



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Visite de site

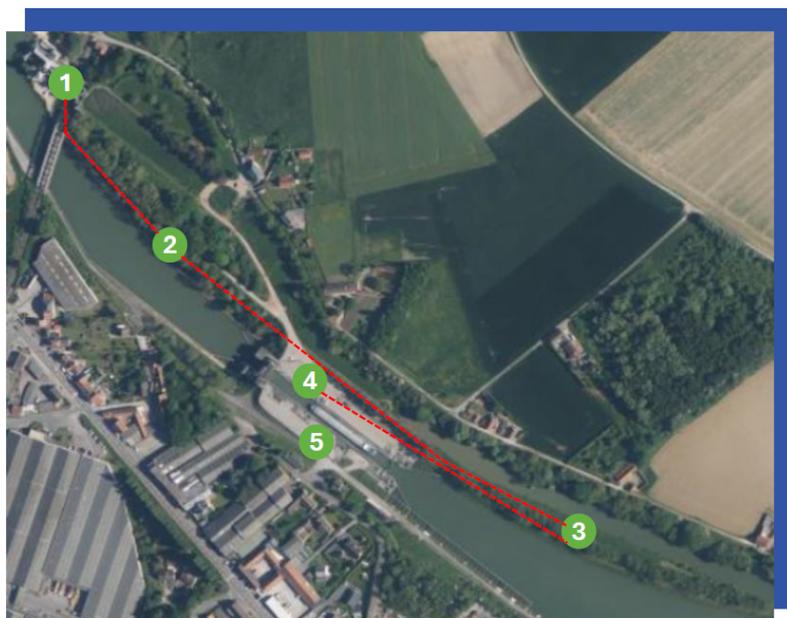
Synthèse des échanges

13 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
- 7 participants présents.
- Présence d'Anne-Marie ROYAL, garante 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

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

Synthèse des échanges

Des échanges sur les caractéristiques du projet de doublement

- Une question sur la taille maximale des bateaux qui traverseront l'écluse
→ VNF répond que le nouveau sas mesure environ 145 m et qu'il permettra, comme aujourd'hui de faire traverser des convois de 135 m maximum.
- Une question sur un éventuel danger d'infiltration d'eau dans le talus avec la recréation du bras mort
→ VNF répond que l'écluse fera tampon d'étanchéité entre le talus et le canal.
- L'éclusier demande pourquoi refaire un sas de 145 mètres et non pas de 195 m comme les écluses du canal Seine-Nord ou 210 mètres comme les dimensions des nouvelles écluses belges
→ VNF répond que le sas de la future écluse sera allongeable à 195 mètres, soit la longueur des bateaux pour lesquels le canal Seine-Nord est dimensionné. Construire tout de suite un sas de 195 mètres ajouterait un coût de 30 millions d'euros à l'opération, alors même que ces bateaux ne peuvent aujourd'hui pas circuler sur le réseau fluvial du Nord-Pas-de-Calais (ils ne pourraient pas passer sous les ponts ni dans les courbes). Le seul avantage d'un sas à 195 mètres aujourd'hui serait de pouvoir faire passer deux bateaux en même temps sur l'écluse mais le trafic ne le nécessite pas à court et moyen terme.
- L'éclusier du site demande pourquoi refaire un sas de la même largeur alors même que des bateaux de 11,60 mètres de large passent aujourd'hui sur l'écluse, construite pour pouvoir laisser passer des bateaux de maximum 11,40 mètres.

Il est précisé que l'écluse actuelle a un sas de 12 m et qu'effectivement les bateaux qui font plus de 11,40 mètres ne peuvent pas l'emprunter (sauf dérogation) mais que le sas de la nouvelle écluse est dimensionné pour faire 12,50 mètres de large afin justement de permettre à ces bateaux d'accéder plus aisément à l'écluse.

Des échanges sur les évolutions du trafic fluvial

- Un riverain dit avoir observé une baisse du trafic fluvial
→ VNF explique qu'il y a en effet peut-être moins de bateaux en circulation mais que ces derniers sont globalement plus grands qu'auparavant et transportent donc davantage de marchandises. Cependant, le trafic a en effet baissé cette année du fait des arrêts de navigation liés aux inondations. L'augmentation du trafic annoncé est une augmentation du nombre de tonnes transportées ce qui n'implique donc pas une augmentation dans le même ratio du nombre de bateaux.
- VNF a pu constater une reprise rapide du trafic après un creux de la navigation lié aux effets collatéraux du Covid 19 (sur le trafic des porte-conteneurs maritime par exemple) qui fait que le tonnage transporté en 2020 n'a pas subi de forte baisse. De même en 2024, il a été constaté une reprise intense après les longs arrêts de navigation lié aux récentes séries d'inondations qui pourrait compenser en partie ces effets.

