



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Atelier « Insertion et déroulement du chantier »

Compte-rendu

7 novembre 2024, Arques

Informations préalables

- Nombre de participants : 9
- Dispositif d'information : dossier de concertation, dépliant de synthèse, diaporama projeté, 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 : Cet atelier dédié aux enjeux d'insertion et de déroulement du chantier s'est déroulée de 18h à 20h à la salle de l'ascenseur à bateaux à Arques. Les échanges étaient animés par Simon Mazajczyk (Agence Eker).

Après un temps d'accueil, le cadre de la concertation puis le projet ont été rapidement rappelé, avant une présentation plus détaillée du déroulement et des impacts du chantier.

À la suite du temps de présentation, durant lequel les participants ont pu poser leurs questions, ces derniers ont pu travailler en groupe sur les vigilances qu'ils souhaitent apporter à l'équipe projet sur le chantier et sur leurs besoins et envie sur la communication relative au chantier.

En tribune étaient présents :

- **Sophie LEGRAND**, Directrice de projet, VNF
- **Xavier HAMARD**, Chef de projet, ISL
- **Anne-Marie ROYAL**, Garante de la concertation, Commission nationale du débat public
- **Alexis FAVRE-GILLY**, Garant de la concertation, Commission nationale du débat public

Les textes encadrés en vert correspondent à des informations qui n'ont pas été exprimées en réunion, mais qui permettent de compléter les éléments de réponse donnés.

Introduction

Simon MAZAJCZYK, animateur de la réunion, introduit la réunion et propose un tour de table afin que chaque participant puisse se présenter.

- Trois participants habitent chemin de la digue du Smetz, dont l'une d'entre elles dit ne jamais avoir été contactée et ne sait pas si elle est directement concernée par le projet.
- Un autre participant habite Arques mais n'est pas directement concerné par le projet.
- D'autres participants habitent les villes aux alentours d'Arques
- Une participante est guide bénévole dans l'association Ville nature Audomarois, ancienne guide sur le site de l'ascenseur à bateaux et a mis en place une balade « Arques au fil de l'eau »
- Une représentante du Conseil de développement de la CAPSO est présente.

1. La concertation préalable

→ *Se référer aux pages 7 à 15 du support de l'atelier*

Sophie LEGRAND, directrice du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes, rappelle le cadre de la démarche de sollicitation de la Commission nationale du débat public (CNDP). L'enjeu fort du projet pour VNF et pour le territoire a encouragé le lancement d'une démarche de concertation volontaire, dans un objectif de transparence de la concertation et d'écoute du public sur le projet. Le but de la concertation est d'améliorer si besoin le projet afin de l'adapter au mieux aux spécificités du territoire. À la suite de la saisine de la CNDP par VNF, Anne-Marie ROYAL et Alexis FAVRE-GILLY ont été désignés garants de la concertation préalable.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation, présente la mission des garants sur la concertation. Les garants accompagnent la maîtrise d'ouvrage dans la préparation des éléments à présenter en concertation. Ils réalisent également une étude de contexte qui permet de notifier à la maîtrise d'ouvrage des éléments ou des alertes qu'elle n'aurait pas vu sur le territoire. Par exemple, l'organisation d'une réunion publique dédiée à l'histoire de la voie d'eau sur le territoire est une émanation des entretiens menés par les garants dans le cadre de leur étude de contexte. Les garants se mettent au service du public afin que les questions posées à la maîtrise d'ouvrage reçoivent une réponse, même si elle ne peut pas toujours répondre immédiatement aux questions posées. Ce genre de dialogue permet également d'adresser des questions à d'autres acteurs du territoire.

Les garants de la concertation préalable formuleront des recommandations à l'issue de cette phase de dialogue, qui pourront servir de base de poursuite des échanges entre VNF et le territoire en phase de concertation continue, si le projet venait à se poursuivre. Mme ROYAL mentionne qu'une majorité des projets évoluent à l'issue de leur concertation préalable.

