est inauguré en grande pompe (page 39). Au fil du XXe siècle, la ville se développe plus proche de l'eau, sur les quais, dont les entreprises se saisissent pour importer et exporter (page 40).

Après la Seconde guerre mondiale, les écluses côtoient toujours l'ascenseur à bateaux. Des grands travaux ont lieu pour la dérivation de Saint-Omer, afin de faire passer de plus gros bateaux. Une nouvelle voie d'eau voit le jour sur Arques. Avec le développement économique d'Arques, notamment par l'essor de la cristallerie, des débats ont lieu sur l'avenir de l'échelle d'écluses. En 1959, la décision de construire une nouvelle écluse aux Fontinettes est prise. Les travaux durent 5 ans et l'écluse est inaugurée en 1967.

Reste la question du devenir de l'ascenseur à bateaux. Après 10 ans de débats, une décision est prise : la sauvegarde du site et son réaménagement pour être visité (page 53). Le canal d'amenée est comblé et change le paysage (page 54). En 1987, le site est inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques (page 55). En 2013, l'ascenseur à bateaux est classé Monument historique (page 56), ce qui permet de financer des travaux entre 2019 et 2023 pour sa restauration.

M. Révillon conclut sa présentation en insistant sur l'importance de l'eau sur ce territoire, où toutes les grandes décisions d'aménagements ont été prises en lien avec la voie d'eau, pour le développement du commerce et plus généralement des activités sur le territoire.

Échanges avec le public

➔ M. COLIN, habitant de Saint-Omer près du canal de Neufossé, demande si l'enjeu des tirants d'eau a été posé dès la création du canal et si les marées servent de tirants d'eau.

M. REVILLON explique que lors de la construction du canal, les ingénieurs étaient très focalisés par le tirant d'eau. Les documents anciens montrent que c'était une préoccupation constante car ce qui comptait pour les acteurs des travaux et pour les industriels était d'avoir un tirant d'eau maximum. De son côté, l'administration doit rationaliser l'investissement et il en découle la construction des ouvrages avec un tirant d'eau optimal.

➔ M. COLIN précise qu'il est inquiet de l'augmentation du trafic fluvial, de l'accroissement du tirant d'eau et du risque d'érosion des berges en lien avec le projet et l'augmentation du trafic. Il demande si des mesures de protection du marais sont prévues.

Mme LEGRAND mentionne que des études hydrauliques ont été réalisées sur l'impact de la navigation autour de l'écluse des Fontinettes, et que les conclusions ne montraient pas d'impact hydraulique à l'aval malgré l'augmentation de la navigation. Toutefois, elle ne dispose pas d'informations détaillées sur les vagues de batillage (ondes créées par le passage des bateaux) et propose de poser la question à un service dédié de VNF qui s'occupe de la gestion hydraulique afin d'apporter dès que possible des réponses sur ce sujet.

Mme ROYAL note que VNF devrait apporter des éléments d'éclairage sur ce sujet d'impacts et de protection du marais, étant donné la récurrence de la question dans les différents temps de la concertation.

- Une participante demande si l'évolution de la taille des bateaux en circulation va entraîner des répercussions sur les berges et le tirant d'eau. Elle demande si les berges seront relevées et si un creusement du canal est envisagé pour les bateaux avec plus de tirant d'eau.

Mme LEGRAND explique que la taille des bateaux qui pourront franchir le site de Fontinettes ne changera pas, la nouvelle écluse étant de même longueur (145 m) que l'ancienne. Les bateaux actuels nécessitent d'avoir un mouillage de 3,5 mètres, qui restera inchangé. Les berges principales sont déjà protégées par des systèmes d'enrochement ou des palplanches. En revanche, même si la taille des bateaux ne change pas, l'évolution du nombre de bateaux pourrait entraîner plus de vagues. Sur le canal de Neufossé, il n'est pas prévu de dragage et de modification du tirant d'eau. Mme LEGRAND ne peut cependant pas se prononcer sur les berges et les canaux latéraux non gérés par VNF.

- Cette même participante exprime sa surprise, pensant que la connexion du canal avec la Seine impliquait l'arrivée de plus gros bateaux, entraînant la nécessité d'un élargissement ou d'un creusement.