- Une question sur le nombre de bateaux traversant actuellement l'écluse chaque jour
 - VNF répond que le nombre de bateaux est variable : certains jours l'écluse voit passer moins d'une dizaine de bateaux, d'autres jours une quarantaine.
 - Il est précisé que le trafic fluvial, comme le trafic routier, n'est pas homogène sur la journée, ni même sur la semaine ou le mois et encore moins sur l'année (saisonnalité du transport de céréales par exemple) donc il peut y avoir un sentiment de moins de passage de bateaux ce qui ne veut pas dire qu'en moyenne on a effectivement réduit le nombre de passage de bateaux.
- Une question sur les évolutions attendues du trafic fluvial avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe
 - VNF explique que selon les projections, le trafic sur l'écluse va doubler en 2040 et un peu plus que tripler en 2070 (en tonne). Les effets du canal Seine-Nord devraient se faire sentir dès les premières années qui suivront son ouverture prévue en 2030.

Des échanges sur l'aménagement du site classé

- Une question sur la possibilité d'un escalier ou d'une pente douce depuis le pont-rail vers le site
 - VNF répond qu'un escalier à cet emplacement a été proposé par l'architecte en charge de la conception. Un autre escalier a été proposé plus près de l'écluse. Toutes ces propositions seront soumises à validation de l'architecte des Bâtiments de France (ABF) du fait du site classé.
- Une question sur le propriétaire et l'usage du bâtiment devant le canal d'amenée
 - VNF répond qu'il ne s'agit pas d'une propriété VNF mais qu'il se situe sur une parcelle communale. Le bâtiment serait relativement récent puisqu'il n'apparaît pas sur les photos d'archives de l'époque de l'ascenseur à bateau. Ce bâtiment n'est aujourd'hui pas utilisé et son usage initial n'est pas connu par VNF.

Des échanges sur le chantier

- Une question sur la destination des déblais du chantier
 - VNF répond que la destination des déblais n'est à ce jour pas définie et que ces sujets seront précisés dans les études à venir. Le but étant dans un objectif d'éco-conception que la majorité de ces déblais soient valorisés (seule une infime partie peut l'être sur le site).
- Une question sur les modalités d'évacuation des déblais
 - VNF répond que les déblais seront évacués par la route (ou stocker sur des zones de dépôt provisoire) le temps de la construction du quai provisoire sur le chantier (prévu durant la première année de travaux), puis un maximum de déblais sera évacué par la voie d'eau à l'aide de ce quai provisoire.
- Une question sur la voie de passage des camions nécessaires aux terrassements
 - VNF répond que l'accès au chantier puis à l'écluse se fera par le chemin de Théroutte où un accès spécifique sera à créer. L'accès actuellement utilisé pour la maintenance

(par la rue Pierre et Marie Curie) de l'écluse actuelle ne sera donc plus utilisé. D'autres accès internes seront créés pour faciliter la circulation au sein du chantier.

- Une question sur les impacts des travaux de la nouvelle écluse sur l'ancienne
- 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 dont autostable. 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.

Des échanges sur les autres projets sur le site des Fontinettes

- Une demande de précision sur l'échéance dans laquelle VNF doit résoudre les désordres constatés de gonflement du béton sur l'écluse actuelle et de basculement de la tête aval
- VNF répond que les phénomènes observés sont très lents mais fait l'objet d'un suivi précis et continu. La date des travaux de régénération de l'ancienne écluse n'est pas arrêtée aujourd'hui mais il semble nécessaire de la régénérer dans les 10 à 15 ans qui viennent (donc entre la mise en service de l'écluse doublée et 2040).
- Une question sur un éventuel projet de désenvasement de l'étang de Batavia
- VNF répond que la nouvelle écluse n'utilisera plus l'étang de Batavia mais que les passages de bateau dans l'écluse actuelle continueront à nécessiter des transferts d'eau vers l'étang de Batavia. Il n'est pas prévu de travaux aujourd'hui sur le site, mis à part une éventuelle re-végétalisation des berges qui fait partie des scénarios à l'étude. A priori, la capacité de l'étang n'est actuellement pas limitée par la vase et il n'y a pas de besoin identifié de curage à ce stade.

Des échanges sur la téléconduite

- Des participants demandent des précisions sur le fonctionnement de la téléconduite
- VNF explique que le site sera équipé de caméras et sécurisé pour éviter la pénétration du public dans les zones techniques. Au lieu d'être sur place, les éclusiers travailleront à distance depuis le centre de téléconduite de Waziers. La mise en place de la téléconduite est en cours de déploiement sur le réseau Nord-pas-de-Calais et est prévue en 2026 sur l'écluse des Fontinettes. Ce projet est indépendant de celui du doublement de l'écluse des Fontinettes.
- Une question sur le raccordement de l'écluse à la fibre optique pour la mise en place de la téléconduite
- VNF répond que la fibre qui a été posée il y a quelques années pour la mise en téléconduite en 2026 devra être dévoyée en marge des travaux de doublement de l'écluse.

En images

