



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Webinaire « Le développement du transport fluvial de l'axe Dunkerque – Cuinchy »

Compte-rendu

14 novembre 2024, en ligne

Informations préalables

- Nombre de participants : 9
- Dispositif d'information : Diaporama projeté, vidéo de présentation du projet projetée. Ces éléments sont mis à disposition du public en ligne à la suite de la réunion.
- Format et déroulé de la rencontre : Ce webinaire s'est déroulé de 10h à 11h30 en ligne. Les échanges étaient animés par Simon Mazajczyk (Agence Eker).

Après un temps d'accueil, le cadre de la concertation a été rappelé avant de présenter un état des lieux du transport sur le réseau fluvial NPDC et plus particulièrement sur cet axe aujourd'hui dans une première partie puis de ses perspectives de développement dans un second temps.

Les intervenants étaient présents :

- Sophie LEGRAND, Directrice de projet, VNF
- Cécile ROUSSEAU, Adjointe du service Développement de la voie d'eau
- Guy BOURBONNAUD, Direction commerciale de l'Autorité portuaire de Dunkerque
- Xavier THOREL, Chef de Cellule Etudes amont, Stratégie et Prospective, VNF
- Xavier HAMARD, Chef de projet coté maîtrise d'œuvre, 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

Mots d'accueil

Sophie LEGRAND, remercie les participants pour leur présence et rappelle qu'un des objectifs de cette réunion en ligne était de permettre à des professionnels du secteur de participer pour s'informer et réagir par rapport au projet de doublement de l'écluse des Fontinettes mais aussi plus largement sur les enjeux et perspectives de développement de l'axe Dunkerque Cuinchy.

- Le cadre de la concertation

Simon MAZAJCZYK, animateur de la réunion, présente les thèmes de la réunion du jour, son déroulement, et son cadre proposé pour les échanges.

Alexis FAVRE-GILLY, garant de la concertation préalable, rappelle la mission et le rôle de la CNDP : elle est une autorité indépendante, chargée de garantir la transparence et l'accès à l'information pour tous les citoyens, quel que soit leur statut, dans le respect notamment de la Charte de l'environnement.

La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des alternatives et des caractéristiques du projet avant que celui-ci ne soit finalisé. Il rappelle que le rôle des garants est de s'assurer que le public reçoive des informations claires et que toutes les questions trouvent une réponse. Il rappelle que les garants et la CNDP n'émettent pas d'avis sur le projet, mais sur la procédure de concertation menée par le maître d'ouvrage.

À la fin de la phase de concertation préalable, un bilan est rédigé par les garants et rendu public. Ce bilan permet de savoir si les questions ont reçu des réponses satisfaisantes et si les préoccupations ont été prises en compte. VNF devra par la suite tirer ses enseignements de la concertation.

Pour conclure cette partie de présentation de la concertation, **Sophie LEGRAND**, directrice du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes, présente les prochains rendez-vous de la concertation.

2. La voie d'eau : un axe clé pour le transport de marchandises aujourd'hui

→ *Se référer aux pages 17 à 22 du support du webinaire*

Mme ROUSSEAU rappelle dans un premier temps que l'axe et le projet de doublement des Fontinettes se situent dans le réseau Seine-Escaut, projet transfrontalier qui vise le développement de 1100 km de voie navigables adaptées aux dimensions européennes.

Ce réseau intègre notamment la création du Canal Seine Nord Europe qui constitue le maillon manquant entre les bassins de la Seine et de l'Escaut. Ces 107 km de voies navigables permettront de relier les ports du Havre et de Dunkerque et le reste de l'Europe du Nord.

Plus spécifiquement, le réseau Nord Pas-de-Calais est un réseau dense, bien équipé et en pleine modernisation :

- **680 km de voies navigables**, dont près de 250 km de voies à grand gabarit.
- **90 écluses**, et plus de **100 ouvrages** de régulation des niveaux d'eau, **2000 hectares** de domaine public fluvial, **plusieurs ports intérieurs fluviaux**
- **Un réseau qui se modernise** (mise téléconduite, travaux de recalibrage, de création de zones de retournement, de stationnement ou d'attente aux écluses, étude des doublement/allongement d'écluses...)