- Une participante demande s'il existe une possibilité que le projet ne se concrétise pas.

Mme ROYAL répond que tout projet en phase d'avant-projet peut s'arrêter. Ce n'est qu'à l'issue de la réponse du maître d'ouvrage au bilan des garants qu'ils peuvent déposer les différentes demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation du projet. Parmi les rares projets qui s'arrêtent à l'issue d'une phase de concertation préalable, on constate qu'il s'agit davantage de projets industriels que de projets d'aménagements et qui eux s'arrêtent plutôt pour des raisons économiques. La phase de concertation préalable peut toutefois permettre au maître d'ouvrage d'entendre les observations du public et ainsi de limiter les recours ultérieurs.

Sophie LEGRAND ajoute que la concertation préalable intervient suffisamment tôt dans le processus pour permettre de faire évoluer le projet si nécessaire. L'enquête publique est davantage une phase de validation sur un projet figé. À l'issue de la concertation préalable, début 2025, VNF pourra décider de la poursuite ou non du projet. Alors qu'à l'issue de l'enquête publique et après avis favorable, il y aura obtention des autorisations administratives pour réaliser le projet et VNF pourra décider du lancement ou non des travaux.

- Réagissant à la réunion concluant la concertation prévue le 21 novembre ne participante demande des éclaircissements sur la notion de « clôture » de la concertation. Elle demande également quelle sera la place des habitants dans le processus de concertation continue et les modalités de cette dernière.

Mme ROYAL répond que la réunion de restitution clôt la période d'échange en présentiel avec les habitants du territoire. La plateforme de participation restera en ligne mais la possibilité d'y déposer des contributions sera désactivée après le 24 novembre. La réunion publique de restitution permettra de dresser un tableau des sujets qui ressortent de la concertation et d'acter les éléments répondus et ceux qui nécessitent une réponse. Suivra une période de trois mois, le temps de la publication du bilan des garants un mois après la fin de la concertation préalable et la réponse du maître d'ouvrage deux mois après le bilan. Dans leur bilan, les garants pourront formuler des recommandations pour poursuivre le dialogue avec le territoire. Le dialogue continuera entre les habitants et VNF jusqu'à la finalisation du projet et l'enquête publique, qui pourra être une phase électronique ou avec un commissaire-enquêteur. Mme ROYAL rappelle que la loi française donne le droit au public d'être informé et de collaborer à la décision publique.

Mme LEGRAND ajoute que la définition et les modalités de la phase de concertation continue dépendra du temps disponible entre le bilan de la concertation préalable et l'enquête publique, prévue fin 2025. VNF a commencé à élaborer un plan de concertation et de communication pour toute la durée du projet, qui sera mis à jour à l'issue de la concertation afin de l'adapter si nécessaire et de préciser sur cette phase de dialogue. Les actualités du projet seront sans doute relayées par la commune, la CAPSO, sur le site de VNF, sur le site de la concertation (qui restera actif et le même jusqu'à la fin de l'enquête publique). La fréquence de ces temps d'informations dépendra de la quantité d'information à communiquer aux habitants et de l'avancée des procédures réglementaires, qui nécessiteront sans doute des échanges dont la forme et la fréquence reste à définir.

Anne-Marie ROYAL précise que les garants préconisent en général que la phase de concertation continue ne se tienne pas uniquement en ligne et qu'elle ne repose pas uniquement via des relais, qui ont leur propre rôle dans le dispositif. Les garants ne peuvent cependant pas garantir que le dispositif soit continu. Elle ajoute que les habitants ont un droit à demander la poursuite des échanges avec le maître d'ouvrage. Les modalités de concertation continue pourront également dépendre de la façon dont le territoire se saisit de ce projet : Mme ROYAL évoque les difficultés de mobilisation sur certaines réunions de la concertation.

- La participante évoque le court temps de la concertation préalable, trop court pour assimiler les informations communiquées sur le projet. Elle pointe également le caractère très institutionnel de VNF, qui compliquerait l'assimilation des informations transmises, notamment sur ce type de projet technique.

