



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Réunion publique de restitution de la concertation préalable

Compte-rendu

21 novembre 2024, Arques

Informations préalables

- *Nombre de participants : 26*
- *Dispositif d'information : dossier de concertation, dépliant de synthèse, diaporama projeté. Ces éléments sont mis à disposition du public en ligne à la suite de la réunion.*
- *Format et déroulé de la rencontre : Cette réunion publique s'est déroulée de 18h à 20h dans la salle du Poilu au sein de l'hôtel de ville d'Arques. Les échanges étaient animés par Simon MAZAJCZYK (Agence Eker).*

Après un temps d'accueil, un retour sur le dispositif de la concertation préalable a été proposé aux participants, avant une présentation d'une synthèse des contributions et des premiers éléments de réponses de VNF. Des temps d'échanges tout au long de la réunion ont permis aux participants d'exprimer leurs avis et contributions.

Les intervenants présents :

- Benoît ROUSSEL, Maire d'Arques
- Sophie PAGÈS, Sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Omer
- Gilles RYCKEBUSCH, Directeur territorial, VNF Nord-Pas-de-Calais
- Olivier MATRAT, Directeur territorial adjoint, VNF Nord-Pas-de-Calais
- Manuel PHILIPPE, Chef de l'unité opérationnelle de Lille, Direction de la maîtrise d'ouvrage, VNF
- Sophie LEGRAND, Directrice de projet, VNF
- 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 passages en italiques sont des retranscriptions intégrales des interventions du public et des réponses qui leur ont été apportées en réunion.

Mots d'accueil

Benoît ROUSSEL, Maire d'Arques, accueille les participants. Il salue la présence de Madame la sous-préfète et des garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il se dit impatient de la fin de la phase de concertation préalable et de la poursuite du projet qui impactera la commune dans les années à venir. M. ROUSSEL dit être à l'écoute des éléments présentés par VNF et poursuivra sa collaboration avec VNF afin que le chantier se passe au mieux.

Sophie PAGÈS, Sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Omer, remercie Monsieur le maire d'Arques pour son accueil et salue la présence des garants de la CNDP et de la direction de VNF. Elle rappelle le cadre de la concertation préalable, qui intervient très en amont du projet pour que le maître d'ouvrage prenne en compte l'ensemble des remarques formulées et qu'il puisse affiner son projet en fonction. La concertation préalable permet à toutes celles et à tous ceux intéressés par le projet de s'exprimer, ce qui nourrit VNF. Une fois cette phase de concertation préalable achevée, suivra une phase d'études et d'affinage du projet puis le projet dans sa forme finalisée sera soumis à enquête publique afin d'être déclaré d'utilité publique. L'enquête publique sera un nouveau moment d'expression, qui interviendra cependant à un stade beaucoup plus avancé du projet. La concertation préalable permet aux citoyens de s'exprimer sur le projet à un stade où il peut encore se nourrir de contributions. Mme PAGES remercie les participants d'être venus à cette réunion et dit espérer que la saisie par les citoyens des différents rendez-vous de la concertation. Elle annonce que VNF apportera des réponses à certaines questions posées dans le cadre de la concertation.

Simon MAZAJCZYK, animateur de la réunion, présente les objectifs de la réunion de restitution (page 6) : partager ce qui a été fait durant les six semaines de concertation et en dresser une première synthèse. Il présente ensuite le cadre d'écoute de la réunion (pages 7 et 8).

1. Retour sur la concertation préalable

→ Se référer aux pages 9 à 25 du support de la réunion publique

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation préalable, remercie les participants de s'être mobilisés sur les différents temps de la concertation, en soulignant leur capacité d'écoute et d'argumentation. Elle explique le rôle des garants de la CNDP à l'issue de la concertation préalable (page 12) : les garants rendront un bilan de la concertation où seront reprises l'ensemble des questions posées au maître d'ouvrage pendant la concertation, dans un délai d'un mois à l'issue de la concertation. À la suite de la publication de ce bilan le maître d'ouvrage aura deux mois pour répondre à ce bilan et aux questions soulevées.

Mme ROYAL présente le dispositif d'information du public (pages 13 et 14). Elle estime que l'information sur cette concertation a été correctement diffusée. Elle présente ensuite les différentes rencontres de la concertation (pages 15 à 22) et remercie VNF d'avoir accepté de prévoir une réunion sur l'histoire de la voie d'eau, suivant les recommandations des garants. Elle rappelle que l'ensemble des rencontres (réunions publiques, ateliers, stands mobiles, webinaire) feront l'objet de comptes-rendus qui seront rendus publics. Mme ROYAL présente ensuite les chiffres de la concertation (page 23) et rappelle que les contributions sont toujours possibles jusqu'au dimanche 24 novembre 2024, date de clôture de la concertation.

2. Synthèse des contributions

→ Se référer aux pages 26 à 39 du support de la réunion publique

M. MAZAJCZYK présente les diverses thématiques des sujets abordés durant la concertation (page 26) : les différents échanges et contributions ont pu porter sur l'opportunité du projet, sur l'écluse actuelle, l'environnement, la gestion hydraulique, les impacts sur les riverains, l'aménagement du site classé, l'évolution du trafic et son impact sur le territoire et l'information et la concertation dans la durée. Pour chacune de ces thématiques, il sera présenté au public une synthèse des expressions, illustrée par des verbatims issus de la concertation.

Sophie LEGRAND, directrice du projet, présente une synthèse des expressions pour chaque thème identifié de la concertation. Sur l'opportunité du projet (page 28), plusieurs contributions positives sur l'intérêt du projet pour le territoire, pour son développement et pour son dynamisme économique. Quelques questions ont été posées sur le coût et le financement du projet, ainsi que sur sa priorisation par rapport à d'autres projets de VNF. De nombreux échanges ont eu pour objet plus largement la priorisation des projets sur l'axe Dunkerque-Cuinchy et de nombreux retours ont été formulés sur des problématiques d'entretien du réseau de VNF et de l'ensemble des canaux du secteur.

Sur l'écluse actuelle (page 29), des questions ont été posées sur son état tout au long de la concertation. VNF a pu expliciter les désordres constatés lors des différents rendez-vous, ainsi que rassurer les participants sur les impacts des travaux de construction de la nouvelle écluse sur l'écluse actuelle. Ces compléments apportés seront ajoutés au bilan de la concertation. De nombreuses questions ont également porté sur l'intérêt de conserver et de régénérer l'écluse actuelle, une fois la nouvelle écluse mise en service, auxquelles VNF a répondu en apportant un certain nombre d'éclairages.

