



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Visite de site

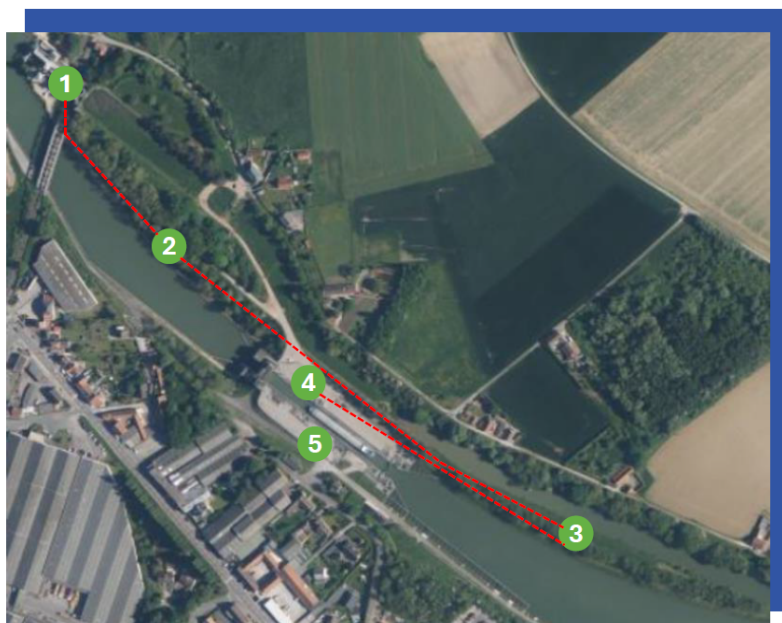
Synthèse des échanges

16 novembre 2024, Arques

Informations générales

- Une visite pour découvrir le projet, ses emprises et ses effets mais aussi les enjeux relatifs à l'écluse actuelle des Fontinettes
- Documents mis à disposition du public : vidéo de présentation du projet, dépliant, dossier de concertation, carte de la visite
- 6 participants présents.
- Présence d'Alexis FAVRE-GILLY, garant de la concertation

- 1 Départ de l'ascenseur à bateaux
- 2 Zone naturelle et enjeux patrimoniaux
- 3 Le projet de nouvelle écluse
- 4 L'écluse actuelle et le projet de régénération
- 5 Conclusion de la visite



Parcours de la visite de site

Synthèse des échanges

- Sur le parcours entre la salle et l'écluse, les impacts sur le talus du site classé de l'ascenseur à bateau et sur l'élargissement du chenal ont été explicités.
Ensuite les emprises de la future écluse ont été présentées et des échanges se sont tenus à propos des enjeux de biodiversité et de compensations écologiques.
L'écluse actuelle et les enjeux de sa régénération ont ensuite été présenté aux participants.
- Une question sur le choix de doublement de l'écluse des Fontinettes et pas de celle de Flandres
→ VNF répond que le doublement des Fontinettes intervient en premier car l'écluse n'est pas en bon état et qu'elle nécessite des travaux qui interrompraient la circulation fluviale sur l'écluse pendant un an. Quand le trafic doublera (moyen terme) puis triplera sur le réseau (long terme), les écluses du réseau fluvial Nord-Pas-de-Calais auront alors besoin d'être doublées. Des études amont ont été lancées pour déterminer la faisabilité technique du doublement des écluses.
- Une question sur les raisons de l'augmentation du trafic à venir
→ VNF explique que plusieurs facteurs expliquent cette augmentation, mais qu'elle est principalement en lien avec l'évolution du réseau Seine-Escaut, notamment la mise en service du canal Seine-Nord Europe, qui facilitera le report modal de la route vers le fluvial.
- Une crainte émise sur le risque rupture de l'écluse actuelle qui mettrait en péril l'aval
→ VNF a expliqué que les désordres faisaient l'objet d'un suivi spécifique et que ce type d'infrastructure est soumis aux réglementations sur la sécurité des ouvrages hydrauliques. Les désordres observés et suivis menés concernent principalement un phénomène de basculement lent de la tête aval. Ces derniers pourraient remettre en cause le fonctionnement de la porte aval d'ici environ 15 ans toutefois sans risque de rupture brutale. De plus, l'ouvrage actuel possède 3 portes, qui assurent une pleine protection des zones aval même en cas de problème sur l'une des portes.
- Un doute émis sur la capacité des procédures réglementaires sur le site inscrit à empêcher les aménagements du projet, du fait de son importance
→ VNF explique que bien qu'une seule enquête publique se tiendra, les différentes procédures administratives avancent en parallèle du fait des différentes contraintes et enjeux du site. Les procédures liées au site classé/inscrit (touchant aux codes de l'urbanisme et du patrimoine) sont certes complexes mais pas plus que les autres procédures à mener (au titre des codes de l'environnement, de l'urbanisme ou la déclaration d'utilité publique).
- Une question sur les raisons du doublement de l'écluse, particulièrement dans ce contexte budgétaire contraint