Mme ROUSSEAU partage quelques chiffres structurants concernant les marchandises transportées sur le réseau Nord Pas-de-Calais. Elle met notamment en avant le fait que l'équivalent de 8 milliards de valeur de marchandises ont été transportées sur l'axe en 2023.

Sur l'axe Dunkerque, Mme ROUSSEAU met en avant quelques éléments clés :

3.8 millions de tonnes de marchandises déchargées ou chargées :

- **52 %** des marchandises manutentionnées sur le GPMD
- **23 %** des marchandises manutentionnées sur les 3 ports (Arques, Béthune et Guarbecque)
- **25 %** des marchandises manutentionnées sur les 14 quais privés

Elle met en lumière une prédominance de la filière agricole (44%), suivie par les filières métallurgie et matériaux de construction (18%).

Enfin, concernant plus spécialement le site des Fontinettes, VNF explique que l'on dénombre 4 020 passages de bateaux à l'écluse en 2023, dont 94 % de bateaux marchandise pour un peu plus de 2 millions de tonnes de marchandises qui ont circulé dans l'écluse.

Guy BOURBONNAUD complète ce panorama en partageant des éléments concernant spécifiquement le Port de Dunkerque (*Slide 24 du support de présentation*)

Il rappelle que l'activité fluviale du port de Dunkerque en 2023, a produit un trafic en 2,1 millions de tonnes, dont 1,7 en lien avec l'activité maritime, et 0,4 millions de tonnes en lien avec l'industrie locale.

Il met en avant le fait que l'importance de la voie d'eau dans la desserte terrestre du port est réelle : la part modale de la voie d'eau est d'environ 10%. Il précise qu'elle a été un peu « écrasée » ces dernières années par le fait que Dunkerque est devenu un port méthanier très important notamment des trafics de GNL qui sont déchargés à Dunkerque et qui sont ensuite réinjectés une fois gazéifiées dans le réseau de GRT gaz, il explique que l'on peut estimer que hors trafic de canalisation gaz, la part modale du fluvial est plutôt de 20%.

La part du ferroviaire étant de 30%, cela signifie que la part des transports massifiés dans la desserte terrestre du port, tout trafics confondus, est 0%, les 50% restants étant couverts par la route.

Sur la typologie des flux, il rappelle qu'ils sont mixtes avec 50% de vracs solides (céréales, minerais, etc.), 25% de vracs liquides (notamment de huiles industrielles ou agroalimentaires) et 25% de marchandises diverses (notamment les conteneurs dont le trafic est en forte hausse depuis une dizaine d'années).

Sur les origines destinations du trafic fluvial, M. BOURBONNAUD explique qu'il existe à peu près 50% des trafics qui sont à destination de la région de France, 26% des flux sont en relation avec la Belgique et 26% avec d'autres pays, notamment l'Allemagne et les Pays-Bas.

Sur l'évolution du trafic fluvial des 10 dernières années, M. BOURBONNAUD explique :

- que le trafic oscille entre 2 et 3 millions de tonnes avec une forte dépendance à l'activité céréalière,
- que l'on observe une baisse structurelle du trafic de charbon qui n'est aujourd'hui n'est plus consommé en France,
- que les trafics conteneurs ont énormément augmenté, notamment sur l'axe entre Dunkerque, Lille et Dourges avec en 2023, 25000 containers 20 pieds qui ont été chargés sur des péniches barges entre Dunkerque et les principaux ports intérieurs de la région de France.

3. Perspectives de développement de l'axe Dunkerque - Cuinchy

→ *Se référer aux pages 26 à 36 du support de la réunion publique*

Le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Une vidéo explicative du projet est diffusée en séance, elle est consultable sur la page du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes sur le site de VNF ([en cliquant ici](#)).

Sophie LEGRAND rappelle que le site des Fontinettes va évoluer avec le projet. L'écluse actuelle connaît des désordres qui menacent son bon fonctionnement d'ici 10 à 15 ans. Il est donc prévu de construire en anticipation une nouvelle écluse en rive droite, avec des travaux qui se dérouleront entre 2027 et 2033 puis de régénérer l'écluse actuelle (ce qui nécessitera sa fermeture pendant environ 1 an). A terme, les deux écluses fonctionneront et permettront d'accompagner le doublement puis le triplement du trafic estimé à l'horizon 2070. Toutes ces étapes se dérouleront donc sans interruption des circulations sur l'axe fluvial.