Sur la future écluse (pages 30 et 31), des questions ont porté sur le choix d'implantation de cette dernière ainsi que sur son fonctionnement. Plusieurs aspects techniques ont ainsi pu être détaillés : les bassins d'épargne, la sécurité de l'infrastructure, les ouvrages hydrauliques. Des échanges sur les retours d'expériences sur lesquels VNF a pu capitaliser dans la conception de la nouvelle écluse des Fontinettes se sont également tenus. Enfin, des échanges ont eu lieu sur les dimensions de la future écluse et la capacité des deux écluses à accompagner le développement du trafic fluvial et sur des sujets de gestion hydraulique, du futur ouvrage comme du secteur.

De très riches échanges ont eu pour objet l'évolution du trafic fluvial et sur ses impacts (page 32) : passages plus fréquents de bateaux, pollution, bruit, effets sur le marais audomarois. Des interrogations ont été émises sur les impacts des événements climatiques, de plus en plus extrêmes, et sur les indisponibilités de l'écluse qu'ils engendreraient et donc leur impact sur le trafic fluvial. De nombreux questionnements ont concerné l'évolution de la taille des bateaux : VNF a expliqué que la taille maximale des bateaux n'augmentera pas mais qu'il y aura de moins en moins de petits bateaux en navigation sur le réseau et de plus en plus de gros bateaux. Les prévisions de trafic ont également fait l'objet de demandes de précisions et de questions sur leur fiabilité.

L'aménagement du site classé (pages 33 et 34) a fait l'objet de nombreux échanges, notamment au sein de la réunion publique sur l'histoire et le patrimoine de la voie d'eau et lors de l'atelier dédié. De nombreuses demandes ont été adressées sur la préservation et la valorisation du site : parcours touristiques, visibilité des écluses, panoramas. L'entretien et la gestion du site a également été questionné par les participants. Les usages autres que fluviaux

sur le site ont fait l'objet d'échanges, notamment le projet d'Eurovéloroute n°5, piloté par le département. Beaucoup d'échanges ont traité des cheminements piétons sur le site et plus particulièrement de la possibilité du franchissement piéton du futur site éclusier.

Les travaux (pages 35 et 36) ont soulevé un certain nombre d'inquiétudes sur les nuisances, notamment par des riverains du projet. Les techniques de construction de la nouvelle écluse ont également fait l'objet de nombreuses questions. VNF a pu apporter des réponses, retranscrites dans les comptes-rendus, et des fiches mises en ligne dans le cadre du bilan de la concertation pourront préciser ces sujets. Le volume de terre excavée a aussi suscité beaucoup de questions sur son utilisation et son évacuation. Les accès chantier ont été discutés et une nette préférence de la proposition d'accès par la zone d'activités, plutôt que par les zones agricoles et la route départementale, s'est dégagée. Enfin, les retombées locales et la poursuite du dialogue avec VNF tout au long du chantier ont fait l'objet d'échanges.

L'environnement (page 37) a été un enjeu largement discuté et a fait l'objet d'un atelier dédié. Plusieurs échanges ont concerné la préservation de la biodiversité et les compensations écologiques, ainsi que des mesures d'accompagnement en lien avec les problématiques piscicoles ou de protection de berges.

De nombreux échanges se sont tenus avec les riverains dont l'habitation sera impactée par le projet (page 38). Ces riverains ont pu partager leurs inquiétudes et ont demandé à recevoir de l'information de manière régulière et de la visibilité sur les prochaines étapes du projet, ainsi que VNF puisse prendre en compte la spécificité de leur situation dans leurs indemnités.

Enfin, l'information et la concertation sur la durée a été source de discussions tout au long de la concertation. Beaucoup de participants ont émis le souhait du maintien d'un dialogue avec VNF au-delà de la phase de concertation préalable. Les riverains du projet ont souligné leur besoin spécifique de dialogue. Enfin, plusieurs ateliers ont mis en avant la nécessité de clarification des compétences et responsabilités des différents acteurs de l'eau sur le territoire, cela afin de savoir à qui s'adresser en cas de problème repéré sur une infrastructure.

3. Premiers éléments de réponse du maître d'ouvrage

→ Se référer aux pages 40 à 56 du support de la réunion publique

Mme LEGRAND présente ensuite les premières réponses apportées par VNF aux contributions entendues pendant la concertation.

Parmi les demandes qui ont fait l'objet d'éclairages pendant la concertation figure la demande de clarification sur les risques de fragilisation de l'écluse actuelle lors des travaux de construction de la nouvelle écluse. VNF a présenté pendant la concertation les techniques constructives envisagées pour la nouvelle écluse, qui sont très différentes des techniques utilisées lors de la construction de l'écluse actuelle (page 43). La nouvelle écluse sera construite à l'abri d'une enceinte en paroi moulée en béton armé étanche qui pourra ainsi être mise à sec. La paroi moulée isolera totalement le chantier du doublement de l'écluse actuelle.

Sur les problématiques de gestion hydraulique, le dossier de concertation comprenait le schéma de gestion hydraulique actuelle sur le secteur. Au cours des rencontres de la concertation, la situation post-doublement a été présentée aux participants (page 44), qui ne diffère pas beaucoup de celle d'avant le doublement, à l'exception notable des bassins d'épargne intégrés qui viendront remplacer l'étang de Batavia, servant aujourd'hui de bassin tampon d'évacuation des eaux lors des bassinées.

Beaucoup de participants ont soulevé des inquiétudes sur les désordres de l'écluse actuelle et le risque d'une rupture de la porte aval (page 45). VNF a souhaité rassurer le public et a expliqué qu'un suivi continu, régulier et dédié sur l'écluse était en place, cette dernière étant soumise aux réglementations de sécurité des ouvrages hydrauliques et à un suivi particulier au titre de son classement. Les désordres sont suivis et enregistrés de manière automatique, qui permettent d'alerter VNF en cas d'accélération des phénomènes. Les visites ont été l'occasion de présenter au public les outils de mesure mis en place. Les principales inquiétudes ont porté sur le basculement de la tête aval. Aujourd'hui, ce basculement est centimétrique et ne provoquera pas l'effondrement de la tête aval, même si les travaux de régénération ne sont pas réalisés : le risque engendré par le basculement est celui d'enrayer le coulisement vertical qui pourrait limiter les manœuvres d'ouverture et de fermeture de la porte aval. De plus, l'écluse actuelle dispose d'une porte intermédiaire qui pourra être utilisée en cas d'impossibilité d'utilisation de la porte aval pour la circulation et pour le maintien du bief aval. La taille des bateaux serait alors limitée à 90 mètres au lieu de 135 mètres aujourd'hui, ce qui pénaliserait le transport sur l'ensemble de l'axe.