2. Le contenu des travaux

→ Se référer aux pages 19 à 33 du support de l'atelier

Après la projection de la vidéo de présentation du projet, M. MAZAJCZYK rappelle les différents sujets relatifs au chantier abordés lors de précédents temps de la concertation (page 20) : la durée du chantier, les techniques constructives, les risques d'impacts sur l'écluse actuelle, l'emploi et les retombées locales, les accès riverains et les accès au site pendant le chantier.

Mme LEGRAND rappelle quelques éléments précédemment présentés sur le chantier (page 21) : le projet nécessitera entre 5 et 6 ans de travaux et générera à peu près 1 million de m³ de déblais, dont une grosse partie est valorisable. 110 000 m³ de béton seront à acheminer pour construire le génie-civil de l'écluse. 150 à 200 ouvriers seront mobilisés en continu sur le chantier.

Mme LEGRAND présente ensuite les grandes lignes des opérations conduites durant le chantier (page 22) : des travaux préparatoires et l'installation des infrastructures de chantier, qui sera suivie par une remise en état de la zone à l'issue du chantier, beaucoup de terrassement du fait d'un grand volume de terre à excaver pour construire l'écluse et le nouveau chenal, la construction du génie-civil de l'écluse, l'aménagement des avant-ports et des berges plus éloignés du cœur de l'écluse, puis le rétablissement de la voirie.

Xavier HAMARD, chef de projet au sein du bureau ISL, qui fait partie du groupement de maîtrise d'œuvre en charge de la conception et la réalisation du projet de doublement, présente les principales étapes du chantier.

Des premiers travaux seront menés en anticipation de la phase de travaux effective (page 23). Parmi ces travaux, la création des accès à la zone de travaux : 3 accès sont actuellement à l'étude, présentant chacun différents avantages et inconvénients environnementaux, fonciers ou techniques. Les emprises provisoires du chantier, présentées dans leur périmètre large, seront également préparées (bases vie, zones de stockage de matériaux, petits cheminements). Toute la zone d'emprise du chantier présentée ne sera pas forcément utilisée ni en entier ni dans le même temps.

- Une participante pointe le fait que des voitures circulent déjà sur les propositions de cheminements faites

M. HAMARD répond qu'il s'agira de consolider le cheminement retenu afin que les camions et autres véhicules de chantier puissent accéder à la zone de travaux.

- Une participante demande à quel moment sera prise la décision d'accès à l'écluse entre les trois options présentées.

Mme LEGRAND répond que la décision ne sera prise que début 2025. Ce choix peut donc être discuté lors de la concertation. Tout comme pour le périmètre des emprises chantier, puisque l'étude lancée avec la Safer sur les enjeux agricoles pourra aussi venir éclairer cette décision. Des enjeux environnementaux peuvent également peser dans ce choix. Enfin, le choix des accès dépendra également des échanges à venir avec les services instructeurs.

- La participante demande pourquoi l'option d'accès 1 n'est pas privilégiée, les deux autres options traversant la zone d'activités

Mme LEGRAND répond que l'option 1 est effectivement l'option privilégiée par VNF, mais qu'il n'est pas certain que ce choix de tracé soit acceptable pour les services instructeurs du fait

des différentes réglementations (impacts écologiques importants et impact sur un ouvrage historique).

M. HAMARD présente ensuite les opérations menées pendant la première année de travaux (page 24) : les travaux sur le génie-civil de l'écluse commencent avec la réalisation d'une enceinte en paroi en béton moulée dans le sol afin de permettre une enceinte de terrassement à sec pour construire l'écluse. En amont, les premiers terrassements et excavation sur le futur canal seront réalisés. Un quai provisoire sera construit en amont, le plus rapidement possible, afin de permettre la fluvialisation du chantier et l'évacuation de la majorité des déblais.