- ➔ VNF répond que 2 à 3 milliards d'euros de marchandises passent chaque année par l'écluse ce qui permet de relativiser un peu le coût de l'infrastructure. L'investissement seul de 25 à 30 millions d'euros pour la régénération de l'écluse actuelle entraînerait une interruption de la navigation fluviale qui se reporterait sur la route, peut-être définitivement pour une partie du trafic. De plus, sans raccourcissement du temps d'attente à l'écluse, l'écluse arriverait à saturation à horizon 2060, et constituerait un goulot d'étranglement sur le réseau fluvial de la région, où le trafic devrait se densifier dans les années à venir en lien avec les effets de la liaison Seine-Escaut.
- Des questions posées sur l'origine du million de m³ de déblais, sur leur évacuation et sur leur destination.
- ➔ VNF répond que les déblais viennent des 20 mètres de profondeur à creuser au niveau de la futur écluse et de l'excavation du chenal et des talus.
- ➔ Un quai provisoire sera construit à l'amont pour évacuer au maximum les déblais par la voie d'eau plutôt que par camion. La destination des déblais n'est pas connue à ce jour, plus d'informations à ce sujet seront apportées au moment de l'enquête publique. Le maître d'ouvrage sera également à l'écoute des propositions des entreprises travaux qui seront recrutées pour le projet.
- Une question sur le tracé de l'Eurovéloroute pendant les travaux
- ➔ VNF répond qu'une déviation pendant la période des travaux de l'écluse est en cours de réflexion par le département qui porte ce projet.
- Une question sur le maintien du franchissement sur l'écluse à la mise en service du projet
- ➔ VNF répond que la demande a émergé de la concertation et qu'elle a bien été prise en compte. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité d'un franchissement du site si toutefois les conditions de sécurité sont réunies.
- M. FAVRE-GILLY relaie des inquiétudes émises par certains participants, particulièrement ceux qui ont vécu le chantier de l'actuelle écluse, sur le déroulement du chantier de la nouvelle écluse et les impacts sur l'écluse actuelle
- ➔ VNF explique que l'ouvrage sera totalement construit de manière indépendante de l'écluse actuelle et n'aura donc pas d'impact sur la stabilité de l'écluse existante, qui est un ouvrage-poids donc auto-stable. De plus les techniques de construction prévues, et notamment l'utilisation de parois-moulés en béton-armé permettront de maîtriser les impacts sur le site éclusier et limiter les risques liés aux problématiques hydrauliques rencontrées durant la construction de l'écluse actuelle (arrivées d'eau, éboulements).
- Des échanges sur l'usage de l'étang de Batavia à la mise en service de la nouvelle écluse.

- ➔ VNF explique que lors de la mise en service de la nouvelle écluse, l'utilisation de cette dernière plus performante et plus économe en eau, devrait être privilégiée par rapport à l'écluse actuelle, ce qui entraînera mécaniquement une baisse de l'utilisation de l'étang de Batavia. Cependant, l'étang de Batavia continuera à être utilisé dans le cadre du fonctionnement de l'écluse actuelle.

- Une question sur l'origine du trafic fluvial (plutôt depuis ou vers la mer)
- ➔ VNF répond que les passages sur l'écluse se répartissent globalement de manière équitable entre le sens montant et le sens avalant. Les mêmes bateaux qui vont dans un sens, chargés, essayent de revenir, dans la mesure du possible, chargés aussi dans l'autre sens afin d'assurer la rentabilité du transport.

- Une question sur les horaires de navigation sur l'écluse
- ➔ VNF répond que l'écluse est ouverte à la navigation tous les jours sauf les jours fériés : de 6h15 à 22h et jusqu'à minuit sur demande du lundi au samedi et le dimanche de 9h à 18h. Demain, grâce à la téléconduite, l'écluse pourra être ouverte à la navigation 24h/24 si le besoin s'en fait sentir par les bateliers.

- M. FAVRE-GILLY pose une question sur les enjeux de ressources humaines liés à la mise en place de la téléconduite
- ➔ VNF répond qu'aujourd'hui, quatre éclusiers se relaient sur l'écluse. Demain, un éclusier surveillera environ 5 écluses en même temps depuis le centre de téléconduite. Les éclusiers seront plusieurs dans une salle de surveillance commune pour toutes les écluses à grand gabarit du réseau, ce qui permet de réduire l'isolement de cette fonction mais aussi de permettre un meilleur pilotage d'ensemble et rationaliser les effectifs.

En images