Pour répondre aux nombreuses questions sur les actions nécessaires sur l'écluse de Flandres, VNF a répondu qu'il y avait aujourd'hui urgence à intervenir sur l'écluse des Fontinettes du fait des désordres structurels constatés et du risque de réduction de capacité à terme. Cependant, VNF réfléchit à l'adaptation de l'ensemble des écluses du réseau Nord-Pas-de-Calais, du fait du triplement du trafic à horizon 2070. Des études sont en cours sur le potentiel doublement ou allongement à long terme des écluses. Ces études sont dans une phase bien plus amont par rapport à l'avancement du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes.

Avant que VNF ne présente les demandes en cours de traitement par VNF, Mme ROYAL souligne que tout au long de la concertation, les échanges ont été riches et pertinents, avec des questions et des remarques approfondies sur une variété de sujets comme les coûts d'investissement, les choix techniques ou l'opportunité du projet, et de la part de différents acteurs, comme des riverains, des habitants du territoire ou même des éclusiers. M. MAZAJCZYK rappelle que l'ensemble des questions posées et les réponses apportées ne peuvent pas être pleinement restituée dans cette réunion publique, mais seront restituées dans les comptes-rendus ou seront documentées d'ici la fin de la concertation.

Mme LEGRAND présente les sujets en cours de traitement par VNF. Sur le maintien des cheminements piétons pour franchir le site éclusier (page 48), VNF a expliqué qu'aujourd'hui, un éclusier était présent sur le site éclusier durant les heures d'ouverture à la navigation et pouvait intervenir très rapidement en cas d'accident. Avec la mise en téléconduite du site en 2026, l'écluse sera équipée de caméras et de barrières et des agents à Saint-Omer pourront intervenir sur le site mais avec un délai d'intervention de l'ordre de 15 minutes. Initialement, le maintien du franchissement piéton sur le futur site éclusier avait donc été écarté, pour raisons de sécurité. VNF a cependant entendu les échanges et les nombreuses contributions à ce sujet et avait déjà mandaté son maître d'œuvre pour réfléchir à des solutions de maintien de ce cheminement. Aujourd'hui, VNF s'engage à trouver une solution afin de maintenir le franchissement piéton une fois la nouvelle écluse mise en service, en traversant successivement l'écluse actuelle puis la nouvelle écluse pour rejoindre la rive opposée (page 49).

- *Francis GUILMAIN : Bonjour, je m'appelle Francis Guilmain. Je suis directement concerné par le projet de doublement de l'écluse du fait que je suis impacté. Et pour ceux qui ne connaissent pas le site, s'ils cherchent les chauves-souris, c'est chez moi. Enfin, pas dans la maison, dans la briqueterie, sur le terrain. Voilà, j'ai une petite question justement par rapport à VNF Saint-Omer. Sachant qu'il y a des travaux*

d'envergure, ne serait-il pas pertinent à ce que VNF Saint-Omer déménage à Arques ?

- *Gilles RYCKEBUSCH : Bonsoir à tous, Gilles Ryckebusch, directeur territorial Nord-Pas-de-Calais. En réalité, la façon dont nos équipes sont organisées en bureau n'a pas de lien direct avec la façon dont on suit les grands chantiers. Parce que vous savez, sur les grands chantiers, il y a des réunions de chantier chaque semaine, mais il y a des bases vie. Ce sont les entreprises qui font leurs études, qui disent comment elles s'installent. Et nous, on les accompagne, on cadre, on suit leur travail. Et puis ce sont d'autres équipes qui ont leurs outils, leurs ateliers. Pour assurer la maintenance courante, il y a du petit outillage. Pour assurer la maintenance des ouvrages, il y a parfois des installations un peu plus techniques en chaudronnerie, en automatisme et ce genre de choses. Donc c'est vrai que ce qui est important, c'est d'avoir des sites bien équipés sur chacune de nos branches. Ça a été présenté sur le kakémono, vous connaissez la branche Flandre-Lys, on a aussi d'autres grands axes. On a tout un réseau national avec des situations qui peuvent être très différentes. Mais on essaie dans les cinq, six prochaines années d'avoir à peu près partout le même schéma, c'est à dire un centre principal qui est au milieu d'un itinéraire, c'est le cas de Saint-Omer, et éventuellement un point d'appui. Donc le fait de déménager de quelques kilomètres, alors ça pourrait, j'imagine, en termes d'activités locales, donner des choses intéressantes. J'imagine ce qu'on gagnerait d'un côté, on le perdrait de l'autre. Mais on a déjà des installations qui sont, je dirais, sur un certain nombre de points. En tout cas, on a un espace de manœuvre qui est intéressant. On sait qu'on va devoir moderniser sur un certain nombre d'équipements le site de Saint-Omer, mais ça nous coûterait sans doute beaucoup plus cher d'envisager un déplacement complet, et ceci pour une position qui resterait centrale dans les deux cas. Donc en un mot, ça n'est pas du tout envisagé un tel déménagement de notre centre de Saint-Omer.*
- *Un participant : De l'extérieur, Saint-Omer, ça paraît difficile*
- *Gilles RYCKEBUSCH : Oui, et effectivement, dans la mesure où on a ce programme de modernisation, chaque site doit prendre son tour. Évidemment, l'établissement ne peut pas traiter la même année l'ensemble des sites au niveau national, mais sur cinq ou six ans, normalement, le contrat avec l'État nous permet de rénover ce qui doit l'être. En tout cas, on va s'attacher à faire le mieux possible.*
- *Francis GUILMAIN : Et aussi, ça permettrait peut-être de faciliter l'accès aux employés, aux techniciens.*
- *Gilles RYCKEBUSCH : On ne s'interdit aucune bonne idée. L'accès au travail, c'est un sujet important pour tous les salariés qui travaillent à VNF.*

Mme LEGRAND présente la demande de poursuite du dialogue au-delà de la concertation préalable, fortement émise par les participants à la concertation (page 50). VNF s'engage à continuer à informer le territoire dans le cadre d'un dialogue continu jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. La plateforme de participation, qui aujourd'hui sert à déposer des contributions et à y recevoir des réponses de VNF, restera en ligne avec l'ensemble des documents complémentaires et comptes-rendus produits et des informations complémentaires y seront partagées au fur et à mesure durant cette phase. VNF étudie également la mise en place d'un groupe de suivi du projet avec quelques volontaires avec qui des échanges intermédiaires pourraient être organisés avant l'enquête publique.