Mme LEGRAND explique qu'actuellement, les bateaux sur le réseau Nord-Pas-de-Calais mesurent principalement entre 90 et 110 mètres, même si certains convois atteignent déjà 135 mètres. Elle précise que le canal Seine-Nord, qui doit relier le bassin parisien et le nord de l'Europe et par la même occasion l'axe vers Dunkerque, est au gabarit 185 mètres (ce sont aussi des convois, mais deux bateaux à couple avec un qui pousse) mais que le réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais n'est à ce jour pas adapté à ces convois de 185 mètres. Pour y remédier, des travaux d'aménagement importants seraient nécessaires, notamment l'élargissement des canaux (dans les courbes) et le rehaussement des ponts pour atteindre une hauteur libre de 7 mètres (tirant d'air), contre 5,25 mètres actuellement. Il est donc inutile à ce stade de prévoir une écluse de ces dimensions mais le projet prévoit toutefois l'allongeabilité de la future écluse si le besoin était identifié à plus long terme.

Mme LEGRAND note que, malgré ces limites sur les dimensions des bateaux, la tendance est à l'augmentation progressive de la taille moyenne des bateaux, avec des gros bateaux qui viennent en remplacement des Freyssinet (petits bateaux historiquement majoritaires). Ce changement s'accompagne donc de plus de passage de bateaux à grand gabarit, entraînant mécaniquement un effet de batillage plus marqué (c'est-à-dire des vagues causées par le passage de ces grands bateaux). Elle précise que des modèles existent pour évaluer l'amplitude du batillage mais ne sait pas si ces modèles peuvent s'appliquer pour voir les effets de cette mutation de la navigation sur le marais et espère avoir des éclairages sur le sujet prochainement.

- M. COLIN demande s'il est possible d'isoler le marais du canal à grand gabarit. Il suggère aussi la suppression des ponts le long des berges du canal qui permettent d'assurer la connexion avec le marais, tout en assurant la continuité du chemin de halage, ce qui faciliterait selon lui l'entretien et serait plus économique pour VNF.

Mme LEGRAND répond que le canal permet aussi d'alimenter en eau le marais lorsqu'il en manque (période d'étiage). Isoler le canal du marais ne serait donc pas possible car il reste un enjeu d'irrigation lorsqu'il fait sec. Cependant sans isoler totalement le canal du marais, il existe peut-être des systèmes anti-vagues (brise-lame) pour limiter les effets du batillage.

Mme ROYAL demande que les études qui existent sur l'effet de l'augmentation du trafic sur le marais soit rapidement transmises par VNF, ainsi que les zones qui ne sont pas couvertes par les études à ce jour. Elle souligne l'importance de ce sujet dans la concertation.

- Une participante demande pourquoi le canal d'aménagé de l'ascenseur à bateaux a été fermé et comblé. À la vue de l'étendue d'eau telle qu'elle était présente autrefois, elle met en avant le fait que cette étendue d'eau aurait pu être utilisée aujourd'hui.

M. REVILLON explique qu'à l'époque, dans les années 1960-1970, la question de la conservation de l'ascenseur s'est posée. L'accès continu à l'eau impliquait des travaux réguliers, et les décideurs ont considéré que cela ne valait pas l'investissement. La priorité a été de préserver l'ascenseur comme monument, et le canal d'aménagé a été comblé pour des raisons financières et d'entretien.

Mme LEGRAND ajoute qu'il est possible que le comblement ait également pu servir à gérer un excédent de terre disponible à l'époque. Elle indique qu'il a été envisagé, par la commune, au moment des travaux de réhabilitation du site de l'ascenseur à bateau, de remettre en eau la zone comblée mais que cette option a été finalement écartée. Mme LEGRAND rappelle en effet qu'une étendue d'eau nécessite de l'entretien.

Mme ROYAL demande s'il était faisable techniquement de refaire une zone humide à cet endroit dans le cadre des mesures de compensation.

Mme LEGRAND précise que la réglementation en vigueur consiste à compenser des zones humides sur d'autres zones humides déjà existantes mais en mauvais état, inscrites au SDAGE. Un tel aménagement ne pourrait donc pas être comptabilisé comme compensation des impacts sur les zones humides.