- Une participante demande des informations sur l'élargissement du canal : largeur, longueur, profondeur

M. HAMARD répond qu'en amont les berges seront décalées en rive droite d'une dizaine de mètres et en longueur jusqu'au projet Solvalor, soit entre 500 et 600 mètres. La définition de la géométrie des berges n'est pas arrêtée sur la partie talus mais les berges en elles-mêmes seront réalisées avec des palplanches.

M. HAMARD présente ensuite la deuxième année de travaux (page 25) : le canal amont sera réalisé, le quai provisoire en service. Les travaux sur le génie-civil de l'écluse se poursuivront avec le terrassement de l'intérieur de l'enceinte en paroi moulée. À l'aval sera préparée l'excavation du canal afin de raccorder la future écluse au canal existant, le point de raccordement se trouvant au niveau du pont-rail.

- Une participante demande si le site inscrit sera impacté.

Mme LEGRAND répond que le site inscrit sera en effet impacté au niveau des talus. Toutes les procédures (permis de construire, autorisation environnementale et autorisation d'aménagement) seront à mener en lien avec le fait que ce site est classé et inscrit. Le projet n'impacte cependant pas le canal d'amenée et l'ancienne porte de garde de l'ascenseur à bateau. L'aménagement du site fera sans doute partie des sujets à discuter durant la concertation continue, même si l'architecte des Bâtiments de France (ABF) orientera les directions et décidera in-fine si cela est acceptable ou pas.

- Une participante demande si les berges seront protégées de la même manière

M. HAMARD répond que toutes les berges devant l'ascenseur à bateaux seront reprises avec des palplanches, également pour garantir une meilleure accessibilité au garage d'écluse. À partir de l'amont du pont-rail, le talus sera redécoupé. Pour l'instant, il est prévu de faire des berges verticales pour limiter les emprises sur les terrains avoisinants.

M. HAMARD présente les opérations de la troisième année du chantier (page 26) : le bétonnage sur le génie-civil de l'écluse sera lancé et le garage d'écluse amont équipé. Le garage d'écluse permet aux bateliers qui auraient besoin d'attendre avant de passer l'écluse de patienter en toute sécurité. La présence de garages d'écluses à l'amont et à l'aval permettra aussi de gérer les croisées des bateaux de manière sécurisée entre l'écluse de Fontinettes et celle de Flandres.

- Un participant demande si une zone de demi-tour est prévue

Mme LEGRAND répond qu'une zone de retournement à l'amont de Fontinettes est en cours de réflexion : des études préliminaires sont ainsi en cours pour l'aménagement d'un bassin de virement à Campagne-lès-Wardrecques. Bien que le projet soit dans une phase moins avancée que le projet de doublement, sa réalisation pourrait se faire plus rapidement car il s'agit d'un projet de moins grande envergure. Des réflexions sont en cours pour étudier la possibilité de réalisation de ce projet avant les travaux sur le site des Fontinettes ce qui pourrait être intéressant pour mieux gérer la phase travaux.

- Une participante demande s'il n'était pas plus pertinent de concentrer les projets au même endroit, dans les emprises foncières du projet de doublement

Mme LEGRAND répond qu'un bassin de virement prend beaucoup de place et que la zone du projet est déjà très contrainte. De plus, le besoin d'un bassin de virement n'est pas lié à la nouvelle écluse mais à l'activité portuaire à proximité (quai du port d'Arques et Arc international notamment), les deux projets sont distincts, bien que la réalisation du bassin de virement avant le chantier de doublement faciliterait sa fluvialisation.

- Un participant demande s'il est prévu d'élargir les espaces de retournement des péniches en fonction des nouvelles longueurs de bateau.

Mme LEGRAND répond que le futur bassin de virement à Campagne-lès-Wardrecques devra pouvoir accueillir des bateaux de 135 mètres. D'autres bassins de virement existants, comme celui de Béthune, pourront être agrandis.

- Un participant explique qu'il fallait auparavant naviguer une heure en bateau pour pouvoir aller jusqu'à Béthune afin de se retourner.