Sur la phase de travaux, VNF s'engage à déployer un dispositif spécifique d'information pour les riverains proches et moins proches du projet, pour informer sur les différentes étapes et

faciliter l'expression des riverains en cas de question sur le chantier. VNF s'engage également à produire une fiche d'information sur les acteurs de la gestion de l'eau afin que chacun puisse comprendre au mieux les responsabilités de chaque acteur et s'adresser au bon interlocuteur.

Mme ROYAL souligne la prise d'engagements par VNF mais invite les autres acteurs du territoire à prendre des engagements pour relayer les informations. Elle ajoute que le groupe de suivi pourra être important afin de trouver les bons canaux d'informations, qu'ils soient par la presse ou par les moyens d'informations locaux, communaux et intercommunaux.

Mme LEGRAND poursuit sur les sujets liés à l'augmentation du trafic et son impact sur l'environnement (page 51). VNF vient tout juste de démarrer un état initial « acoustique » et un état initial de la qualité de l'air sera mené cet hiver. Les conclusions de ces différentes études seront partagées avec le public et iront nourrir l'étude d'impact, qui constituera pour VNF la base du dossier d'autorisation. Sur les impacts de l'augmentation du trafic sur le marais audomarois, VNF a bien noté les interrogations émises, qui n'était pas pleinement connues des services. VNF approfondira les effets, potentiellement en posant des capteurs de mesure de niveau d'eau afin de mesurer factuellement la propagation des vagues de batillage dans le marais et de constater le besoin ou non de réaliser des aménagements spécifiques. VNF reviendra vers le public à ce sujet lors des prochaines étapes de dialogue.

Sur les demandes de précisions concernant l'évolution du trafic sur l'axe, les chiffres présentés durant la concertation sont des chiffres de 2017, qui s'appuient sur des données d'entrée de 2015, qui nécessiteraient donc d'être actualisée afin de mieux refléter l'évolution de la conjoncture socio-économique mondiale. De nouvelles études sont menées depuis cet été, les résultats consolidés seront partagés avec le public courant 2025. Au vu des premiers résultats, cette nouvelle étude devrait confirmer les tendances obtenues lors des études de 2017.

- *Jean-François COMPIÈGNE : Bonjour, Jean-François Compiègne, habitant d'Arques. J'ai justement deux questions par rapport au doublement du trafic et au report du trafic routier sur l'eau. Sur le doublement du trafic, la double écluse permettrait de faire passer plus de bateaux mais est-ce que vous pouvez confirmer que tant que sur l'axe toutes les écluses ne seront pas doublées, il n'y aura pas de doublement du trafic ? Et la deuxième question, c'était sur le report des passages sur la route vers l'eau. Sur le canal Seine Nord, il y a eu des études qui avaient été faites et notamment il y a plusieurs rapports dont celui de la Cour des comptes européenne qui pointait le fait que les estimations du report étaient surévaluées. Donc vous venez d'en parler, est-ce que vous pouvez confirmer ou pas encore que les études donnent toujours un report assez conséquent ? Et est-ce qu'il ne faudrait pas accompagner, justement pour éviter qu'il n'y ait pas de report mais plutôt que ça soit un ajout de trafic par rapport au routier, est-ce qu'il ne faudrait pas accompagner ces mesures de doublement de trafic de mesures sur la route ? Peut-être des péages pour les routiers ou des choses comme ça pour inciter à ce que ça passe sur l'eau plutôt que sur la route.*
- *Gilles RYCKEBUSCH : Alors, il y a dans les éléments de vos questions Monsieur, des choses auxquelles il est possible de répondre simplement, et d'autres sur lesquelles un certain nombre d'experts européens s'affrontent et débattent. Donc je ne pourrais pas forcément être aussi affirmatif sur l'ensemble du sujet. En tout cas en ce qui concerne la capacité ; le réseau fluvial aujourd'hui n'est pas saturé, donc son trafic peut doubler. Alors effectivement, c'est à peu près la limite, au-delà de laquelle il commencerait à y avoir de l'attente qui s'allongerait et en particulier à l'écluse des Fontinettes qui, étant la plus haute en termes de hauteur de chute. Et c'est là où peut-*

être le temps de manœuvre, le temps d'attente bloquerait en premier. Mais on peut passer, on peut aller jusqu'à près de 6 millions de tonnes sur ce trafic, donc on a une vraie réserve de capacité, contrairement au réseau ferroviaire ou au réseau routier, vous savez que, au moins à certaines heures, la concentration de sillon, la concentration de passage fait que c'est très difficile d'aller mettre davantage de trafic. Donc premier élément de réponse : nous, effectivement, même sans ces travaux, on a une vraie capacité de progression.

Le doublement, c'est aussi une réalité économique pour demain, pour le port de Dunkerque et pour nos territoires. Même si, on a bien compris, les travaux envisagés, ça permet de pérenniser l'axe et puis d'aller encore plus loin puisqu'à terme ça permettrait d'aller jusqu'à un triplement. Le deuxième sujet c'est effectivement : quelle est la combinaison de mesures qu'il y aura au niveau européen, au niveau national, entre les obligations, les incitations pour que l'on tire le meilleur parti de l'infrastructure ? C'est difficile de prévoir ce que sera l'avenir parce qu'on a bien vu qu'il y a des pays qui mettent en place des eurovignettes, il y en a d'autres qui ne le font pas. Parfois, il y a des choses qui se mettent en place et puis ensuite, s'interrompent. Ce qu'on sait, c'est qu'à partir du moment où l'Europe dit là où on a, comme dans notre région Hauts-de-France, la possibilité de déployer un vrai réseau, d'avoir quand même un grand nombre d'agglomérations, d'industries qui sont potentiellement desservies ou à proximité, si l'Europe nous dit « moi je suis prêt à investir 10 milliards » parce que l'ensemble des projets pour mettre à grand gabarit, pour optimiser la capacité du réseau Seine-Escaut de la région parisienne jusqu'au Benelux, c'est à peu près 10 milliards, on ne peut effectivement à ce stade pas savoir quelle est la combinaison de mesures qui seront mises en place, négociées avec les États membres, mais on peut au moins avoir confiance sur le fait qu'ils se donneront les moyens que l'investissement soit utile. C'est ça qui me semble le plus important, c'est qu'à partir du moment où l'Europe - et l'Europe a déjà mis sur les fonds européens, je crois, plus d'1,6 milliard, et chaque année, évidemment, le montant augmente. Donc quels seront les réglages ? Je pense qu'il y aura des débats et des bagarres assez homériques pour savoir, parce qu'il ne peut pas y avoir que de la contrainte. S'il y a de l'incitation, en disant par exemple "on interdirait les trafics poids lourds au-delà de 200 km" etc., ça coûte cher, de l'argent qui sert à donner des aides à la pince pour que les trafics fluviaux puissent rivaliser avec le routier, etc. Donc ce sera probablement une combinaison de mesures, et je ne suis pas capable aujourd'hui de vous dire lesquelles. Mais je peux vous dire que si l'Europe investit plusieurs milliards, elle s'arrangera et les États membres s'arrangeront pour que ça serve à quelque chose. Donc aujourd'hui, le développement du trafic fluvial dans notre région, on peut y croire. Et les Fontinettes, ça n'est finalement qu'un des chantiers qu'on doit mener à bien pour lui donner toute son extension possible.