Concernant la phase de chantier, Sophie LEGRAND explique qu'il s'agit d'un chantier important, on prévoit notamment un peu moins d'un million de mètres cubes de déblais qui devront être gérés du fait de l'excavation de l'ouvrage, de la création, de l'élargissement du chenal de navigation. Une grande partie de ces terres seront évacuées par la voie d'eau. Ce sera un chantier d'ampleur avec un ouvrage de génie civil qui va nécessiter de grandes quantités de béton avec plus de 100 000 m³ béton pour construire l'écluse. C'est un chantier qui va mobiliser près de 200 ouvriers pendant 5 ans contribuant ainsi à un certain dynamisme économique local.

Les perspectives de développement sur l'axe

Xavier THOREL présente dans un premier temps les prévisions de trafic (modélisations datant de 2017) sur différentes sections du réseau navigable, avec un focus particulier sur l'axe de Dunkerque vers Bauvin. Il met en avant le fait qu'à long terme (horizon 2070) le trafic devrait être multiplier par presque 3. Ces trafics pourraient atteindre près de 10 millions de tonnes sur le secteur Audomarois et encore davantage (environ 13 millions de tonnes) sur le secteur béthunois entre Aire-Sur-La-Lys et Bauvin.

M. THOREL présente ensuite plusieurs modélisations des temps d'attente sur les différentes écluses du réseau selon différents scénarios d'aménagement. Cela met en exergue plusieurs points :

- les risques de temps d'attente très élevés avec une multiplication par 2 des trafics (et inacceptables si multiplication par 2), et notamment sur l'écluse des Fontinettes qui présenterait alors les temps d'attente les plus importants du réseau.
- Le seul doublement des Fontinettes à 144m permet de réduire considérablement ces temps d'attente à l'écluse avec des trafics multipliés par 2.
- Le doublement à 144m des écluses de Cuinchy, Fontinettes et Flandres permet de réduire considérablement les temps d'attente sur ces écluses avec un trafic multiplié par 3.

Il explique dans ce cadre que des études d'allongement / doublement sont prévues sur l'ensemble des écluses de l'axe.

M. THOREL présente également d'autres réflexions aujourd'hui portées par VNF sur le territoire au travers des Schémas Directeurs des Bassins de Virement, Garages d'Ecluses et Zones de Stationnement sur l'ensemble du réseau Nord-pas-de-Calais et précise les études en cours sur l'axe Bauvin-Dunkerque :

- La création de bassins de virement, permettant une giration des bateaux actuels et futurs sur le réseau :
 - à proximité du port d'Arques
 - et à proximité du port de Béthune.
- La création ou l'extension de garages d'écluses, qui sont des zones d'attente en amont et en aval des écluses :
 - à Fontinettes : en amont et en aval dans le cadre du projet de doublement.
 - à l'aval de Flandres (avec une logique de synchronisation des écluses des Fontinettes et Flandres).
 - à Holque-Watten.
 - à Cuinchy-Givenchy.
- La création de zones de stationnement :
 - entre Aire/Lys et l'amont des Fontinettes.
 - dans le Béthunois.

Xavier HAMARD d'ISL, membre de l'équipe de maîtrise d'œuvre sur le projet des Fontinettes ajoute qu'un garage d'écluse à l'aval de Fontinettes, d'une longueur de 200 m est prévu, il a été dimensionné pour et accueillir des bateaux de 135 m ou de 185 m en cas d'adaptation du réseau à ces types de gabarits. Le garage à l'amont est directement prévu d'une longueur de 200 m allongeable à 310 m à terme (pages 35 et 36 du support de présentation)

Les perspectives de développement pour le Port de Dunkerque

M. BOURBONNAUD explique que le transport fluvial au port de Dunkerque représente un réel intérêt bien compris et qu'il est placé au cœur de réflexions stratégiques du Port.

La voie d'eau représente selon le port une réponse adaptée à de très nombreux enjeux, au premier rang desquels figurent les enjeux environnementaux. Il rappelle dans ce cadre que le port a un objectif de neutralité carbone pour 2050 pour l'ensemble de ses activités et celle de l'ensemble de l'écosystème portuaire de Dunkerque. Il insiste sur le fait que si on parle 2 à 3 millions de tonnes de trafic fluvial gérées depuis et vers le port de Dunkerque cela représente entre 100 000 et 150 000 camions en moins chaque année sur les routes du réseau routier régional.