3. Les enjeux d'intégration urbaine et paysagère du projet

→ *Se référer aux pages 22 à 44 du support de la réunion publique*

Arnaud YVER explique son rôle de paysagiste au sein du groupement de maîtrise d'œuvre sur le projet. Le paysagiste doit penser son projet comme quelque chose d'acceptable et de fonctionnel tout en prenant en compte la dimension culturelle et historique du paysage.

Historiquement, le site des Fontinettes a été une curiosité qui a attiré au-delà des habitants du territoire, il en veut pour preuve les nombreuses photographies du site dès les débuts de la photographie (page 23). M. YVER prend pour comparaison d'autres écluses en « escaliers d'eau » pour mettre en avant la dimension esthétique et spectaculaire de l'ouvrage (page 24), au-delà de son aspect fonctionnel. Ces aspects esthétique et spectaculaire se retrouvent dans la conception de l'ascenseur à bateaux, qui se veut radicalement différent de l'ascenseur à bateaux anglais à l'aspect futuriste, construit quelques années auparavant. Quant à l'écluse

des Fontinettes actuelle, on peut considérer le poste de contrôle de l'écluse comme un geste architectural qui bien qu'à l'aspect formel, donne une allure monumentale à l'ouvrage (page 27).

M. YVER présente les travaux réalisés sur le site de l'ascenseur à bateaux entre 2013 et 2022 (page 28) : relèvement du pont-rail, réduction de la poutre de l'ascenseur à bateaux pour donner du tirant d'air sur le canal, réalisation du musée.

M. YVER présente ensuite la future écluse, qui bien que plus imposante, est beaucoup plus discrète, enterrée, que l'écluse actuelle (page 29). Il évoque ensuite les enjeux d'intégration paysagère du projet sur le site. L'écluse devra s'insérer sur un site classé comme monument naturel. Un monument naturel est un paysage protégé par le Code de l'environnement : pour le site des Fontinettes, le monument naturel correspond au paysage de l'ascenseur à bateaux et de l'ancien canal d'amenée. Ce classement a été motivé par « l'ouvrage d'art exceptionnel » que constitue l'ascenseur et par l'aspect « pittoresque » du paysage de l'ascenseur (page 31). Un des enjeux sur ce site est de créer une meilleure valorisation du site classé, notamment du canal d'amenée, enfriché au fil des années, et dont les usagers du sentier de grande randonnée qui passe à proximité ne peuvent pas nécessairement comprendre qu'il s'agit d'un ancien canal (page 32). La création d'une synergie avec le nouveau quartier en construction, en rive gauche du projet, représente également un défi (page 33) : l'arrivée de nouvelles habitations à proximité de l'ascenseur crée un enjeu d'espace public et d'appropriation du site par les habitants, au-delà de son usage touristique. Des enjeux de circulations sont également présents : les franchissements (page 35), l'Eurovéloroute qui devrait passer dans le site classé (page 36).

M. YVER explique le travail réalisé autour de la forme de la nouvelle écluse, cette dernière a été pensée pour être la plus compacte possible pour limiter les impacts fonciers et environnementaux (page 38). Le projet nécessite l'implication de plusieurs services de l'État du fait des différentes caractéristiques du site (page 39) : inscriptions « Monument naturel » et « Monument historique », impacts sur le marais, l'agriculture, l'urbanisme, l'environnement (faune et flore).

M. YVER détaille le projet d'ouverture visuelle et de circulation facilitée sur l'ensemble du site classé, pensé comme un parc public (page 41) : restitution de la rampe, création d'escaliers, restitutions des cheminements piétons. M. YVER rappelle l'atelier du 12 novembre pour revenir plus en détail sur les usages qui pourraient être pratiqués sur ce site.

Il présente ensuite le point de la vue depuis le nouveau talus (page 42) : la nouvelle écluse a été conçue pour pouvoir dialoguer dans le paysage avec les autres ouvrages visibles (ascenseur et écluse actuelle). Son entrée et l'ouverture de sa porte, activée par un vérin qui s'élèvera dans le ciel, ont aussi été conçus en ce sens. Chaque bâtiment aura son identité esthétique propre, relatifs à leur époque de conception. Le canal d'amenée, quant à lui, pourra être légèrement creusé et entretenu afin de créer une nouvelle vision et de le valoriser davantage (page 43), des chemins pourraient être créés autour et un franchissement au milieu afin que la véloroute puisse emprunter le chemin d'accès à la deuxième écluse des Fontinettes. M. YVER achève sa présentation en réaffirmant les enjeux esthétiques, d'usages (par exemple ludiques ou festifs) et d'appropriation de l'espace par les habitants.