M. HAMARD présente la quatrième année de travaux (page 27), durant laquelle se poursuivront les travaux sur le génie-civil de l'écluse et l'excavation du canal aval. Le génie-civil sera finalisé durant la cinquième année de travaux (page 28). Le garage d'écluse aval sera réalisé durant cette même année. Enfin, les travaux de remise en état de la zone de travaux et la suppression du quai provisoire seront réalisées pendant la sixième et dernière année de travaux (page 29), qui verra également la mise en service de la nouvelle écluse.

À la fin des travaux (page 30), les deux tronçons du canal auront été réalisés, ainsi que les deux garages d'écluses. L'accès principal sera conservé pour permettre l'accès au site aux engins de maintenance. Il est précisé que les opérations de maintenance ne devraient pas intervenir très souvent (moins d'une fois par an) et ne nécessiteront pas toutes de très grosses grues.

- Une participante demande ce qui restera sous emprise foncière VNF sur le site à l'issue du chantier

Mme LEGRAND répond que seule l'écluse et les zones techniques associées resteront propriété de VNF. Les parcelles agricoles utilisées pendant les travaux seront restituées à l'agriculture à l'issue des travaux. La voie d'accès à l'écluse, qui aura été élargie, pourrait être rétrocédée à la commune à l'issue des travaux. VNF ne conservera que le minimum de parcelles sur le site.

- Des participants demandent si des habitations et des parcelles agricoles sont touchées par le projet

Mme LEGRAND répond que quatre maisons sont impactées, à l'amont du projet, sur la digue du Smetzet que des échanges ont déjà été engagés avec les propriétaires.

Sur les surfaces agricoles impactées, elles seront remises à l'agriculture dans la mesure du possible. Certains propriétaires de parcelles utilisées pendant les travaux seront indemnisés, d'autres parcelles auront besoin d'être acquises par VNF. L'étude menée avec la Safer devrait préciser ces besoins en 2025. VNF n'a pas vocation à acheter un grand nombre de parcelles et fera l'acquisition du minimum nécessaire à la réalisation du projet.

- **Alexis FAVRE-GILLY**, garant de la concertation, demande si la voie d'accès au site choisie restera la même au-delà du chantier.

Mme LEGRAND répond que l'accès ne devrait pas changer après le chantier, puisque le chemin choisi sera renforcé pour pouvoir accueillir les engins de chantier et de maintenance pour la future écluse. Si la solution 1 paraît la plus logique à ce stade, elle traverse des zones d'intérêt écologique. VNF a donc réfléchi à d'autres solutions, qui traversent la zone agricole et s'approchent des zones urbaines, ce qui impacterait des habitants et des agriculteurs. VNF privilégie a priori la solution 1 mais sa faisabilité reste à confirmer avec les services instructeurs. Ce choix de cheminement fera l'objet de discussions début 2025 pour avoir plus de certitude d'ici l'enquête publique prévue fin 2025.

- Des riverains discutent du choix du chemin d'accès au site. Les solutions 2 et 3 (page 32) ne semblent pas idéales. Les riverains repèrent une zone utilisée comme décharge sur le tracé de la solution 1 et voient le choix de la solution 1 comme une opportunité de nettoyer cette zone.

Mme LEGRAND explique que l'Eurovéloroute n°5 prévoyait également de passer sur le chemin de la solution 1. Des discussions avec le département sont en cours pour éviter les interfaces entre les deux projets en phase provisoire.

- Un participant demande si le projet de doublement retarde le projet d'Eurovéloroute entre Saint-Omer et Campagne-lès-Wardrecques et si oui, si un itinéraire bis est prévu le temps du chantier.

Mme LEGRAND répond que si l'Eurovéloroute se construit aujourd'hui, elle ne pourrait pas être empruntée pendant les 5 ans du chantier. Des discussions sont en cours avec le département du Pas-de-Calais pour la définition d'un tracé provisoire.