- *Francis GUILMAIN : J'ai une petite réaction au niveau du trafic : sachant qu'aujourd'hui la navigation est comprise entre 5h et 22h à peu près, et sachant que tout va être à terme, en téléconduite, est-il envisagé que les bateliers puissent naviguer 24 h sur 24, ce qui permettrait aussi de fluidifier et d'augmenter le trafic.*
- *Olivier MATRAT : Bonjour à toutes et à tous. Olivier Matrat, directeur adjoint Nord-Pas-de-Calais de VNF. On est effectivement actuellement en train d'équiper le réseau de Voies navigables de France d'un système de téléconduite. Ça a été évoqué lors de certains ateliers. L'objectif de système de téléconduite, c'est de permettre de piloter à*

distance les écluses qui sont aujourd'hui pilotées par des agents qui sont physiquement présents. Ça a un double intérêt : d'abord, c'est plus solide, c'est plus robuste. Quand un agent est absent dans un centre de téléconduite où il y a plusieurs agents, évidemment le service est maintenu, ce n'est pas le cas quand un agent est absent sur une écluse, ça c'est la première chose. Et la deuxième chose, c'est qu'effectivement ça ouvre la porte à des organisations de travail qui permettraient à terme, selon les besoins du trafic, une ouverture 24h sur 24. Alors c'est vrai que c'est un peu la particularité du réseau navigable par rapport à la route : la route est accessible en permanence, le réseau navigable est navigable en permanence, mais les écluses ne sont ouvertes que de 6h le matin jusqu'à 22h, voire minuit dans certaines circonstances le soir. L'idée c'est effectivement peut être à terme, mais lorsque le trafic exigera de mettre en place les organisations de travail qui permettront effectivement une navigation continue et donc d'accompagner les chaînes logistiques qui en auraient besoin.

- *Gilles RYCKEBUSCH : Si je donne un tout petit complément, c'est aussi que la façon dont se déploieraient ces horaires, c'est aussi l'objet d'une discussion entre les clients et les bateliers. C'est-à-dire qu'à un moment donné, il y a des bateliers qui disent : « nous, on a aussi besoin de dormir de temps en temps ». Tous les bateaux n'ont pas un équipage de cinq personnes qui peuvent se réveiller en permanence. Être disponible 24h sur 24 comme une autoroute, c'est un progrès, mais à condition que chacun y trouve son compte et c'est pour ça qu'on sait que la profession, dans sa composante industrielle et dans sa composante artisanale, a aussi des discussions à mener avec les chargeurs pour que ce soit équitable et que ce ne soit pas une très bonne affaire pour certains et une moins bonne nouvelle pour d'autres. Mais là encore, tout le monde a envie malgré tout d'être au rendez-vous du développement. Donc on sait que des solutions se trouveront.*

Mme LEGRAND présente les échanges tenus avec les acteurs de la pêche sur les problématiques de continuité piscicole (page 53). Les sujets sont en cours de discussion avec les services de l'État (DDTM) et se poursuivront. À ce stade, il n'y a pas d'aménagement piscicole prévu sur la nouvelle écluse du fait de l'absence d'enjeu suffisant. Les conclusions de ces échanges seront partagées avec le public lors des prochaines phases de dialogue.

Mme LEGRAND présente ensuite les demandes émises lors de la concertation qui doivent faire l'objet de réflexions approfondies par VNF et les acteurs locaux. Les contributions sur la valorisation et la gestion du site classé (page 55) doivent faire l'objet d'échanges avec la commune d'Arques, l'office du tourisme et l'ensemble des acteurs chargés de la préservation de ce monument (Architecte des bâtiments de France, conservatoire régional, inspecteur des sites classés), avec qui VNF travaille déjà sur ce projet, afin de le préciser auprès des acteurs et de pouvoir présenter les avancées du projet lors des prochaines phases de dialogue et au plus tard au moment de l'enquête publique.

Pour l'information des riverains dont l'habitation est directement impactée par le projet de doublement, VNF est en train de recruter un cabinet d'assistance à maîtrise d'ouvrage afin d'être accompagnés sur les sujets fonciers. VNF reviendra vers les riverains et les exploitants agricoles concernés dans le courant du premier trimestre 2025 avec des éléments de calendrier et de déroulement des prochaines étapes.

Mme ROYAL demande si les propositions des participants allaient bien faire évoluer le projet. Mme LEGRAND répond que le projet continue à être travaillé sur la base des études mais également sur celle des différentes contributions sur différents sujets.