Mme ROYAL rappelle que les éléments présentés sont des hypothèses de projet et que l'atelier du 12 novembre permettra de l'enrichir, de formuler des propositions ou d'indiquer ce qui ne conviendrait pas. Elle demande également si le classement du site a intégré l'échelle d'écluses à son origine.

M. YVER répond que l'escalier d'écluses a été démoli en 1967, il n'est donc pas intégré au classement. Cependant, le site a été inscrit et classé bien plus tard, entre 2013 et 2014, comme monument historique. Il souligne que le classement couvre à peu près les mêmes limites que la protection du site pour son intérêt spectaculaire. Les deux protections se superposent, incluant à la fois le bâtiment et le canal d'aménée ainsi que ses abords.

Il précise que, pour l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), il est essentiel de conserver une lecture claire de ce patrimoine. Cela passe notamment par le maintien des petits perrés (murs de pierres) le long de la pelouse et l'entretien du fond pour évoquer la présence de l'eau et des anciens ouvrages du canal. Cette approche vise à préserver la compréhension historique et visuelle du site, ce qui constitue une exigence minimale des services de l'État.

Échanges avec le public

- Une participante demande s'il sera toujours possible de traverser les écluses et de passer d'une rive à l'autre, comme sur l'écluse actuelle.

Mme LEGRAND répond qu'au démarrage du projet, le programme des études demandait à ne plus permettre le franchissement du site et donc à dévoyer le franchissement vers le pont rail. Cette décision avait donc été motivée par des préoccupations de sécurité (à la suite d'un incident où une personne était tombée dans un trou sur l'écluse). Cependant, avant même le début officiel de la concertation, des échanges avec des riverains, des inspecteurs du site classé et l'ABF avaient laissé penser que le sujet serait soulevé en concertation. Le bureau d'études en charge des études a donc été missionné pour réfléchir à une option permettant le passage sécurisé sur le site des deux écluses. Mme LEGRAND indique qu'il semble à ce jour techniquement possible de franchir le canal au niveau des écluses tout en maintenant la sécurité le site, mais la décision n'a pas encore été prise, car les enjeux de sécurité restent prioritaires. VNF veut éviter de permettre le passage sans garantir la sécurité des visiteurs, afin de prévenir tout risque d'accident ou d'incident.

- Une participante demande s'il est prévu que l'Eurovéloroute passe sur le pont-rail et si le passage des piétons sur le pont-rail est une alternative au passage sur les écluses.

Mme LEGRAND répond qu'il est bien prévu que l'Eurovéloroute passe sur le pont-rail (voir page 36). Le chemin de grande randonnée pourrait également passer sur ce pont pour éviter de passer sur le site éclusier. Cependant, si le passage sur les écluses était maintenu, les deux options seraient possibles et il y aurait donc une possibilité de former une boucle comme c'est le cas aujourd'hui. La possibilité de passage uniquement sur le pont-rail pour les piétons n'empêchera pas la circulation, mais privera les piétons de la vue perspective sur la ville depuis l'écluse.

- La participante répond que la vue reste accessible depuis le haut de l'ascenseur à bateaux.
- Une autre participante demande des précisions sur les différentes familles de scénarios présentées dans le dossier de concertation.

Mme LEGRAND explique que lors de l'élaboration du projet, une vingtaine d'options ont d'abord été esquissées. De cette vingtaine d'options, trois grandes familles ont été retenues. Parmi ces trois familles, la famille 1 est celle étudiée actuellement. Au sein de cette famille 1, trois scénarios d'implantation ont été explorés, avec un décalage de 45 mètres entre les

différentes implantations, ainsi que deux options concernant les bassins d'épargne, soit intégrés, soit séparés.