Mme LEGRAND fait le bilan des impacts du chantier et présente le travail mené par VNF sur l'optimisation de ces impacts (page 33). Le chantier engendrera forcément des nuisances pour les riverains et usagers du site. Des mesures de limitation de ces nuisances sont à l'étude, qui devraient être précisées avec la définition de l'organisation du chantier. Le chantier est prévu pour se dérouler sur une amplitude horaire tolérable, sans travaux ni la nuit ni le week-end. Le chantier sera fluvialisé au maximum, notamment grâce au travail mené pour évacuer une majorité des déblais par péniche. Avec ces volumes de terrassement qui vont se dérouler sur plusieurs années, ces trajets en péniches remplaceront un très grand nombre de camions.

Mme LEGRAND présente rapidement la localisation du projet Solvalor, dont le permis de construire est déjà autorisé, qui sera implanté au bout du garage d'écluse amont. Il s'agit d'une plateforme de recyclage de terres, pouvant traiter 15 000 à 20 000 m³ de déblais non pollués.

- Une participante, qui habite à proximité du projet Solvalor, dit entendre parler du projet pour la première fois et se dit en colère de ne pas avoir été mise au courant de ce projet par la mairie.

Mme LEGRAND répond que le projet Solvalor est totalement indépendant de VNF. Les échanges entre VNF et Solvalor se font afin d'éviter les impacts et interfaces entre les deux

projets. Le terrain sur lequel se fera le projet Solvalor appartient à la CCI et ne nécessitera a priori pas de travaux conséquents.

3. Temps d'atelier

Les participants sont invités à travailler en sous-groupe autour de deux questions :

- Quelles sont les contraintes du secteur à prendre en compte pour assurer un bon déroulement du chantier ?
- Quelles pratiques ou actions mettre en place pour assurer une bonne information au quotidien ?

Contributions sur la limitation des impacts du chantier

- Éviter d'impacter la rue Branly
- Privilégier l'option d'accès 1 et le garder en définitif
- Supprimer la zone de décharge sauvage existante le long de l'option d'accès N°1
- Une vigilance posée sur l'accès pompier à la zone
- Une inquiétude exprimée sur la période de chantier : pas de travaux la nuit ni le week-end, attention aux périodes de vacances scolaires pour les travaux les plus bruyants
- Une vigilance émise sur les riverains qui travaillent de nuit et sur l'acceptabilité du bruit en journée
- Une demande de maintien de l'accès aux riverains pendant les travaux
- Une demande de mise en place des mesures préventives pour limiter la poussière
- Une demande sur le besoin d'information aux habitants et aux salariés de la zone d'activités sur la ligne à haute tension à déployer et sur la fibre à dévoyer
- Une question posée sur l'impact des travaux sur les réseaux enfouis chez les riverains de la digue du Smetz (eau, gaz, eaux usées, électricité...)
 - o Mme LEGRAND explique que le projet prévoit bien des travaux de dévoiement de réseaux
- Une question sur le suivi de la quantité et de la qualité de l'eau dans le canal pendant les travaux
 - o Mme LEGRAND répond que le chantier n'aura pas d'impact sur la quantité d'eau du canal et qu'un suivi de la qualité de l'eau du canal sera effectivement réalisé par VNF durant les travaux.
- Une vigilance posée sur la qualité des berges qui seront refaites pour résister à l'augmentation du trafic
 - o Mme LEGRAND répond qu'il s'agira de palplanches traditionnelles adaptées à ce besoin
- Des propositions faites sur le fait d'utiliser les terres issues du chantier pour rehausser les digues à l'amont et à l'aval
- L'expression d'un besoin d'itinéraire bis pour l'Eurovéloroute n°5 pendant les travaux
- Une question émise sur une éventuelle rupture de la porte de l'écluse pendant les travaux en raison de son état
 - o VNF explique que les désordres font l'objet d'un suivi spécifique qui concerne notamment le phénomène de basculement de la tête aval qui pourrait remettre en cause le fonctionnement de la porte aval d'ici environ 15 ans toutefois sans risque de rupture brutale (incapacité à manœuvrer la porte à terme).