- *Luc BARBIER : Luc Barbier, je suis riverain du Haut-Pont et je suis spécialiste des zones humides. Sur la concertation d'abord, merci à VNF de ces échanges préalables à toute la démarche administrative qui va suivre, parce que ce n'est pas systématique et ça a le mérite d'exister et d'être bien fait. Une question sur le groupe local dont vous parliez tout à l'heure : je pense que c'est une bonne idée. Je pense qu'il y a deux sujets : il y a un sujet qui est au proche de l'écluse, qui touche directement les riverains dans leur vie quotidienne et qui va apporter des réponses et des questionnements qui sont très spécifiques. Et il y a un sujet qui est plus large, parce que le canal ne s'arrête pas avant et après l'écluse, il se poursuit plus loin, il a d'autres effets et du coup, il y a d'autres solutions et d'autres questions qui vont se poser, qui sont de nature complètement différente. Alors, à voir si vous créez un groupe suffisamment large pour intégrer les deux ou si vous créez deux groupes locaux avec des questions et des réponses à apporter qui seront différentes.*
- *René VANDENKOORNHUYSE : Monsieur Vandenkoornhuyse, René. Je suis prof, j'ai enseigné. J'ai participé il y a très peu de temps à la première réunion. J'ai envoyé, vous m'avez répondu – je ne sais pas qui, j'ai les papiers ici – que je prends en compte une chose, c'est que cette mairie a eu les pieds dans l'eau il y a très peu de temps et qu'il pleut parce qu'on a un dérèglement climatique avec les émissions de CO2 de plus en plus importantes. On a encore vu quelques émissions à la télévision. J'avais proposé, quand j'ai vu ce qui se passait avec la cimenterie de Lumbres, que plutôt un pipeline de 80 kilomètres pour arriver à Dunkerque pour envoyer du CO2 liquide à Dunkerque et l'envoyer dans la mer à côté en Norvège, à plus de 1000 mètres de fond, c'est-à-dire qu'il y aurait une pression et une température qui permet au CO2 liquide de rester dans le fond de la mer. Ici, on a absolument besoin de régler les problèmes d'émission de CO2 de toutes les entreprises. Et on le disait tout à l'heure, ces entreprises se trouvent le long du canal à grand gabarit. J'en ai cité un certain nombre. Donc c'est vrai que vous m'avez répondu, je ne sais pas si c'est vous, que vous n'avez pas la possibilité directement d'intervenir sur les entreprises. Je suis tout à fait d'accord, mais il y a quand même l'État qui peut intervenir et je ne vois pas pourquoi on va se réunir au Brésil sur la dernière COP, je me rappelle plus du numéro et qu'ici on ne prendrait pas des positions aussi quant au dégagement des gaz à effet de serre et en particulier le CO2. Surtout que dans l'intervention, vous m'avez dit que cela existait déjà en France, que c'est à Gennevilliers que vous avez des plateformes portuaires qui permettaient de charger et de décharger du gaz. Alors pour quelle raison on n'utilise pas ce moyen ici à Arques par exemple, ou un peu plus loin ? Je dis un peu plus loin parce que vous allez remonter jusque dans le Valenciennois où vous avez des usines métallurgiques qui vont émettre des quantités importantes de CO2. Il s'agit de ramasser le CO2 et se servir de ce canal. Je sais que ce n'est pas vous. J'ai bien compris dans la réponse vous n'en êtes pas responsable. Vous êtes prestataire de service. C'est dommage que madame la Sous-préfète est partie parce que c'est l'État, il peut quand même intervenir. Et je posais la dernière question à quoi sert la taxe carbone. Voilà, je crois que là aussi il y a encore des interrogations.*
- *Simon MAZAJCZYK : Alors effectivement, juste pour re-situer, pour tout le monde, vous aviez fait une intervention dans la réunion publique de lancement, vous aviez*

laissé une contribution en ligne à laquelle Voies Navigables de France a répondu sur ses compétences et puis a renvoyé vers d'autres acteurs pour ce qui dépassait ses compétences. Monsieur Ryckebusch, je ne sais pas si ça appelle un complément ce soir sur ces sujets-là.

- *Gilles RYCKEBUSCH : Pas forcément des éléments nouveaux parce que vous portez ce sujet et vous avez vous l'avez présenté à nouveau ce soir, mais à un auditoire qui est peut-être différent, donc peut-être juste pour resituer les éléments que je vous avais donné lors de cette réunion d'ouverture. Oui, effectivement, les technologies existent si on le souhaite pour transporter du gaz comprimé ou non par voie fluviale. J'avais précisé qu'effectivement on pouvait construire des bateaux ad hoc, évidemment limités par les dimensions des écluses, mais ensuite, ce sont des choix industriels ou de politique énergétique. Il n'y a pas de tutelle de l'État et encore moins de VNF, gestionnaire infrastructure, sur les entreprises. Les débats de politique énergétique sont des débats qui interviennent au niveau européen, au niveau du gouvernement, au niveau des députés aussi. Donc, effectivement, l'expression locale, il y a aussi les députés, les sénateurs qui la portent au niveau national et européen, mais c'est vrai que chacun étant dans son rôle. Tout ce que je peux vous confirmer, c'est que les technologies, l'infrastructure, existent, mais qu'ensuite effectivement aux industriels de faire leur choix, et aux pouvoirs publics au niveau national ou européen de décider ensuite quelles sont les technologies, les solutions qu'ils souhaitent encourager. En tout cas, rien n'est impossible sur le plan technique et industriel.*
- *Frédéric JUDE : Bonsoir à toutes et à tous. Frédéric Jude, je suis maire de Renescure. Je vous confirme que l'information est arrivée dans le Nord à Renescure, dans une commune très voisine et un technicien de VNF est venu expliquer ce projet, ce beau projet, ce grand projet. Alors il y a des personnes qui sont pour les voies navigables, pour les réseaux. Il y en a qui ne sont pas pour. C'est comme le trafic routier et le fret ferroviaire. C'est un grand débat. Mais ce moment démocratique et cette concertation, je trouve qu'elle est très, très importante parce que je le disais tout à l'heure à madame la Sous-préfète, je pense que quand il y a des concertations, il faut plus de monde. Apparemment, vous en êtes très contente et tant mieux. [Mme ROYAL précise hors micro qu'elle s'est dit contente des échanges tenus pendant la concertation] Des échanges ? Oui, mais qu'il y ait du monde, c'est très important. Les échanges sont importants, qu'on soit pour ou contre, mais ça, c'est la vie. Lors des enquêtes publiques, je dis toujours qu'il n'y a pas assez de monde et après il est trop tard. C'est important. C'est un moment où tous les Français, quelle que soit la position, quelles que soient les partis politiques, les engagements dans l'environnement, on a le droit de s'exprimer en France, on est un très beau pays pour ça, on a le droit, il faut le prendre ce droit, tout en respectant tout le monde, les divergences de tout le monde. Ce moment, il est important. Je n'ai pas pu suivre, je m'en suis excusé auprès de VNF, je n'ai pas pu suivre tous les débats, vu mon engagement dans la commune mais ce soir, je voulais voir, entendre ce qui s'est fait. Moi, petit maire d'une commune voisine à côté de la grande commune d'Arques où mon collègue Benoît gère. On a besoin de ces moments et j'espère qu'on pourra le diffuser au-delà de l'audomarois parce qu'il y a Flandre-Lys - je ne vais pas vous cacher que moi, élu de l'agglo Cœur de Flandre, je vois souvent des élus de l'agglo mais aussi de la CCFL [Communauté d'agglomération Flandres-Lys]. On sait la problématique de l'eau dans certains canaux, ça a été évoqué et le dialogue est ouvert, on sait qu'on a besoin d'entretien. Il y a beaucoup d'élus, je*