L'enjeu économique est également un point important pour le Port de Dunkerque : un transport fluvial pouvant s'appuyer sur un réseau fiable et performant représente un outil clé afin de concrétiser le report modal et de récupérer de nouveaux trafics. M. Bourbonnaud explique que le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes s'inscrit pleinement dans cette logique de fiabilisation du réseau fluvial. C'est un enjeu clé dans la mesure où 95% des trafics fluviaux qui partent du port de Dunkerque passent par l'écluse des Fontinettes à Arques. Selon M. Bourbonnaud, cela s'inscrit également pleinement en lien avec le CSNE que le port de Dunkerque soutient notamment car cela doit permettre au port d'élargir ses liaisons fluviales à destination du Sud de la région des Hauts-de-France, notamment de la Picardie.

M. Bourbonnaud illustre son propos à partir de 2 exemples, tout en rappelant que le développement fluvial est multi-facettes :

- **Sur les céréales**, il rappelle que le CSNE va offrir d'importantes perspectives de développement avec une nouvelle autoroute fluviale qui va permettre d'organiser la circulation de convois jusqu'à 3000 tonnes entre Dunkerque et les différents quais et terminaux de la zone picarde, secteur très important dans le domaine céréalier. Le port est dans ce cadre entrain d'anticiper cette perspective de pouvoir recevoir plus de trafic de céréales à Dunkerque.

Il partage une photo du terminal céréalier de Dunkerque dans sa globalité, avec les quais et avec en arrière-plan les différents silos de stockage de grains. Il explique que le Port une capacité actuelle de 330 000 tonnes de stockage de céréales, qu'un investissement avec l'opérateur du terminal céréalier Nord céréales a été fait dans une nouvelle capacité de stockage qui offre une capacité supplémentaire de 30 000 tonnes qui vont s'ajouter aux 330 000 tonnes existantes. Le port de Dunkerque est donc déjà prêt à accueillir ces augmentations de trafic (*page 37 du support de présentation*).

- **dans le domaine des conteneurs** : le port porte aujourd'hui un projet majeur d'extension de ses capacités de traitement des flux conteneurisés au port de Dunkerque. M. Bourbonnaud présente une image de synthèse d'un nouveau terminal à conteneurs qui sera construit dans la continuité du premier et qui sera équipé de 2 postes à quais en eaux profondes pour accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde. Il s'agit d'un projet majeur pour le port

de Dunkerque, d'un montant d'un peu moins de 400 millions d'euros. Les modélisations de flux prévoient qu'à l'horizon 2035, le Port de Dunkerque sera en mesure de traiter 130 à 135 000 EVP par voie fluviale (*page 38 du support de présentation*).

4. Temps d'échanges

Alexis FAVRE-GILLY, garant de la concertation, demande si les éléments de projections présentés sont sensibles au contexte géopolitique.

- M. BOURBONNAUD, explique pour le cas du Port de Dunkerque, que le contexte géopolitique influe notamment sur le comportement du marché céréalier, mais qu'il existe des grandes tendances de fond qui permettent de se projeter et de construire des modèles de développement, mais si tout cela reste bien entendu des hypothèses qu'il faudra confronter à la réalité.
- M. THOREL ajoute qu'effectivement tout modèle comporte des incertitudes et présente des hypothèses hautes et des hypothèses basses, qui permettent d'avoir un scénario médian qui peut « résister » sur le moyen / long terme aux fluctuations conjoncturelles. Les hypothèses présentées par VNF sont donc plutôt prudentes avec une estimation de doublement à moyen terme puis de triplement à long terme des trafics sur l'axe.
- Sophie LEGRAND rappelle que les chiffres présentés par Xavier THOREL sont des chiffres de 2017 mais que des études d'actualisation sont en cours et que les premiers résultats reçus tout récemment confirment ces projections. Ces études tiennent justement compte des évolutions du contexte macro-économique français et mondial et aux modifications des échéances des projets fluviaux (notamment la date d'ouverture du CSNE qui était projetée en 2024 et qui est aujourd'hui prévue en 2030). Les différents maîtres d'ouvrage (SCSNE, GPMD et VNF) font des projections chacun de leur côté et même si les chiffres obtenus ne sont pas strictement identiques, toutes les projections montrent une forte augmentation du trafic fluvial dans les prochaines décennies.