- VNF rappelle que l'ouvrage actuel possède 3 portes qui assurent donc une pleine protection des zones à l'aval même en cas de problème grave sur l'une des portes.
- Il a aussi été précisé que ce type d'infrastructure qui retiennent un grand volume d'eau est soumis aux réglementations sur la sécurité des ouvrages hydrauliques qui impose des suivis et contrôles réguliers.

Contributions sur la communication relative au chantier

- Des demandes sur le besoin d'une bonne information des riverains impactés par le chantier en amont des travaux
- Une demande de transparence sur les impacts forts du chantier pour pouvoir les anticiper
- La proposition de désigner un chargé d'information de proximité dans les marchés de travaux pour entendre les doléances des riverains du chantier
- La proposition de créer un site internet pour le chantier, facilement accessible et avec un URL simple
- Une vigilance exprimée sur le fait de ne pas communiquer exclusivement par Internet, car de nombreuses personnes ne sont pas à l'aise avec le numérique
- La demande de bien veiller à préciser les types de travaux menés à chaque phase et leur localisation
- Une vigilance exprimée sur le fait de bien informer les riverains de l'autre rive (rive droite) et plus largement les habitants d'Arques, au-delà du périmètre d'impact direct du projet. Les participants pointent un enjeu particulier à aller à la rencontre des futurs riverains du nouveau centre-ville, aujourd'hui pas encore installés et qui seront impactés notamment par les travaux du garage d'écluse à l'aval.
- L'identification par les participants du besoin de sectoriser géographiquement le chantier pour pouvoir informer plus spécifiquement les riverains : les riverains à proximité des garages d'écluses ne sont pas les mêmes que ceux près du génie-civil de l'écluse.
- La proposition d'organisation des visites du chantier pour les habitants
- La proposition de créer une ligne d'écoute pour la remontée des problématiques relatives au chantier et d'intégrer cette demande dans les marchés travaux à venir

Échanges conclusifs

- À l'issue de la restitution des échanges, une participante demande comment VNF compte entretenir ses relations avec les autres acteurs institutionnels du territoire pendant la période de chantier.
 - Mme LEGRAND répond que des comités techniques, des comités de pilotages (incluant l'Etat) et des comités territoriaux (incluant les collectivités locales) dédiés au projet sont tenus à chaque étape clef. Le prochain comité de pilotage est ainsi prévu à l'issue du bilan de la concertation (au premier trimestre 2025).
- Une participante demande quelles seront les communications faites à l'issue de ces différents comités.

- Mme ROYAL demande s'il est possible de rédiger un relevé de décisions à l'issue des comités de pilotages et des comités territoriaux et de le relayer au public via la presse ou les médias (site internet, réseaux sociaux ou magazines) des différentes collectivités concernées.
 - o Mme LEGRAND répond que la diffusion des relevés de décisions de ce type de comités n'est pas une pratique habituelle, mais que VNF se renseignera sur cette possibilité.
- Un participant demande si une écluse similaire a déjà été construite en Europe.
 - o Mme LEGRAND répond que la future écluse des Fontinettes est quasiment jumelle en termes de conception avec celles du canal Seine-Nord Europe. L'innovation technique des bassins d'épargne intégrés a cependant pour modèle une écluse allemande, que l'équipe de conception est allée visiter fin 2023. M. HAMARD ajoute que cette visite a permis de consolider les ordres de grandeurs attribués à la construction de l'écluse des Fontinettes en termes de durée de vie de l'écluse, de coût, de fonctionnement et de maintenance.
- Une participante demande s'il existe déjà une vidéo qui expliquerait le fonctionnement de la future écluse.

Mme LEGRAND répond que la création d'une vidéo de ce type pourrait être envisageable en vue l'enquête publique mais qu'elle n'existe pas à ce stade du fait d'une certaine complexité à la produire.

Conclusion

Mme ROYAL remercie les participants et la maîtrise d'ouvrage pour leur participation et les échanges tenus, qui profiteront à VNF comme aux habitants du territoire.