connais le maire de Merville, vous devez le connaître aussi, Joël. Il monte souvent au créneau là-dessus et je pense qu'il a raison. Mais on sait toujours en tant qu'élu, il y a un temps incompressible qui ne va jamais assez vite. Pour nous, ça ne va jamais assez vite, mais pour le citoyen lambda, ça va encore moins vite. Mais c'est comme ça. Il faut être très patient. Pas trop patient, mais patient quand même. Mais voilà, c'est important ce moment, je le signale. J'espère qu'il y a beaucoup de monde qui viendra à l'enquête publique. C'est un moment, c'est un dialogue, c'est un partage.

Je vais faire une petite parenthèse actuellement, j'ai un problème de trafic routier, vous le savez très bien, Renescure, l'audomarois, avec des avec des problèmes d'accidentologie, même de morts. Malheureusement, on sait plus ou moins que le trafic va encore augmenter. Même si je ne suis pas contre les camions, je ne suis pas pour les camions. Mais c'est un fait, le trafic routier va encore augmenter. Je me bagarre depuis des années, et mes prédécesseurs l'ont fait aussi, pour un contournement de la RD 642. Mais demain, on sait aussi qu'il faut que certains camions aillent sur le fret mais aussi que le transport aille sur le fluvial. Je pense que c'est important. Je pense que tout le monde doit jouer sa part. Et après tout ce qui est problème de pollution, de CO2, la décarbonation. On sait qu'il faut trouver une solution, mais on ne trouvera pas une solution à tout, tout de suite. Il faut être patient, très patient. Oui, le contournement de Renescure, ça fait 52 ans qu'on en parle, mais on va y arriver. Je pense qu'il y a un moment où on va y arriver. C'est un beau projet. Je pense qu'il faut expliquer aux gens. Alors derrière tout ça, il y a aussi, on ne va pas se le cacher, il y a tout un tissu économique, mais c'est normal. On parle de Dunkerque, mais il y aura une "répercussion" dans l'audomarois, mais en Flandres aussi on est en train de réfléchir au niveau des PLUI-H. Alors pour certains ça ne va pas leur parler mais avec la loi ZAN, on est en train de modifier notre façon de faire, notre façon de faire venir les gens, de faire des maisons, de faire des logements, de dire dans les PLUI-H, comment on s'adapte à 10, 20, 30 ou même 40 ans pour l'implantation du monde industriel. On ne va plus mettre une entreprise, une petite, une moyenne ou une grande entreprise dans un petit village, ça n'aurait pas de sens. On le met près d'un axe routier, autoroute ou autre, mais aussi près des canaux. Et ça, il faut le faire, il faut y réfléchir, il faut prendre du temps, il ne faut pas se loucher. Mais je pense qu'il y a vraiment un travail - ce n'est pas aujourd'hui, ce n'est pas 2024, on sait très bien que c'est à long terme. Nos enfants ou nos petits-enfants le verront certainement plus que nous. Mais ça, il faut y réfléchir. Il faut être patient. Merci à vous.

- *Thierry DEREUX : Bonsoir, Thierry Dereux. France Nature Environnement. Je rebondis sur ce qui est dit là, parce que c'est plus qu'une envergure de territoire, avec le canal Seine-Nord c'est tout un axe sur lequel on est vraiment impacté dans le sens où il faut une démarche citoyenne. Je connais trop bien Renescure pour le traverser de temps en temps, et ayant habité en son temps à Cassel. Donc il est important de reprendre ce que tu dis [il s'adresse à M. JUDE], pour permettre justement de fluidifier. Il faut rappeler que la zone de Dunkerque, même si elle subit actuellement quelques contractions, c'est une zone qui est en développement et il faut améliorer le transport fluvial pour transiter au lieu que ça parte vers le nord de l'Europe en particulier.*
- *Mme MOUTIER : Bonsoir, Madame Moutier, Merci pour cette présentation. J'ai réfléchi à pourquoi je venais à ces moments d'échanges et en fin de compte, je me suis aperçue que c'était lié aux événements qu'on a vécu l'hiver dernier. Parce que l'hiver dernier, j'ai rêvé que l'écluse cassait, elle s'effondrait. J'ai compris que vous aviez plein*

d'outils et que vous étiez des gens sérieux, qu'il y avait plein de choses. Vous étiez des techniciens et des ingénieurs très sérieux, il n'y a pas de souci. Je voulais juste vous indiquer quand même que vous actez qu'il y a des changements climatiques et qu'il faudrait aussi intégrer dans vos modélisations le fait qu'on va avoir de plus en plus d'eau, et dans le canal, forcément, puisque toute l'eau de nos collines arrive dans le canal et qu'il va y avoir des poussées qui vont se faire au niveau de cette écluse qui est fragilisée. Donc j'aimerais que ça soit pris en compte dans vos calculs, parce que si vous mesurez des centimètres, vous mesurez des pressions je suppose, et que là je pense que si Monsieur le préfet, à un moment donné, lâchait l'eau, c'était aussi pour protéger les digues et les bâtiments, vos structures. Donc l'idée c'est bien : est-ce que moi, en tant qu'habitante, je suis protégée ? Oui, vous me dites oui, très bien, mais les travaux, c'est dans quinze ans et vous avez quinze années, là, qui vont arriver. Il va falloir gérer et prendre en compte. C'est-à-dire mettre des moyens supplémentaires certainement pour bien contrôler et faire cette gestion. Je voulais ajouter un autre point qui est lié à celui-ci, à savoir que j'ai remarqué, et ce n'est pas nouveau, qu'on avait un problème de maintenance des écluses un dysfonctionnement récurrent que moi en tant qu'habitante, j'ai observé, mais je peux me tromper. Quand ça se passe, quand il y a des événements pluvieux, sans parler de ceux de cet hiver, d'une façon plus récurrente, le samedi, il pleut et le dimanche matin, il y a des problèmes ou le lundi matin. Donc il y a quelque chose de cet ordre-là du week-end, de permanence de surveillance qui me paraît récurrent à différents niveaux. Je peux me tromper.