La famille 2 proposait de positionner l'écluse plus en amont, près des quais d'Arques sur la rive droite. Bien que cette option puisse sembler intéressante, elle posait des problèmes de la trajectoire de navigation des bateaux pour entrer et sortir de l'écluse. Cette position impliquait de démolir l'écluse existante, de combler le canal et éventuellement de reconstruire une nouvelle écluse en cas de besoin de doublement. Mme LEGRAND souligne que l'intérêt principal de la famille 1 réside dans la conservation de l'écluse actuelle puisque cela permet de maintenir deux écluses en activité sans avoir à démolir l'ancienne, préservant ainsi un marqueur fort du territoire tout en répondant aux besoins en efficacité du projet et en limitant les coûts d'investissement.

→ La participante demande les raisons du maintien de l'actuelle écluse et si le maintien de deux écluses est pertinent.

Mme LEGRAND répond que les augmentations de trafic ne justifient pas à elles seules un investissement aussi important. En revanche, avoir deux écluses permet d'assurer le trafic lorsqu'une des écluses est fermée pour maintenance. Cela permet de garder une meilleure maîtrise du flux de bateaux qui sera amené à progressivement augmenter.

Mme ROYAL répond qu'il y aura toujours des arrêts de circulation sur les autres écluses de l'axe. Mme LEGRAND explique qu'il y aura en effet des arrêts de circulation sur les autres écluses et que c'est ce qui explique les études en cours pour des doublements de toutes les autres écluses du réseau. Compte tenu des délais nécessaires à la réalisation des études et l'obtention des autorisations, il est crucial de commencer dès maintenant à prévoir les doublements des autres écluses du réseau, afin que l'on puisse être prêt à l'horizon 2060-2070. Bien que cela semble lointain, une planification très en amont est indispensable pour garantir la fluidité et la continuité de la navigation. Aujourd'hui, l'écluse des Fontinettes est davantage en arrêt de navigation que les autres écluses du réseau du fait de son mauvais état et de ses besoins accrus en maintenance.

M. RÉVILLON complète en faisant un parallèle entre l'ascenseur à bateau et le projet de doublement présenté qui est pensé selon la même logique puisqu'historiquement, l'échelle des 5 ou 7 écluses avait été gardée après la mise en service de l'ascenseur à bateaux justement pour assurer le trafic lorsque l'ascenseur serait en travaux.

→ M. RÉVILLON partage son expérience en tant que promeneur et cycliste régulier sur les écluses, notamment de l'écluse de Flandres, située plus en aval. Il souligne que la traversée des écluses, que ce soit à pied ou à vélo, est une activité appréciée par les habitants, et en particulier par les enfants qui s'émerveillent devant l'ouverture des portes et le passage des bateaux. Il exprime son regret à l'idée que, dans le cadre du projet présenté, cette possibilité de traversée pourrait être remise en question, tout en entendant le sujet de la sécurité.

Mme LEGRAND réagit à l'intervention de M. RÉVILLON en soulignant que les écluses du réseau Nord-pas-de-Calais ne permettent généralement pas de traversée piétonne, contrairement aux écluses belges où cela est systématiquement le cas. Les écluses de Fontinettes et Flandres constituent donc des cas particuliers sur le réseau. Elle explique que la mise en téléconduite des écluses en 2026 est un changement important à venir qui implique que les écluses seront contrôlées à distance et qu'il n'y aura donc plus d'agents de VNF

présents sur place, mais seulement des caméras de surveillance et un opérateur à distance qui contrôlera le site. Cela représente un questionnement en termes de sécurité, car les éclusiers ne seront plus disponibles pour intervenir en cas d'incident. Cette situation justifie les réticences de VNF à maintenir l'accès ouvert aux traversées au niveau des écluses. Cependant, Mme LEGRAND précise que si une solution de sécurisable fiable peut être trouvée, VNF pourrait faire évoluer son positionnement sur le sujet et finalement décider de maintenir cet accès pour les traversées piétonnes.

Conclusion

M. MAZAJCZYK conclut la réunion en présentant les prochains événements de la concertation, les modalités d'inscriptions aux rencontres et les modalités de contributions.

Alexis FAVRE-GILLY, garant de la concertation, remercie les participants pour leur présence et leur participation, ainsi que les intervenants pour leurs présentations, en soulignant les questions et les intérêts qu'elles ont pu produire chez le public.

M. YVER conclut en recommandant la lecture de l'ouvrage *Les Temps de l'eau* d'André Guillerme sur les sujets d'eau et d'urbanisme en France à travers les âges.