Un participant, Dominique Benoit, demande si, suite au premier échange qu'il a eu avec VNF dans le cadre du salon entreprise et territoire du 15/10, VNF avait avancé sur l'organisation des sujets de gestion des risques ou de planification et les éventuels besoins d'accompagnement supplémentaires sur ce sujet.

- Sophie LEGRAND répond que les besoins éventuels d'assistance extérieure supplémentaire sur ces sujets apparaîtront dans les étapes d'études futures.

Une participante demande si le dialogue avec les acteurs du territoire sera maintenu suite à la phase de concertation préalable.

- Sophie LEGRAND répond que suite à la concertation et au bilan des garants, VNF précisera les modalités de mise en œuvre du dialogue sur le temps long avec le territoire. Un dialogue sera maintenu mais les modalités précises restent à définir.

Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes – Réunion publique de lancement de la concertation préalable – Compte-rendu

- Mme ROYAL, garante de la concertation, ajoute que le dialogue continu prendra une forme différente avec une logique d'information de certains publics et de dialogue plus approfondi avec d'autres. Les garants pourront faire des recommandations sur ce sujet dans leur bilan et mais les modalités relèvent des choix du maître d'ouvrage.

Un participant met en avant le fait que le doublement de l'écluse des Fontinettes est nécessaire, mais ne semble pas suffisant pour optimiser les temps d'attente sur le long terme. Il faudra donc selon lui, dès le doublement réalisé, s'interroger sur les interventions sur les écluses amont et aval sur cet axe.

- Sophie LEGRAND explique que l'intervention est prioritaire sur Fontinettes notamment en raison de l'état de l'écluse actuelle, afin d'éviter des perturbations sur l'axe à moyen terme. Il est néanmoins nécessaire de s'intéresser à l'ensemble des écluses de l'axe car le doublement de Fontinettes ne résout pas tous les problèmes à plus long terme. Des études d'allongement/doublement, moins avancées que celles du projet des Fontinettes sont donc déjà lancées sur les autres écluses de l'axe et notamment sur l'écluse de Flandres.
- Xavier THOREL ajoute que des réflexions sont bien en cours sur les écluses de l'ensemble de l'axe et que le niveau de priorité est à étudier en fonction des enjeux de faisabilité, de socio-économie et également de financement, les investissements à réaliser étant colossaux. Au-delà de Fontinettes, la priorisation des prochains projets d'allongement / doublement n'est pas encore définie.

Un participant demande des précisions sur la manière dont l'implantation a été définie.

- Sophie LEGRAND répond que le projet répond à un équilibre entre performance de la solution et limitation des impacts. De plus, le site comporte de nombreuses contraintes qui ont dû être intégrées : site classé et inscrit au patrimoine historique de l'ascenseur à bateaux, pont-rail SNCF, projet urbain de la ville d'Arques, activités industrielles à proximité (quai d'Arques et d'Arc international), espèces protégées (comme la présence de chauve-souris sur le site de l'ancienne briqueterie). Une logique d'évitement de l'ensemble de ces contraintes a donc été mise en place et a permis d'aboutir à l'implantation présentée aujourd'hui.

Un participant demande des précisions sur les techniques constructives utilisées pour la nouvelle écluse.

- VNF répond que la réalisation des travaux de la nouvelle écluse sera très différente de ceux de l'écluse actuelle qui a été construite avec des grands talus et des terrassements à sec pour la réalisation de l'ouvrage (avant la mise en eau). Pour la nouvelle écluse, ce sera un ouvrage plus compact en terme d'emprise travaux, plus profond et qui sera construit à l'abri d'enceintes en parois moulées (travaux à l'intérieur de cette enceinte étanche de 30 à 40 m de profondeur). Elle intégrera également des bassins d'épargne permettant d'économiser de l'eau qui pourra être réutilisée pour la bassinée suivante.

5. Conclusion

Simon MAZAJCZYK rappelle les derniers RDV de la concertation et incite l'ensemble des participants à partager leurs questions ou contributions avant la clôture de la concertation le 24 novembre.

Mme ROYAL remercie à son tour les participants pour leur présence et rappelle la tenue d'une réunion de restitution de la concertation préalable le 21 novembre à l'hôtel de ville d'Arques.