- *Olivier MATRAT : Justement, c'est très bien, vous posez des questions et on comprend les circonstances dans lesquelles vous vous les posez et bien évidemment, on va y répondre. Plusieurs réponses aux questions qui se sont posées. D'abord, vous parliez de pression du canal sur l'écluse. La pression, elle s'exerce d'abord sur la porte amont, qui n'est pas en défaut. C'est vraiment la porte aval qui bascule, de façon très lente. Et comme le disait Sophie Legrand, ce n'est pas un impact de stabilité qui est en jeu, c'est vraiment un impact de fonctionnalité de la porte et donc de capacité à la fermer. L'eau est tenue par la porte amont et il n'y a absolument aucun problème. La porte amont ne va pas lâcher. Vous n'allez pas avoir de vague qui va d'un coup submerger votre maison.*

Deuxièmement, concernant le trafic du trafic fluvial, il est ouvert toute la semaine. Alors effectivement, le dimanche, il est ouvert de 9h à 18h. Mais sinon, il est ouvert tout le reste de la semaine entre 6h15 et 22h avec des bateaux qui peuvent, sur réservation préalable, passer jusqu'à minuit. Donc en pratique, on a une ouverture du trafic qui occupe la totalité de la journée, mais ça c'est pour le trafic fluvial. En revanche, pour la gestion hydraulique, c'est à dire la surveillance des niveaux d'eau dans les canaux, nous sommes équipés de capteurs qui sont répartis sur l'ensemble du réseau du Nord-Pas-de-Calais qui nous permet de savoir en permanence, y compris sur mon propre téléphone, où en est l'état des niveaux sur le réseau. Nous avons 120 points de mesure répartis sur tout le Nord-Pas-de-Calais et ces mesures sont captées, elles sont collectées, elles sont renvoyées vers un système centralisé. Et derrière ce système centralisé, il y a une équipe de gestion hydraulique qui est d'astreinte sept jours sur sept, 24h sur 24. Cette équipe, elle est en relation directe avec les services de prévision, les services de Météo France et le SPC, le service des prévisions de crues de la DREAL. Dès lors qu'il y a une alerte qui intervient, on a l'alerte sur un phénomène météo. Ça a été le cas encore avant-hier. On a Météo France qui déclenche des messages à destination du service de prévisions de crues. Le service de prévisions de

crues fait ses propres prévisions et nous communique l'information. Et nous, nous agissons de façon préventive en abaissant les niveaux d'eau dans nos canaux, de sorte de pouvoir absorber les coups d'eau quand ils se produisent. Notre réseau a une capacité limitée. Il est fait pour faire passer des bateaux. Ce n'est pas notre mission de gérer les crues, mais on y contribue. Comme vous le voyez, il arrive sur des phénomènes importants que le réseau soit dépassé. Mais il n'y a pas de relation entre l'occupation des écluses et les éventuels désordres ou constatations d'eau que vous pouvez voir les lundis matin, qui d'ailleurs peuvent provenir de beaucoup d'autres raisons que du réseau de VNF. On est dans un territoire, particulièrement sur le marais audomarois, qui est un territoire plat. On est sur la vallée de l'amont, sur une espèce de toboggan qui vient se concentrer à Blendecques. Ce sont des choses qui échappent au réseau de Voies navigables de France. Je dirais, par rapport au projet qui nous occupe aujourd'hui, comme le disait Sophie Legrand, c'est sans incidence. Il n'y a pas de modification du régime hydraulique. Mais sachez qu'en tout cas, on est dans le cadre des missions qui sont les nôtres, mobilisés pour cette gestion de l'eau et qu'effectivement les premiers responsables des problématiques qui vous inquiètent sont les collectivités territoriales. Elles sont également mobilisées sous l'égide du préfet pour apporter des réponses aux problématiques inondations. Le préfet qui engage avec le gouvernement, avec la venue régulière de ministres, on en a eu beaucoup sur le territoire depuis le début de l'année et ça il faut le souligner. Mais ce sont des démarches qui sont totalement indépendantes, finalement, du projet qui nous occupe ce soir.

4. Les prochaines étapes

→ **Se référer aux pages 59 et 60 du support de la réunion publique**

Alexis FAVRE-GILLY, garant de la concertation, remercie les participants à la concertation préalable pour leur implication et la qualité des échanges, marqués par le respect et la bienveillance, même sur des sujets sensibles pour les riverains. Il rappelle que la consultation reste ouverte jusqu'à dimanche minuit via la plateforme de participation et insiste sur l'importance de continuer à s'exprimer, chaque contribution ayant une égale valeur, quel que soit le nombre de fois qu'un sujet a été abordé. À l'issue de la concertation, les garants compileront les contributions, les réponses apportées par VNF et les points encore en suspens pour rédiger un bilan, où les garants s'exprimeront sur le déroulement de la concertation et formuleront des recommandations pour la suite du dialogue. Ce bilan sera rendu public d'ici le 24 décembre et sera téléchargeable sur la plateforme de participation. VNF aura ensuite jusqu'au 24 février pour y répondre. M. FAVRE-GILLY rappelle que VNF a évoqué des temps d'expression, de discussions ou encore d'information du public jusqu'à la phase d'enquête publique prévue pour fin 2025.

Mme ROYAL rappelle que la concertation préalable, contrairement à l'enquête publique, permet d'interroger l'ensemble des acteurs du territoire, dans une démarche systémique. Les garants trieront les contributions auxquelles VNF doit répondre et celles adressées aux autres acteurs du territoire. Elle remercie l'ensemble des acteurs de la concertation pour leur rigueur et leur honnêteté tout au long de la démarche.

Mme LEGRAND présente le calendrier général de l'opération (page 60). L'enquête publique est à ce stade envisagée pour début 2026 avec l'objectif d'obtenir les autorisations environnementales en une année et de pouvoir déclarer le projet d'utilité publique. À l'issue

de ces procédures, les premiers travaux sont attendus courant 2027 avec une mise en service de la nouvelle écluse en 2033 au plus tard.

Conclusion

M. MAZAJCZYK remercie les participants pour la qualité des échanges et le respect mutuel constaté lors des discussions tout au long de la concertation.

M. RYCKEBUSCH souligne l'unanimité des différents acteurs de la concertation autour de la sincérité, de la qualité, de la variété et de la pertinence des échanges. Il remercie Monsieur le Maire d'Arques pour l'accueil sur le territoire, les garants de la concertation pour leur accompagnement et leur expertise, et tous les participants à la concertation pour leur confiance et ajoute que VNF tâchera de poursuivre le projet dans ce même esprit.